

Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung



38. Jahrgang
1|2011

Schwerpunkt:

Neue alte Stadt – 50 Jahre Netzwerk historische Städte e.V.

herausgegeben von Harald Bodenschatz,
Tilman Harlander und Jürgen Zieger

BAG-Verlag





Vierteljahresschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben vom »Forum Stadt – Netzwerk historische Städte« e.V.
in Verbindung mit Gerd Albers, Helmut Böhme, Friedrich Mielke,
Jürgen Reulecke, Erika Spiegel und Jürgen Zieger

Redaktionskollegium:

Hans Schultheiß (Chefredakteur) –
Dr. Nina Ehresmann (Bespprechungen)
Prof. Dr. Harald Bodenschatz, TU Berlin,
Institut für Soziologie
Prof. Dr. Dietrich Denecke, Universität Göttingen,
Geographisches Institut
Prof. Dr. Andreas Gestrich, London,
Deutsches Historisches Institut
Prof. Theresia Gürtler Berger, Zürich
Prof. Dr. Tilman Harlander, Universität Stuttgart,
Institut Wohnen und Entwerfen
Prof. Dr. Johann Jessen, Universität Stuttgart,
Städtebau-Institut
Dr. Robert Kaltenbrunner, Bonn und Berlin,
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumfor-
schung
Prof. Dr. Ursula von Petz, Universität Dortmund
Prof. Dr. Klaus Jan Philipp, Universität Stuttgart,
Institut für Architekturgeschichte
Volker Roscher, Architektur Centrum Hamburg
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:
Forum Stadt, Postfach 100355, 73728 Esslingen.
Tel.: 0711 - 3512-3242, Fax: 0711 - 3512-2418
Email: hans.schultheiss@forum-stadt.de
Internet: <http://www.forum-stadt.eu>

Die Zeitschrift Forum Stadt ist zugleich Mit-
gliederzeitschrift des ca. 110 Städte umfassenden
»Forum Stadt – Netzwerk historische Städte« e.V.

Erscheinungsweise:

jährlich 4 Hefte zu je mind. 88 Seiten.

Bezugsbedingungen:

Jahresabonnement EUR 85,- Einzelheft EUR 24,-
Vorzugspreis für Studierende EUR 64,-
jeweils zzgl. Versandkosten.

Ein Abonnement gilt, falls nicht befristet bestellt,
zur Fortsetzung bis auf Widerruf. Kündigungen
des Abonnements können nur zum Ablauf eines
Jahres erfolgen und müssen bis zum 15. November
des laufenden Jahres beim Verlag oder der Redak-
tion des Forum Stadt eingegangen sein.

Verlag:

Bernhard Albert Greiner Verlag (BAG-Verlag),
Silcherstraße 14, 71384 Weinstadt
Tel.: +49 (0) 7151/2766-45
Fax: +49 (0) 7151/2766-47
Email: info@bag-verlag.de

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht
unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Re-
daktion und Verlag haften nicht für unverlangt
eingesandte Manuskripte. Die der Redaktion an-
gebotenen Originalbeiträge dürfen nicht gleichzei-
tig in anderen Publikationen veröffentlicht wer-
den. Mit der Annahme zur Veröffentlichung über-
trägt der Autor dem »Forum Stadt – Netzwerk hi-
storischer Städte« e.V. und dem Verlag das aus-
schließliche Verlagsrecht für die Zeit bis zum Ab-
lauf des Urheberrechts. Eingeschlossen sind insbe-
sondere auch das Recht zur Herstellung elektro-
nischer Versionen und zur Einspeicherung in Da-
tenbanken sowie das Recht zu deren Vervielfälti-
gung online und offline. Alle in dieser Zeitschrift
veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich ge-
schützt. Kein Teil der Zeitschrift darf außerhalb
der engen Grenzen des Urheberrechts ohne schrift-
liche Genehmigung in irgendeiner Form reprodu-
ziert oder in eine von Maschinen, insbesondere
von Datenverarbeitungsanlagen verwendbare Spra-
che übertragen werden.

Druck: Griebisch & Rochol Druck, Hamm

© 2010 Forum Stadt, Esslingen
Printed in Germany. ISSN 0170 - 9364



Bis zum 37. Jahrgang 2010 erschien die »Vier-
teljahresschrift für Stadtgeschichte, Stadt-
soziologie, Denkmalpflege und Stadtentwick-
lung« unter dem Obertitel »Die alte Stadt«.

NEUE ALTE STADT - 50 JAHRE NETZWERK HISTORISCHE STÄDTE E.V.

*Herausgegeben von
Harald Bodenschatz, Tilman Harlander und Jürgen Zieger*



ZUR UMBENENNUNG DER ZEITSCHRIFT »DIE ALTE STADT«

Im Jahre 1960 gründete sich auf Initiative von Otto Borst die »*Arbeitsgemeinschaft für reichsstädtische Geschichtsforschung, Denkmalpflege und bürgerschaftliche Bildung e.V.*«, um auf die besonderen Werte historischer Städte aufmerksam zu machen.

Seit 1973 nannte sich der Verein »*Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.*«

Im September 2010 feierte die Arbeitsgemeinschaft ihr 50-jähriges Bestehen. Seither firmiert sie unter »*Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte e.V.*«

Die von der Arbeitsgemeinschaft herausgegebene wissenschaftliche Vierteljahresschrift hat sich mit ihrem Obertitel diesen Änderungen jeweils angeschlossen. Daher firmiert sie ab ihrem 38. Jahrgang 2011 ebenfalls unter »*Forum Stadt*«. Unverändert bleiben jedoch ihre Programmatik und ihr interdisziplinärer Ansatz – unterstrichen durch den weiterhin gültigen Untertitel: »*Vierteljahresschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung*«.

NEUE ALTE STADT - 50 JAHRE NETZWERK HISTORISCHE STÄDTE E.V.

Herausgegeben von
Harald Bodenschatz, Tilman Harlander und Jürgen Zieger

EDITORIAL 5

ABHANDLUNGEN

Jürgen Zieger

Erfolgsmodell Historische Stadt 11

Werner Durth

Aufklärung, Diskurs und Widerspruch: 50 Jahre »Die Alte Stadt« 17

Erika Spiegel

»Die Alte Stadt«: Eine Zeitschrift im Schnittpunkt von Vergangenheit,
Zukunft und den Forderungen des Tages 39

Harald Bodenschatz

Die historische Stadt im Visier der »Allgemeinen Städtebauausstellung
Berlin« 1910 51

Michael Braum

Zeitgemäßes in der alten Stadt. Ein Plädoyer für mehr Baukultur 66

Michael Bräuer

Alte Städte – neue Chancen: Erhaltende Stadterneuerung
in den neuen Bundesländern 1990-2010 75

Rainer Bruha

Stadtsanierung in Freiberg/Sachsen 85

Dirk Schubert

50 Jahre Jane Jacobs' »Tod und Leben großer amerikanischer Städte«.
Paradigmenwechsel in der Stadtplanung auf dem Weg zur Erhaltenden
Stadterneuerung 101

AUTOREN 127

Umschlag:

Potsdam um 1900, Ansichtskarte
(Sammlung Potsdam Museum)

NEUE ALTE STADT - 50 JAHRE NETZWERK HISTORISCHE STÄDTE E.V.

EDITORIAL

Mit der Jubiläumstagung „Neue alte Stadt – 50 Jahre Netzwerk historischer Städte“ in seiner Mitgliedsstadt Potsdam feierte das „Forum Stadt e.V.“ (vormals: „Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.“) am 17. und 18. September 2010 sein 50jähriges Bestehen. Zugleich präsentierte sich auf dieser Veranstaltung „Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte e.V.“ zum ersten Mal in der Öffentlichkeit mit neuem Namen, neuem Logo und programmatischen Ansprüchen, die noch stärker als bisher aktiv gestaltend und zukunftsgerichtet sein sollen.

Zukunft braucht Herkunft. Die historische Stadt ist ein Erfolgsmodell, so der übereinstimmende Tenor der Rückblicke auf dieser Festveranstaltung sowie der Grußworte durch Jann Jakobs, Oberbürgermeister der Gastgeberstadt Potsdam, Jörg Vogelsänger, Minister für Verkehr und Infrastruktur des Landes Brandenburg und Ulrich Hatzfeld, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Die historische Stadt ist ein Erfolgsmodell nicht nur für ihre Bewohner, sondern auch für die Bewohner der gesamten Region, ja für das ganze Land. Sie stiftet Identität, macht Geschichte erlebbar und bewahrt das Gedächtnis der Stadt. Die historische Stadt kann auch ein Vorbild sein für die nachhaltige Stadt – dicht bebaut, kurze Wege, soziale Vielfalt, Mischung von Nutzungen, qualitätsvolle öffentliche Räume, Ausdruck von gesellschaftlichen Werten.

2010 war nicht allein für die Arbeitsgemeinschaft „Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte“ ein besonderes Jubiläumsjahr, sondern es gab darüber hinaus eine ganze Reihe weiterer bedeutender Anlässe zu städtebaulichen, stadthistorischen und stadtentwicklungspolitischen Rückblicken. Dazu gehörten:

- ▷ eine Bilanz von 20 Jahren Stadterneuerung in den neuen Bundesländern und insbesondere auch in Potsdam,



- ▷ das Finale nach 10 Jahren IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt und
- ▷ die Ausstellung „STADTVISIONEN 1910|2010“, die an die „Allgemeine Städtebau-Ausstellung“ vor 100 Jahren in Berlin (1910) erinnerte.

Wie ein roter Faden zog sich durch alle Rückblicke die Kernfrage nach dem so schwierig auszubalancierenden Spannungsverhältnis von Kontinuität und Wandel. Die historische Stadt ist, dies wurde deutlich, immer ein gefährdetes Erfolgsmodell. Wie können Musealisierung, ja Disneyfizierung auf der einen Seite und fortschreitender Identitätsverlust durch eine falsch verstandene Modernisierung vermieden werden? Wie kann aus der alten Stadt die neue alte Stadt werden? Und was muss sich dabei ändern? Diese Fragen sind keineswegs nur Fachfragen, sondern Fragen, die alle angehen. Ihre Beantwortung bedarf einer breiten öffentlichen Debatte, ja einer neuen Streitkultur, die den Gegner respektiert und das Spannungsverhältnis von Bewahren und Erneuern nicht einseitig aufzulösen sucht, sondern aushält. Dies gilt auch für die Frage der Legitimität von Rekonstruktionen. Jeder Einzelfall muss für sich erörtert und entschieden werden.

Anhaltende Schrumpfung und fehlende Ressourcen, aber auch Verschleiß durch touristische Übernutzung oder modische Leuchtturmarchitektur bedrohen die historische Stadt heute von neuem. Ihr Wert bzw. der Wert unterschiedlicher historischer Schichten einer Stadt muss immer wieder neu bestimmt, erörtert werden, in jeder Generation. Nur bei Kenntnis des Wertes einer historischen Stadt findet deren erhaltende Erneuerung die notwendige breite Trägerschaft in Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Diese Aufgabe muss kontinuierlich durch Publikationen, Tagungen und breite Öffentlichkeitsarbeit weitergeführt werden. Die historische Stadt steht dabei nicht nur für sich, sie ist ein Teil einer verstädterten Region. Ihre Zukunft kann nicht nur aus ihr selbst heraus gesichert werden. Das Entwicklungskonzept für die historische Stadt muss mit dem Konzept für die gesamte Region abgestimmt und in dieses integriert werden. Die historische Stadt gehört nicht nur ihren Bewohnern, sondern der gesamten Stadtregion.

Für die Altstädte in Ostdeutschland kam die Wende 1989, wie dies Minister Vogelsänger formulierte, „gerade noch rechtzeitig“ – jedenfalls vorübergehend. Dabei spielten die Städtebauförderung und insbesondere das Bund-Länder-Sonderförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ eine Schlüsselrolle. In Ostdeutschland ist die Schrumpfung vom Rand her, der Rückbau der Peripherie zugunsten der historischen Stadt, ein strategischer Schlüssel der Stadtentwicklung. Erfolgreich sind Projekte vor allem dann, dies zeigten die Beispiel-Projekte der IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt sehr deutlich, wenn es gelingt, Prozesse in Zukunftsbereichen wie etwa dem Bildungsbereich mit breiter Bürgerbeteiligung in Gang zu setzen. Unverzichtbar ist in Ost wie West eine Fortsetzung der Städtebauförderung mit ihren verschiedenen Teilprogrammen – die Umsetzung der gegenwärtigen drastischen Kürzungspläne auf Bundesebene würde die bisherigen Stadterneuerungserfolge auf fatale Weise in Frage stellen.

Die historische Stadt wird erhalten, indem sie behutsam verändert, erneuert wird. Dafür gibt es keine Patentrezepte, wohl aber eine Fülle von Kenntnissen und Erfahrungen –

in der Vergangenheit, aus anderen Regionen, aus dem Ausland. Dieser Aufgabe des „Bewahrens und Weiterdenkens“ hat sich, wie dies Oberbürgermeister Zieger als Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft in seinem Vortrag ausführte, das „Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte“ verschrieben.

Das vorliegende Heft dokumentiert Beiträge der Potsdamer Tagung und ergänzt sie um den Beitrag von Dirk Schubert zur Rezeptionsgeschichte einer der wichtigsten und einflussreichsten Publikationen der Städtebaugeschichte des 20. Jahrhunderts, der 1961 fast zeitgleich mit der Gründung der Arbeitsgemeinschaft „Die alte Stadt“ erschienenen Publikation „Death and Life of Great American Cities“ („Tod und Leben großer amerikanischer Städte“, deutsche Ausgabe 1963) von Jane Jacobs.

Am Beginn steht der programmatische Beitrag des Ersten Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft „Forum Stadt“, Oberbürgermeister **Dr. Jürgen Zieger** (Esslingen): *Erfolgsmodell historische Stadt*. Historische Städte sind erfolgreich, attraktiv und lebendig geblieben, so sein Plädoyer, gerade weil und wenn sie mit ihrem baulichen Erbe verantwortungsbewusst umgegangen sind. Erfolgreich sind vor allem die Städte, die durch Augenmaß und aufmerksame Planung ihre Identität bewahrt, den Balanceakt zwischen Erhalt und Erneuerung gemeistert, Nutzen über blindes Konservieren gestellt und dadurch den Wandel mitgestaltet hätten. Doch heute stehen die Städte vor neuen und angesichts der sozialen, ökonomischen und ökologischen Rahmenbedingungen zunehmend schwierigeren Herausforderungen, den Wandel zu gestalten. Mehr denn je kommt es dabei darauf an, neben dem „Erhalt“ und dem „Bewahren“ durch ein ebenso leidenschaftliches Eintreten für „Erneuerung“ den Fortbestand, die Weiterentwicklung und Nutzbarkeit der historischen Stadt zu sichern.

Welch schweren Stand das „Bewahren“ über weite Strecken des 20. Jahrhunderts hatte, verdeutlicht der Beitrag von **Werner Durth** (Darmstadt) *Aufklärung, Diskurs und Widerspruch: 50 Jahre „Die alte Stadt“*, der in einem umfassenden Rückblick auf die Utopien und Leitbilder moderner Architektur und Stadtplanung die These vom „Furor des Neuen“ entwickelt. Dieser Furor habe das 20. Jahrhundert von Anbeginn durchzogen, bis sich in den 1960er Jahren wieder eine wachsende Wertschätzung historisch geprägter Stadtbilder und Baustrukturen abzeichnete und seit den 1970er Jahren ein anhaltender Paradigmenwechsel erfolgte. In diese Zeit fielen auch Gründung und Wirken der „Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.“ Der Kern ihrer Programmatik, die kritische und interdisziplinäre, vor allem geschichts- und sozialwissenschaftlich fundierte kulturelle Selbstverständigung über die Zukunft der Stadt sei heute so aktuell wie damals. Angesichts einer Entwicklung, in der als Reaktion auf die frühere Fortschrittsgläubigkeit nun „verklärende Retrospektiven, Restaurationen und Rekonstruktionen“ Konjunktur besitzen, behielten Aufklärungsarbeit und kritischer Diskurs einen eminent wichtigen Stellenwert.

Erika Spiegel (Heidelberg) rekurriert in ihrem Beitrag *Die Alte Stadt – eine Zeitschrift im Schnittpunkt von Vergangenheit, Zukunft und den Forderungen des Tages* auf das auch international beachtete Mitteilungsorgan des Vereins. Die Zeitschrift erschien erst-

mals 1964, damals noch unter dem Namen „Jahrbuch für reichsstädtische Geschichtsforschung“, wandte sich aber sehr bald auch zeitgeschichtlichen Themen zu, etwa Lokalstudien zum Nationalsozialismus, der Geschichte des Wiederaufbaus etc. Gleichbleibend sei dabei stets die Verpflichtung auf eine interdisziplinäre, Theorie und Praxis verbindende Sichtweise gewesen. Hinzu kamen bald Fragen und Probleme von besonderer praktischer Relevanz für die Entwicklung historischer Innenstädte: der Strukturwandel im Einzelhandel, die Tendenz zur „Festivalisierung“ der Städte, die Ansprüche des Tourismus, Erfahrungen mit der Altstadtsanierung, neuerdings etwa auch mit der „Sanierung der Sanierung“. Exemplarisch beschäftigt sich Erika Spiegel mit einzelnen Themenschwerpunkten, etwa zum demographischen Wandel und zum neuen Altstadtwohnen, bei dem auch angesichts der aktuellen „Reurbanisierungstendenzen“ urbane Dichte und der Wunsch nach geschützter Privatheit in einem schwierigen Spannungsverhältnis bleiben.

Harald Bodenschatz (Berlin) erinnert in seinem Beitrag *Die historische Stadt im Visier der „Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin“ 1910* an einen Meilenstein der Geschichte des neueren Städtebaus. Damals seien wesentliche Grundsatzhaltungen entwickelt worden, die den Städtebau geprägt hätten und zum Teil noch heute prägen würden. Dazu gehörte auch ein neues Verständnis der historischen Stadt, die um 1910 längst Teil einer komplexen regionalen Siedlungslandschaft geworden war. Im Rahmen der Städtebau-Ausstellung sei die historische Stadt in dreifacher Hinsicht ein – durchaus ambivalentes – Thema gewesen: (1.) vor allem als Ort, der durch großzügige Abbrüche in ein modernes, verkehrsgerechtes Zentrum umgestaltet werden müsse, (2.) als Folie der Stadtgeschichte, welche zu erhalten sei und die aktuelle Stadt zu erklären helfe sowie (3.) als Vorbild für neue städtebauliche Aufgaben. Um nicht zu einer kommerzialisierten und entleerten Kulisse zu schrumpfen, müsse die historische Stadt, so die Botschaft für heute, ihren Sinn, ihre Daseinsberechtigung immer wieder erneuern. Sie habe nicht nur ihre Eigenart zu bewahren, sondern werde auch ihren besonderen Platz in der Region definieren und ihre Besonderheiten herausstellen müssen.

Als Vorsitzender des Vorstands der Bundesstiftung Baukultur argumentiert **Michael Braum** in seinem Beitrag *Zeitgemäßes in der Alten Stadt. Ein Plädoyer für mehr Stadtbaukultur* leidenschaftlich für mehr „StadtbauKultur“. Man möchte glauben, so sagte er, dass gerade in Deutschland aus dem Erfahrungsschatz des Ringens mit den Risiken der gründerzeitlichen Stadt und gegenwärtig mit den Verfehlungen der Stadt der Nachkriegsmoderne gelernt worden sei. Allein die Wirklichkeit bewiese das Gegenteil. Kritiker der Stadt der Nachkriegsmoderne suchten allzu häufig ihre Lösungsansätze allein in der Rückbesinnung auf das Vergangene im Sinne eines „Zurück in die Zukunft“ oder im Sinne einer „voraussetzungslosen Zukunft“. Dabei besitze auch die Nachkriegsmoderne durchaus – bislang allerdings zumeist unterschätzte – Qualitäten. Bei allem Respekt der Historie gegenüber, bei allem Verständnis aus dem Überlieferten zu lernen, müsse man einräumen, dass sich die Ansprüche an unsere Städte und deren Wahrnehmung geändert hätten. Aus der Vergangenheit ließe sich zwar lernen, sie lasse sich aber nicht zurückholen, auch nicht im Baulichen. Helfen werde, so betonte Braum, nur eine Dialogkultur, die neue Debat-

ten anstoße, andere Optionen erschließe, um daraus Stadtbilder zu entwerfen, die sich nicht der Polarisierung, sondern der Kontextualisierung verschreiben. Dafür, so forderte Braum nachdrücklich, bräuchten wir keine Wahrheiten, sondern – wie vor 50 Jahren – eine erneute Streitkultur.

Michael Bräuer (Rostock) zieht als Vorsitzender der Expertenkommission „Städtebaulicher Denkmalschutz“ in seinem Bericht *Alte Städte – neue Chancen: Erhaltende Stadterneuerung in den neuen Bundesländern 1990-2010* eine Bilanz dieses wichtigen Bund-Länder-Sonderförderungsprogramms. Für über 200 historische Stadtkerne, vielfach bestandsgefährdet, aber noch erlebbar, habe mit der Wende im Jahr 1989 ein „wunderbarer“ Prozess ihrer Erneuerung, der Wiedergewinnung ihrer Gestaltqualitäten und des Einzugs neuen Lebens begonnen. Das Programm Städtebaulicher Denkmalschutz habe dabei eine Schlüsselrolle gespielt, da es auch kleinen und wirtschaftlich schwachen Städten eine Teilnahme ohne Qualitätsabstriche ermöglicht habe. Die heute nicht zu übersehende Attraktivität und Ausstrahlung vieler alter Städte sei ein besonders wertvoller Bestandteil der deutschen Einheit, Dokument eines herausragenden baukulturellen Verhaltens, welches mit seinen Förderwirkungen auch in Zukunft für Ost und West unverzichtbar sei.

In seinem Beitrag *Stadtsanierung in Freiberg/Sachsen* entfaltet **Rainer Bruha** (Freiberg) zunächst die Geschichte und aktuellen Verhältnisse eines der bedeutendsten historischen Städte Ostdeutschlands. Das durch Bergbau reich, aber auch gelehrt (Bergakademie) gewordene Freiberg wurde in einem großen Brand 1484 weitgehend zerstört und präsentiert sich seither als Kleinod spätgotischer und Renaissance-Baukunst. Von den etwa 660 Wohngebäuden sind immerhin etwa 500 im Rang eines Kulturdenkmals. Die Freiburger Altstadt war – wie viele andere in Ost- wie Westdeutschland auch – in den 1960er Jahren durch eine radikale Kahlschlagplanung gefährdet, wurde aber dann 1976 unter Schutz gestellt und blieb weitgehend von Flächenabbrüchen verschont. Aber erst die Stadtsanierung seit 1990 konnte den fortgeschrittenen Verfall stoppen. Die Erfolgsgeschichte dieser vielfach mit Preisen ausgezeichneten Sanierung, ihrer klugen Steuerung wie ihrer bemerkenswerten, vor Ort zu bewundernden Ergebnisse wäre ohne erhebliche Mittel der Städtebauförderung nicht möglich gewesen. Dieses Instrument, so die abschließende Botschaft, muss weiter gestärkt und darf nicht geschwächt werden.

Eines der wirkmächtigsten Bücher in der Geschichte der Stadtplanung ist ohne Zweifel Jane Jacobs' Kampfschrift *Death and Life of Great American Cities*. **Dirk Schubert** (Hamburg) schildert in seinem Beitrag, wie die Rezeption dieses Werks zu einem der wichtigsten Wegbereiter jenes Paradigmenwechsels im Städtebau wurde, der mit der Wegemarke „Europäisches Denkmalschutzjahr“ 1975 die definitive Wende weg von der Kahlschlag-sanierungspraxis hin zur „behutsamen Stadterneuerung“ vollzog. Ohne die plastische, vielleicht etwas idealisierende Darstellung der Vorzüge gemischter, dichter urbaner Stadtquartiere am Beispiel von Greenwich Village (New York) und des Bostoner East End durch Jane Jacobs und die damit verknüpfte Kritik an den Heroen der Moderne und am funktionalistischen Städtebau hätte die neue Wertschätzung für historische Stadtstrukturen auch

in Deutschland sicher nicht in gleicher Weise Platz greifen können. Die Geschichte der höchst kontroversen Rezeption des Buches diesseits und jenseits des Atlantiks ist spannend und eine Ermutigung zum eigenen Nachdenken – nicht zuletzt auch durch die Warnung von Jane Jacobs vor der Ideologie des „Heils aus Ziegelsteinen“, also mit Mitteln der gebauten Umwelt ursächlich gesellschaftliche Strukturen beeinflussen zu können.

In ihrer Summe haben es die Rückblicke verdeutlicht – das Jahr 2010 war ein ganz besonderes Jahr für den Städtebau in Deutschland. Eine Fülle von Veranstaltungen, Ausstellungen, aber auch neuer Bürgerprotest in vielfältigen Formen thematisierten städtebauliche Probleme, Erfahrungen, Projekte und Visionen, starteten neue Initiativen und Kampagnen. Diese Bündelung und Verdichtung in der Gegenwart ist keineswegs ein Zufall, sondern Ausdruck neuer gesellschaftlicher Herausforderungen: Wir sind uns sicher, dass angesichts des Klimawandels, des Abschieds von einer Zeit billiger Energie, neuer sozialer Spaltungen, aber auch einer schrumpfenden und alternden Bewohnerschaft die bisherigen Formen der Stadtentwicklung nicht zukunftsfähig sind – aus wirtschaftlichen, ökonomischen und sozialen Gründen. Wir sind uns aber keineswegs sicher, wie die künftige Form der Stadtentwicklung aussehen sollte.

An den gesellschaftlichen Herausforderungen heute müssen sich Stadtvisionen von heute messen lassen; mit Blick auf diese Herausforderungen unterscheiden sich Stadtvisionen auch von partikularen, sektoralen Effekthaschereien. Stadtvisionen setzen daher nicht nur Bilder und Konzepte voraus, sondern vor allem auch Wege, wie diese Bilder öffentlich und im Dialog zwischen Zivilgesellschaft und Fachleuten generiert, kommuniziert, bestätigt oder auch modifiziert werden können. Städtebau in diesem Sinne ist Kommunikationsarbeit.

Harald Bodenschatz/Tilman Harlander

Berlin/Stuttgart/Esslingen

Februar 2011

ERFOLGSMODELL HISTORISCHE STADT

Rede anlässlich des 50-jährigen Jubiläums der »Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt« e.V. und deren Umbenennung in »Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte« e.V. am 17. September 2010 in Potsdam.

Unsere historischen Stadtgrundrisse, Stadtstrukturen und viele Baudenkmale haben Jahrhunderte langen Wandel erlebt, bestanden und sich als Konstanten im Wandel und damit auch als Erfolgsmodell bewährt und bewiesen. Unsere historischen Städte sind ein Erfolgsmodell!



Wir leben in einer Zeit, die sich fast bedingungslos dem Diktat der Schellebigkeit und des Kurzfristdenkens unterworfen hat. In einer Zeit, in der Dringlichkeit für eine Gesellschaft bedeutender erscheint als Wichtigkeit, sind unsere historischen Städte

- ▷ wohltuend unaufgeregt – und trotzdem lebendig
- ▷ wohltuend zurückhaltend – und trotzdem ausstrahlend
- ▷ wohltuend einfach – und trotzdem dauerhaft
- ▷ wohltuend unaufdringlich – und trotzdem anziehend
- ▷ charaktervoll, authentisch und wertvoll.

Warum? – Weil wir unsere historischen Städte nicht unter das Diktat der Oberflächlichkeit und Kurzfristigkeit gestellt haben, sondern verantwortungsvoll mit unserem Erbe umgegangen sind. Weil wir noch rechtzeitig erkannt haben – und auch aus manchem schmerzhaften Fehler im Umgang mit ihnen erst wirklich gelernt und verstanden haben –, welche Qualität unseren Altstädten innewohnt. Und weil wir mit Respekt das weiterentwickelt haben, was Generationen aufgebaut haben – kurz gesagt: Weil die historische Stadt uns wichtig war.

Mit Städten ist es wie im wirklichen Leben. Wer keinem Druck standgehalten, keine Prüfung erfahren, keine Niederlage verarbeiten musste, keine Prägung erlitten, keine Auseinandersetzung erfahren hat, reift nicht zu einer Persönlichkeit heran. Wo also kein Konflikt ausgehalten wurde zwischen Bewahrung und kurzfristiger Erneuerung, nicht in Debatten und Diskursen über den richtigen Umgang mit historischer Bausubstanz gestritten

wurde, wo nicht aus Fehlern gelernt, aus unterschiedlichen Blickwinkeln bewertet wurde und wo nicht die langfristige Perspektive eingenommen wurde, existiert heute keine Stadtpersönlichkeit.

Wer sich früh auf seine Mitte besonnen und dem jeweils aktuellen Zeitgeist und kurzfristigen Trend langfristig widerstanden hat, verstanden hat, dass die Innenstadt das Bild der gesamten Stadt prägt, dass hier der Ansatz der Stadtidentität geprägt wird und dass hier der Grundstein für ihre Zukunftsfähigkeit liegt, der hat damals verantwortungsvoll gehandelt. Nur wer sein baukulturelles Erbe ehrt, kann den Kurs in eine Zukunft abstecken.

Heute freue ich mich sehr, dass wir gemeinsam viel erreicht haben. Unsere Arbeitsgemeinschaft hat sich mit der ganzen Fülle der städtischen Lebensform beschäftigt, Raum zu Diskussion geboten, Kontakte zu Kolleginnen und Kollegen mit ähnlichen Fragestellungen ermöglicht, den gemeinsamen Austausch und Erkenntnisgewinn gefördert und etliches angestoßen und bewirkt.

Wir haben alle davon profitiert, dass wir bei unseren Tagungen unseren Blick schärfen und unseren Horizont weiten konnten. Wir haben von uns gegenseitig gelernt und haben über die vergangenen Jahre auch unseren Fokus geweitet, über die alten Bundesländer hinaus, auch im Kontakt mit Kollegen aus Österreich, Südtirol oder der Schweiz. Wir haben damit auch früh schon neue Fragestellungen erörtert, wie den Umgang mit Leerstand, mit rückläufigen Bevölkerungszahlen, der Konkurrenz von Handelsflächen auf der „Grünen Wiese“ oder dem Stadtumbaut. Diesen Weg werden wir in Zukunft fortführen und unseren konstruktiven Austausch um weitere fachlichen Perspektiven ergänzen.

Viele Antworten auf unsere Fragen sind nicht einfach. Wir werden aber Antworten finden und geben müssen. Und deshalb ist es mir auch wichtig, dass wir uns von nun an als „Forum Stadt“ noch intensiver der Diskussion bei den Tagungen widmen werden.

Wenn wir vom „Erfolgsmodell der historischen Stadt“ sprechen, dann geht es immer auch um den Umgang mit der eigenen Stadtgeschichte. Unsere Städte sind bauliche Zeugnisse aus der Vergangenheit, gestaltet durch unsere Vorfahren. Sie sind steinerne – und damit real existierende und erlebbare – Geschichte. Das macht sie authentisch und wirkungsvoll. Das macht den Reiz aus und setzt ein Gegengewicht zum aktuellen Zeitgeist. Es ist der Ausdruck von etwas Bleibendem in einer Zeit, in der Werte schneller erodieren als die alten Zimmermannsnägel im Fachwerk.

Unsere historische Stadt ist bildhaft konservierte Erfahrung. Sie ist Lehrstück im Umgang mit Flächenressourcen – denken Sie an die Notwendigkeit, besonders effizient mit Siedlungsflächen umzugehen in den teilweise eng von Mauern umschlossenen Städten. Sie ist beispielhaft in der Ausgewogenheit zwischen den eigenen Anforderungen und denen des Nachbarn und fußt in ihrem Stadtbild auf einem harmonischen Gleichklang, der über viele Jahrzehnte durchgetragen wurde. Sie schult das Auge in Maßstab, Proportion und Relation. Sie ist aber auch Ausdruck von Werten – denken wir nur an die Höhenentwicklung von Gebäuden und deren Bedeutung. Dass dabei in der Regel die Kirche über

das Rathaus hinausragte, auch wenn geistliche und weltliche Macht gelegentlich über den Führungsanspruch stritten, weiß ich als Oberbürgermeister wohl – ebenso dass die Identifikation der Bürgerschaft in historischen Städten in hohem Maße durch die erfüllbare, erlebbare Geschichte geprägt ist. Sie ist gewissermaßen das Gedächtnis der Stadt.

Die historische Stadt und ihre Bauwerke, Plätze und Räume zeugen von den Werten und Wertvorstellungen früherer Generationen. Die Art, wie wir mit unserem historischen Erbe umgegangen sind, zeugt von dem was uns wichtig war. – Ist sie vielleicht auch deshalb heute ein Erfolgsmodell?

Erfolg kann man immer erst im Rückblick bewerten. Und man wird auch uns, die wir Verantwortung für unser Erbe heute tragen, in Zukunft sicher daran messen, mit welcher Haltung wir mit den Zeugnissen der Geschichte umgegangen sind.

Heute steht die historische Stadt vor einer weiteren Bewährungsprobe. Zentrale Herausforderung für unsere historischen Städte war es – und wird es meiner Ansicht nach bleiben –, die vielfältigen Anforderungen, die eine Gesellschaft an ihre bauliche Struktur stellt, mit dem Bewahren und behutsamen Erneuern in Einklang zu bringen. Die bauliche Struktur steht im Wesentlichen fest und ist abschließend definiert. Die Anforderungen aber verändern sich. Es gilt gewissermaßen für den Wandel eine Behausung im Konstanten zu gestalten.

Lassen Sie mich diese Herausforderung exemplarisch an ein paar Gedanken aufzeigen: Wenn wir uns die Zusammensetzung der Bevölkerungsstruktur in der historischen Stadtmitte meiner Stadt Esslingen am Neckar ansehen, werden wir feststellen, dass deren Entwicklung großer Aufmerksamkeit bedarf.

Seit Jahren verzeichnen wir einen leichten, aber kontinuierlichen Bevölkerungsrückgang. Damit haben wir aber noch keinen vermehrten Leerstand an Wohnungen oder Gebäuden. Im Gegenteil, die Wohnungen und Immobilien werden sehr gut am Markt angenommen und wechseln schon nach kurzer Zeit ihre Besitzer oder Mieter. In diesem Zusammenhang aber stellen wir fest, dass die Singlehaushalte zunehmen – Singlehaushalte, die eine überdurchschnittliche Erwerbsfähigkeit auszeichnet und mit entsprechendem Einkommen auch eine sehr starke Kaufkraft generieren. Es verwundert also nicht, dass die vergleichsweise hohen Miet- oder Kaufpreise durch die entsprechende gesellschaftliche Schicht auch getragen werden können. Dies führt wiederum dazu, dass die in der Regel finanziell schwächer gestellten Bürgergruppen mit Migrationshintergrund in nur zehn Jahren um ein Viertel zurückgegangen sind. Sieht man in diesem Zusammenhang auch die vergleichsweise geringen Kinder- und Altenquoten, so kann man schon erahnen, dass die sanierte und modernisierte historische Altstadtstruktur – zumindest was die Stadt Esslingen am Neckar angeht – besonders für diejenigen sehr interessant ist, die jünger, finanzstark, ungebunden und – das möchte ich auch unterstreichen – hochmobil sind. Es sind sozusagen diejenigen, die aktuell schon ein Leben führen, wie es eine Wissensgesellschaft vorzeichnet: heute mit einem Arbeitsteam in anderen Ländern zusammentreffend, morgen mit kurzem Zwischenstopp in der hergerichteten großzügigen Altbauwohnung, um

übermorgen schon wieder vielleicht hier in Potsdam einzutreffen; und sollte es notwendig werden, zieht man auch kurzfristig weiter, verlagert seinen Arbeitsschwerpunkt. Durch eine solche Fluktuation wird die Altstadt immer mehr zum Transitraum, zum Umsteigepunkt, zur Drehscheibe, weniger aber zur Heimat.

- ▷ Wie aber passt diese Entwicklung zusammen mit dem Ansatz, den wir beispielsweise in Esslingen strategisch verfolgen: der Revitalisierung der Europäischen Stadt, einer Stadt, in der bürgerschaftlicher Gemeinnsinn, Integration, bürgerschaftliches Mitgestalten und Teilhabe das Wertefundament darstellen, auf dem eine Stadtgesellschaft aufgebaut sein kann? Wie passt dies also zusammen, wenn diejenigen, die sich hier angesprochen fühlen, gar nicht in den baulichen Strukturen der Altstadt beheimatet sind, sondern in den Stadtteilen leben? Wie vermeiden wir eine schleichende Segregation?
- ▷ Ist ein Mehr an Kinderfreundlichkeit möglich? Wie stellen wir denn konkret seniorengerechte Altstadtstrukturen her – ohne Aufzüge in Gebäuden und mit holprigem Kopfsteinpflaster?
- ▷ Es sind aber auch die Fragen des Einzelhandels, die uns bewegen. Wie schaffen wir es als Mittelzentrum mit unserer sehr kleinteiligen Ladenstruktur der Altstadt, uns zu behaupten, wenn unser benachbarten Oberzentrum Stuttgart neue Verkaufsflächen in enormer Größenordnung aufrüstet?
- ▷ Oder wie erreichen wir es, dass unsere Bürger zunehmend mit unserem eng getakteten Nahverkehrssystem, dem O-Bus, in unsere Innenstadt zum Shoppen und Verweilen fahren, damit wir keine zusätzlichen Parkierungseinrichtungen benötigen?
- ▷ Wie gestalten wir unsere Veranstaltungen und touristischen Attraktionen, um dem immerwährenden Konflikt zwischen Lärm und Ruhebedürfnis der Anwohner entgegenzutreten?
- ▷ Nicht zu vergessen: Wie beantworten wir die energetischen Fragen? Durch von innen aufgebrachte Wärmedämmung mit all ihren Problemen? Durch Solarenergie auf historischen Dächern?
- ▷ Solche oder ähnliche Fragen werden sicher auch bei Ihnen auf der Agenda stehen, und wir wissen alle, dass wir weiterhin vielfältige Herausforderungen im Umgang mit unseren historischen Städten zu lösen haben. Und genau darum wollen wir ja unter dem neuen Segel „Forum Stadt“ eine breitere Diskussions- und Arbeitskultur in unserem Netzwerk ausbauen, um gemeinsam nach Lösungen zu suchen – immer wieder festgemacht an den konkreten Fragestellungen.

Weil wir noch nicht am Ende des Weges angekommen sind, weil wir noch Herausforderungen zu meistern haben mit unseren historischen Städten, müssen wir auch gemeinsam dafür eintreten, dass man uns das Handwerkszeug nicht einfach aus der Hand nimmt.

Wenn momentan bundesweit diskutiert wird, die Städtebauförderung ganz oder teilweise zurückzunehmen, dann ist dies ein verheerendes Signal und trifft all jene, die sich bisher in besonderem Maße für unsere historischen Städte engagiert haben. Unse-

re Fassaden sind wohl größtenteils frisch renoviert, und manche baufällige Hütte ist zum Schmuckstück geworden, aber lassen wir uns nicht täuschen. Die Herausforderungen bleiben – die Anforderungen steigen – der Wandel geht weiter. Gerade jetzt können wir auf dieses Instrument nicht verzichten. Wir sollten diesem Wert auch entsprechende monetären Werte entgegensetzen. Das Erfolgsmodell war keine Selbstverständlichkeit und wird es auch in Zukunft nicht sein.

Wir arbeiten immer im Spannungsbogen zwischen Bewahrung und Erneuerung. Ob wir heute teilweise in der Diskussion um Rekonstruktion und originalgetreuem Wiederaufbau die Liebe zum historischen Vorbild überstrapazieren, mag jeder für sich selbst bewerten. Interessant sind dabei ja auch die Sehnsüchte und Bedürfnisse einer Stadtgesellschaft und das, was man mit dem historischen Vorbild verbindet.

Vielleicht müssen wir auch darüber nachdenken, ob eine Nachjustierung im Spannungsfeld zwischen Bewahrung und Erneuerung notwendig wird. Mir scheint, dass wir leidenschaftlich den Schwerpunkt auf das Konservieren unserer wertvollen historischen Bausubstanz legen und die Nutzungsfähigkeit gelegentlich etwas aus dem Blickwinkel verlieren, sie als weniger gewichtig betrachten oder schlimmer noch als fachlich inkompetentes Argument ansehen. Ich werbe dafür, die scheinbar unauflösbaren Gegensätze Erhalt und Erneuerung als zwei Seiten einer Medaille zu betrachten:

Mit Erneuerung in dem Erhaltenen entsteht Fortbestand, Weiterentwicklung, Nutzbarkeit und Lebendigkeit; mit Erhalt in der Erneuerung entsteht Wertigkeit, Authentizität, Charakter und Qualität.

Wir wissen alle, dass man immer in beide Richtungen überziehen kann. Hier die richtige Linie zu finden, ist unsere Verantwortung und Herausforderung. Genauso wie zur Lebendigkeit einer Stadt immer auch der Konflikt unterschiedlicher Anforderungen gehört. Lassen Sie uns dies immer wieder beraten und auch gerne kontrovers diskutieren.

Lassen Sie uns darüber nachdenken, ob unser Erfolgsmodell der historischen Stadt auch ein Erfolgsmodell für morgen bleibt. Die Städte sind vor allem im 19. Jahrhundert durch die einsetzende Industrialisierung stark gewachsen, strukturell neu sortiert und funktional getrennt worden, und man könnte meinen, auch parallel zu den steigenden Stückzahlen einer auf Produktion ausgerichteten Wirtschaft steigend ausgeführt. Morgen, wenn Wissen und Innovation die wertvollsten Ressourcen für die Arbeitswelt werden, schwächt sich die Industrialisierungsphase wieder ab. Flächen werden frei, werden neu genutzt. Wohnen und Arbeiten finden wieder zusammen. Die Charta von Athen wird durch die von Leipzig ersetzt. Es ist fast wie ein Blick zurück in die Zukunft.

Und wenn wir uns vergegenwärtigen, wie eine Stadt heute für morgen aussehen würde, wäre sie dann nicht unseren historischen Städten sehr ähnlich? Müssen nicht notwendige kurze Wege für eine älter werdende Gesellschaft und zur Vermeidung einer fossilen Ressourcen aufbrauchenden Mobilität zu einer ähnlich dichten Siedlungsstruktur führen, wie wir sie heute in unseren Altstädten finden? Müssten nicht wirkungsvolle öffentliche Räume als Orte der Begegnung – jenseits von Cyberspace und World Wide Web – oder

gerade im Ausgleich dazu so geschnitten sein, wie unsere sehr maßstäblichen Innenstädte sie bieten? Und müssten nicht Gebäudestrukturen für eine Zusammenführung von Arbeiten und Wohnen in Erdgeschossen und Obergeschossen ähnlich ausgeprägt sein wie unsere Baudenkmale?

Heute haben die Städte einen großen Vorsprung, die ihre Identität bewahrt und auf ihre Eigenart Rücksicht genommen haben im starken Kontrast zur allseitigen Beliebigkeit, Kurzfristigkeit und Austauschbarkeit von Städten ohne Gesicht. Dies spürt der Bürger, der Gast, der Tourist, derjenige, der zurück in die Stadt ziehen möchte. Das ist unsere große Chance und unser wirkliches Pfund.

Ich glaube, dass wir in Zeiten des Wandels ein sehr erfolgreiches, erprobtes und bewährtes Fundament haben. Lassen Sie uns den Wandel gestalten. Mit neuem Mut. Mit neuem Geist. Mit schärferer Profilierung.

Und lassen Sie uns diesen Wandel auch sichtbar werden in unserem gemeinsamen Handeln: Aus der „*Arbeitsgemeinschaft Die Alte Stadt*“ wird „*Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte*“. Aus Tradition wird fortgeschriebene Tradition. Aus Erfahrung wird verantwortungsvoll gestaltete Zukunft. Ich freue mich, gemeinsam mit Ihnen diesen Weg zu gehen – für ein erfolgreiches Morgen in historischen Städten.

Jürgen Zieger

Erster Vorsitzender Forum Stadt

Oberbürgermeister Esslingen am Neckar

Potsdam, im September 2010

AUFKLÄRUNG, DISKURS UND WIDERSPRUCH: 50 JAHRE »DIE ALTE STADT«

Es war mir eine Freude und eine Ehre, als mich Tilman Harlander bat, zu dieser Feier des 50-jährigen Bestehens Ihrer *Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt* einen Vortrag, gar einen „Festvortrag“ zu halten, wie es dann hieß.¹ Leichtsinnigerweise habe ich spontan zugesagt, denn seit mehr als 30 Jahren habe ich an der Arbeit dieser Gemeinschaft mit Interesse und Gewinn durch ihre Publikationen teilnehmen können. Und so schien mir diese Bitte eine gute Gelegenheit zu sein, mich heute für all die Einsichten und Anregungen bedanken zu können, die in meine eigene Arbeit eingeflossen sind.

Da ich selbst nie Mitglied, nur interessierter Beobachter und bisweilen auch Autor eines Beitrags zur Zeitschrift war, spreche ich heute als Sympathisant, doch zugleich als ein Außenseiter zu Ihnen, der das Innenleben des Vereins nicht kennt, sich aber eng verbunden fühlt mit dem Ziel der Förderung der „Geschichtsforschung, Denkmalpflege und bürger-schaftlichen Bildung“ – ein Ziel, das sich die Arbeitsgemeinschaft im Gründungsjahr 1960 setzte, in der Absicht, tatkräftig zur Erhaltung der alten Stadtbilder beizutragen, „in enger Verbindung mit Stadtgeschichtsforschung und Archivpflege“.

Im Rückblick erscheint die Gründung in jenem Jahr 1960 wie eine historisch notwendige Reaktion auf einen Prozess der Modernisierung, der nach dem Ende der Phase des Wiederaufbaus eine neue Dynamik entfaltete und damals auch die noch verbliebenen historischen Stadtstrukturen zu verschlingen drohte, sofern diese nicht durch ihren pittoresken Charakter als Touristenattraktion lukrativ vermarktbar waren. Es stand nicht gut um die alte Stadt um 1960, sie hatte damals „keine Lobby“², wie Otto Borst auch später noch beklagte: Das sollte und musste sich ändern, wenn nicht unter den neuen Bedingungen einer prosperierenden Wirtschaft jenes Zerstörungswerk fortgesetzt werden sollte, das mit den Luftangriffen im Zweiten Weltkrieg begann und nach 1945 im Abbruch der ausgebrannten Ruinen seine Fortsetzung gefunden hatte. Jetzt waren es die Konsequenzen technokratischer Planung für Handel, Verkehr und Wohnungsbau, welche die als unzeitgemäß und „rückständig“ verrufene historische Bausubstanz in den Zentren der Städte bedrohte. In

1 Vortragseinladung zur Herbsttagung der „Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt“, anlässlich ihres 50jährigen Jubiläums unter dem Tagungstitel: „Neue alte Stadt – 50 Jahre Netzwerk historischer Städte“ vom 17.-18. September 2010 in Potsdam.

2 O. Borst, Bericht über die zwanzigjährige Entwicklung und Wirksamkeit der Arbeitsgemeinschaft Die Alte Stadt e.V., in: Die Alte Stadt, 7. Jg. (2/1980), S. 220.

Verbindung mit verlockenden Wohlstandsversprechen sollte das Alte dem vermeintlich stets besseren Neuen geopfert werden.

Solche Argumentation – und Propaganda – war so alt wie die Geschichte der Stadt, doch erst im 20. Jahrhundert verfestigte sie sich zu einem Dogma, das alle Bereiche der Architektur und Stadtplanung durchdrang – und erst seit Ende der 1960er Jahre durch einen Paradigmenwechsel³ aufgelöst wurde, zu dem auch die *Arbeitsgemeinschaft Die Alte Stadt* ihren Beitrag geleistet hat. Um die Bedeutung dieses Beitrags angemessen würdigen zu können, möchte ich den Rückblick zunächst über mehr als ein Jahrhundert ausweiten und mit einigen Schlaglichtern die Entfaltung dieses Dogmas beleuchten, mit dem sich die Entwertung des Alten zugunsten des besseren Neuen wie ein Reflex im Denken von Architekten und Planern verankern und über Generationen hinweg wirksam werden konnte.

Die Entwicklung der Stadtplanung als Disziplin mit wissenschaftlichem Anspruch und doch zugleich zutiefst ideologischer Prägung ist eng verbunden mit dem Prozess rasanter Industrialisierung, die am Ende des 19. Jahrhunderts ein geradezu explosionsartiges Wachstum der Städte nach sich zog. Über die Felder und Flure mit ihrem bewegten Geländere relief wurden nach prinzipiell gleichen Mustern weit in die Landschaft ausgreifende Verkehrs- und Versorgungssysteme angelegt, alte Ortskerne bis zur Unkenntlichkeit überformt und eingebunden. Dies zeigt beispielhaft ein Ausschnitt aus der Stadterweiterung Kölns nach Planung von Josef Stübben, 1890 publiziert in seinem Lehrbuch *Der Städtebau*; über der Karte der Felder und Flure sind die neuen Parzellen eingetragen, Grundlage der schnellen Verwertung des Baulands.⁴ Bald erzwangen solche Wachstumsschübe auch den Umbau der inneren Stadt, um für Handel, Transport und Verkehr adäquat Raum zu schaffen. In den Jahrzehnten um 1900 wurden breite Schneisen durch die Zentren geschlagen und mit Randbauten neuen Maßstabs besetzt.

„Köln macht in diesen Jahren eine Entwicklung durch, wie sie größer und umfassender nicht gedacht werden kann. Nach Sprengung des Festungsgürtels wird nicht nur die Gestaltung von Groß-Köln mit seinen Bebauungsplänen, Plätzen und Gartenanlagen festgelegt, auch das alte Köln muß von innen heraus dieser gewaltigen Expansion Folge leisten“, schrieb Max Creutz 1913 im Jahrbuch des Deutschen Werkbunds, und weiter: „Die Neugestaltung der inneren Altstadt wurde zu einer Vorbedingung für die Ausstrahlungen an der Peripherie, und es sind eine Anzahl von Kräften an der Arbeit, die Physiognomie des alten Köln in Kürze völlig zu verändern oder aufzufrischen. Ganze Stadtviertel und Baukomplexe, Prachtbauten, die kaum einige Jahrzehnte alt waren, wurden niedergelegt.“ Creutz betonte: „So schmerzlich diese Verluste für das alte Kölner Stadtbild sind, sie waren nicht zu umgehen und vor der Großzügigkeit der Neubauten mußte jede Sentimentalität verschwinden, denn es handelt sich für Köln nicht nur um den Neubau einzelner Stadtteile, sondern für die nächsten Jahrzehnte geradezu um eine Neugestaltung der Stadt selbst.“⁵

3 W. Durth/P. Sigel, *Baukultur, Spiegel gesellschaftlichen Wandels*, Berlin 2009, S. 562 ff.

4 J. Stübben, *Der Städtebau. Handbuch der Architektur*. Teil 4, 9. Halbband, Darmstadt 1890, S. 290 f.

5 M. Creutz, *Die Neugestaltung des Kölner Stadtbildes*, in: *Jahrbuch des Deutschen Werkbundes* 1913,

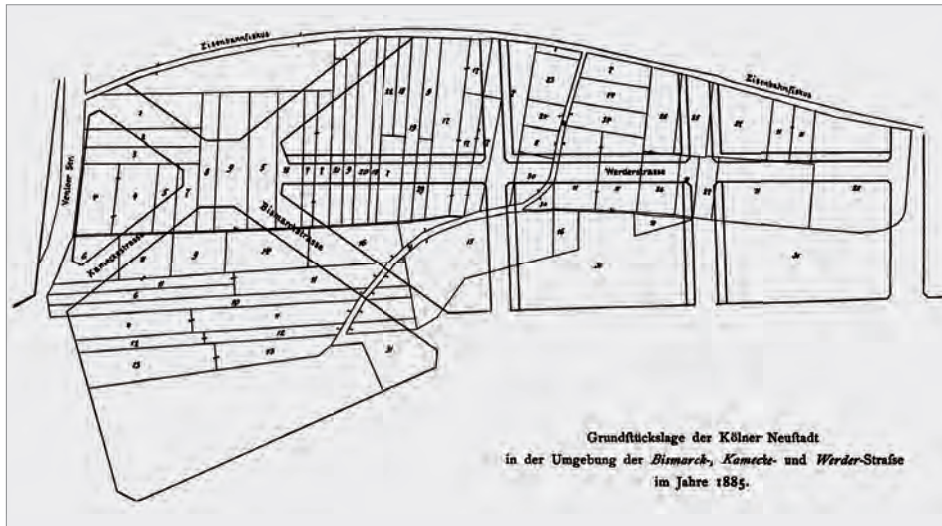


Abb. 1: Planung zur Stadterweiterung Kölns, aus: J. Stübben (s. A 4).

Im Kampf gegen „jede Sentimentalität“ hatten sich 1907 Architekten und bildende Künstler, Unternehmer und Politiker im Deutschen Werkbund zusammengeschlossen, um die Entfaltung der Industrie voranzutreiben und ihr zeitgemäße Formen in allen Lebensbereichen zu geben – „vom Sofakissen bis zum Städtebau“, wie Hermann Muthesius im Rückblick 1911 formulierte.⁶ Zur ersten Leistungsbilanz des Bundes in der Kölner Ausstellung 1914 erschien das Jahrbuch unter dem Titel *Der Verkehr*, in dem Peter Behrens die Erfahrung einer rasanten Beschleunigung des Alltagslebens beschrieb, die auch die Wahrnehmung der gebauten Umwelt zu verändern begann. „Eine Eile hat sich unserer bemächtigt, die keine Muße gewährt, sich in Einzelheiten zu vertiefen. Wenn wir im überschnellen Gefährt durch die Straßen unserer Großstädte jagen, können wir nicht mehr die Einzelheiten der Gebäude gewahren.“⁷

Sowohl die Veränderung der gegenständlichen Wirklichkeit als auch der Wandel der Wahrnehmungsmuster und Wertorientierungen sollte den Anforderungen technischen Fortschritts folgen. Behrens schrieb: „Die Neuanlage einer Stadt oder eines Stadtteiles hat, im Gegensatz zum mittelalterlichen Prinzip der unregelmäßig geführten gewundenen Straßen und der idyllisch winkligen Platzausbildungen, nach vorgefaßtem großzügigen Plane mit breiten, weithin durchgeführten geraden Straßen zu geschehen. Nicht das

Jena 1913, S. 79 f.

⁶ H. Muthesius, Wo stehen wir?, in: Jahrbuch des Deutschen Werkbundes 1912, Jena 1912, S. 16.

⁷ P. Behrens, Einfluss von Zeit- und Raumnutzung auf moderne Formentwicklung, in: Jahrbuch des Deutschen Werkbundes 1914, Jena 1914, S. 8.

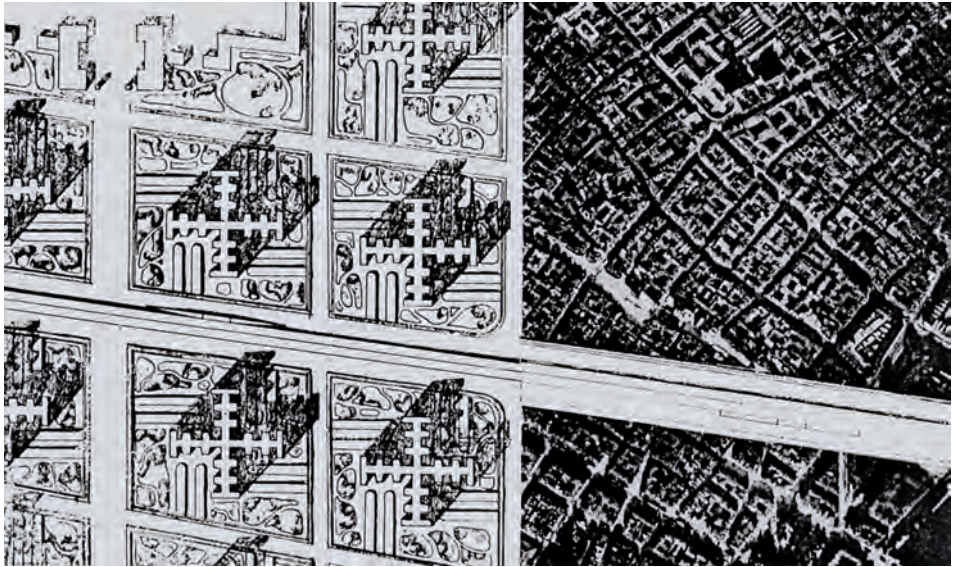


Abb. 2: Neubau im Zentrum der alten Stadt, aus: *Le Corbusier* (s. A 10).

mittelalterliche malerische Idyll wird uns als erstrebenswertes Schönheitsbeispiel dienen, sondern eher die axialen Anlagen des Barockzeitalters werden der Baukunst unserer Tage verwandt erscheinen.“⁸

Durch „Erziehung und Propaganda“ – so die Satzung des Vereins⁹ – wollte der Werkbund zur Ausbildung eines Schönheitsempfindens beitragen, dem nicht die kleinteilige Idylle, sondern klare Ordnung nach Regeln der Geometrie als erstrebenswert gelten sollte. Nach der Katastrophe des Weltkriegs wurden solche Forderungen ein Jahrzehnt später wieder aufgenommen und publizistisch verstärkt, besonders folgenreich durch die Schriften Le Corbusiers.

Sein international einflussreiches Buch *Der Städtebau* eröffnete Le Corbusier mit dem Satz: „Der Mensch schreitet geradeaus, weil er ein Ziel hat“ und stellt in scharfer Polemik den schnurgeraden Weg des Menschen dem Weg des Esels gegenüber: „Der Esel geht im Zickzack, döst ein wenig, blöde vor Hitze und zerstreut, geht im Zickzack, um den großen Steinen auszuweichen, um sich den Anstieg sanfter zu machen, um den Schatten zu suchen. Er strengt sich so wenig wie möglich an.“¹⁰ Über Jahrhunderte sei die Entwicklung der Städte dem Weg der Esel gefolgt: „Die Häuser reihten sich entlang in Straßen, entlang dem Weg der Esel. Man umzog sie mit befestigter Mauer und stellte ein Stadthaus mitten

⁸ Ebda.

⁹ Abdruck in: Jahrbuch des Deutschen Werkbundes 1912, Anhang.

¹⁰ *Le Corbusier*, Städtebau, Deutsche Ausgabe Berlin und Leipzig 1929, S. 5.

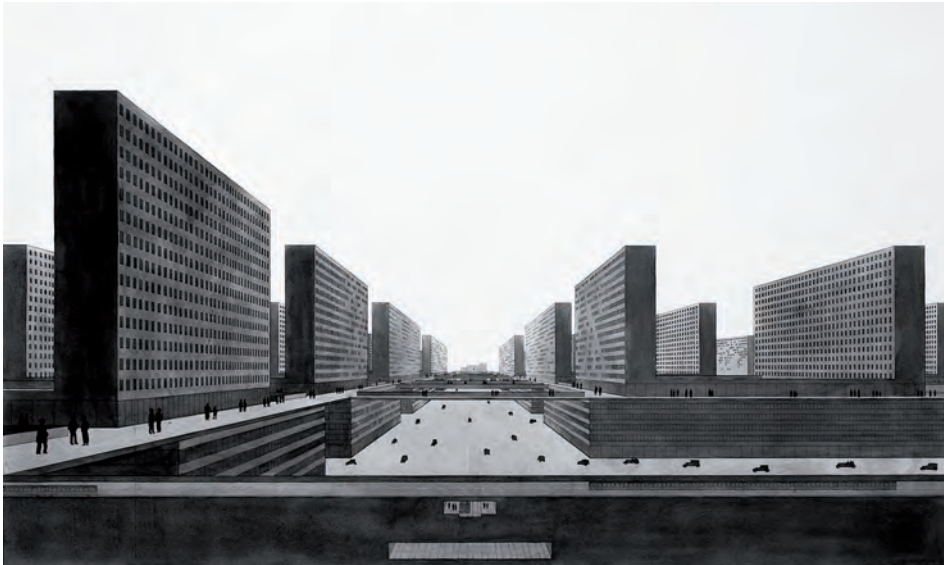


Abb. 3: Zentrum einer Großstadt, aus: L. Hilberseimer (s A 14).

hinein. Man hat Gesetze gegeben, gearbeitet, gelebt und immerzu den Weg der Esel respektiert.“¹¹ So erscheint die Geschichte der Stadt schließlich als eine einzige Eselei; als abschreckendes Beispiel zeigte Le Corbusier den Stadtgrundriss Ulms und beklagte empört in der Bildunterschrift: „Sechs Jahrhunderte später ist alles noch beim Alten!“¹²

Das sollte sich ändern. Nicht nur Le Corbusier legte Pläne zum radikalen Umbau der Alten Stadt vor, wie sein Plan Voisin für Paris 1925 eindrucksvoll demonstriert.¹³ In Berlin war es Ludwig Hilberseimer, der im selben Jahr 1925 seine Variante eines neuen Zentrums in der historischen Mitte der Reichshauptstadt einer breiten Öffentlichkeit präsentierte: In suggestiv perspektivischer Darstellung veranschaulichte er seinen Vorschlag zur Trennung der Funktionen auf verschiedenen Ebenen der Hochhausstadt mit Zeilenbauten.¹⁴

Die Beispiele ließen sich beliebig vermehren. *Das Neue Frankfurt* Ernst Mays präsentiert sich als Lichtblick zwischen altem Bestand, wie das Titelblatt der ersten Ausgabe der Zeitschrift 1926 zeigt: eine neue Stadt für die neue Gesellschaft und neue Menschen, sportiv und optimistisch der Zukunft zugewandt. Mit der Eröffnung der Weißenhofsiedlung in Stuttgart wird 1927 mit dem *Sieg des neuen Baustils* der Beginn einer neuen Epoche ge-

11 Ebda., S. 6.

12 Ebda., S. 7.

13 Ebda., S. 233 ff.

14 L. Hilberseimer, Großstadtarchitektur, Stuttgart 1927.



Abb. 4: Weißenhofsiedlung, Stuttgart 1927, aus: K. Kirsch, Die Weißenhofsiedlung, Stuttgart 1987.

feiert.¹⁵ Den zahllosen Plänen zum Umbau Berlins und anderer Städte nach den Prinzipien des Funktionalismus in Architektur und Stadtplanung entzog die Weltwirtschaftskrise ab 1929 den Boden, doch schon fünf Jahre später war wieder lautstark von einer „Neugestaltung der Städte“¹⁶ die Rede – jetzt freilich unter gänzlich anderen Prämissen. Eingebunden in die übergreifenden Planungen der Reichsautobahn setzte ein nächster Modernisierungsschub ein, nun verbunden mit Entwürfen monumentaler Bauten zur Repräsentation von Staat und Partei nach Anweisung Hitlers.

Seit 1935 erarbeitete Albert Speer, im Januar 1937 zum *Generalbauinspektor für die Neugestaltung der Reichshauptstadt* ernannt, in Rückgriff auf frühere Pläne ein Verkehrskonzept, das leistungsfähige Schnellstraßenringe und prächtige Magistralen vorsah, an deren Schnittpunkt sich die gigantische Halle des Volkes erheben sollte. Als „Rückgrat“ der Stadt sollte die große Achse den neuen Südbahnhof mit dem anderen neuen Bahnhof im Norden jenseits der Spree verbinden: Der Blick vom Vorplatz des Südbahnhofs wird durch den Triumphbogen auf die Halle des Volkes gerichtet. Der Generalbebauungsplan lässt den Umfang der Projekte mit neuen Wohngebieten in Außenbereichen erkennen und er

¹⁵ W.C. Behrendt, *Der Sieg des neuen Baustils*, Stuttgart 1927.

¹⁶ Siehe W. Durth/P. Sigel (s. A 3), bes. S. 326 ff.

markiert zugleich die Eingriffe in die innere Struktur der Stadt, die allein zur Anlage der Großen Achse die Umsiedlung unzähliger Bewohner und den Abbruch hochverdichteter Altbauquartiere zur Folge gehabt hätte.

In einem fast drei Meter langen Terminplan¹⁷ wurden die Randbauten der Achse über den alten Parzellen eingetragen, um Bauzeiten, Räumungs- und Abbruchtermine festlegen zu können. Als technische Funktionselite ihrer eigenen Macht bewusst und der Gunst Hitlers sicher, bewahrten sich einige der jungen Architekten und Planer um Speer eine zynische Distanz zur eigenen Arbeit. Hans Stephan, Stellvertreter Speers, zeichnete Karikaturen, in denen beispielsweise beim Bau der großen Halle der Reichstag gleich mit abgeräumt wird. Eine andere Skizze illustriert den Vorschlag, nach Ernennung Speers zum Rüstungsminister 1942 den Baubestand im Bereich der großen Achse durch Kanonade niederlegen zu lassen.¹⁸

Was hier als makaberer Scherz im Kollegenkreis des Generalbauinspektors kursierte, war bald grausame Wirklichkeit. Im Feuersturm der Luftangriffe versanken die Zentren vieler Städte in Schutt und Asche. Zwischen dem Angriff auf Lübeck im März 1942 und der Bombardierung Dresdens im Februar 1945 trafen die Luftangriffe in wachsender Wucht mit dem historischen Baubestand auch die kulturelle Identität ganzer Städte und Regionen. Und dennoch wurde diese Zerstörung noch mitten im Krieg als Voraussetzung einer radikalen Erneuerung der Städte gepriesen: „Der Krieg und besonders der Luftkrieg versetzt der Großstadt von gestern und heute den Todesstoß und schlägt eine mächtige Bresche für den Kampf um ihre umfassende Gesundung und wahre Neugestaltung“, schrieb der Bremer Planer Wilhelm Wortmann am 15. Dezember 1943 in einer Denkschrift zur Raumordnung.¹⁹ Gerade zwei Wochen zuvor hatte Speer in einer Pressekonferenz über die Tätigkeit seines „Arbeitsstabs Wiederaufbauplanung“ berichtet und auf seine Weise gefordert, die Zerstörung als Chance zu nutzen: „Der Wiederaufbauplan ist zunächst ein städtebaulicher Grundplan, d.h., er legt fest, was im einzelnen an Straßenzügen durch die zerstörten Stadtviertel durchgezogen werden soll [...]. Es soll hier also in der Hauptsache dem sonst unumgänglich zur Tatsache gewordenen Zustand eines Erstickens der Städte durch die Verkehrsnot entgegengetreten werden.“²⁰

Von Anbeginn stand bei der Vorbereitung des Wiederaufbaus ab 1943 die Planung des Verkehrs als Grundlage einer weiträumig gegliederten und durch Grünzüge aufgelockerten Stadtstruktur im Vordergrund, wobei nach den Richtlinien für *Luftschutz im Städtebau* auch eine Trennung der Funktionen vorgesehen war. Die Grundzüge dieses Konzepts einer gegliederten und aufgelockerten Stadt hatte Wilhelm Wortmann schon 1941 unter

17 Abbildung ebda., S. 369.

18 Siehe H.J. Reichhardt/W. Schäche, Von Berlin nach Germania. Über die Zerstörungen der Reichshauptstadt durch Albert Speers Neugestaltungsplanungen, Berlin 1985, S. 33.

19 Wilhelm Wortmann 1943, zitiert in: J. Nippert/M. Nutz (Hrsg.), Kriegszerstörung und Wiederaufbau deutscher Städte. Geographische Studien zu Schadensausmaß und Bevölkerungsschutz im Zweiten Weltkrieg, zu Wiederaufbau und Aufbaurealität, Köln 1993, S. 9.

20 Albert Speer 1943, zitiert in: W. Durth/P. Sigel (s. A 3), S. 377.

dem Titel *Der Gedanke der Stadtlandschaft* in einer Fachzeitschrift vorgestellt und damit ein neues städtebauliches Leitbild umrissen, das in den folgenden Jahren weiter präzisiert und verbreitet wurde.²¹

Als Fachterminus eingeführt und propagandistisch noch nicht verschlissen, konnte der Begriff der Stadtlandschaft auch nach 1945 mit wachsender Wirkung eingesetzt werden. Trotz des epochalen Einschnitts durch Kriegsende, Besatzungsherrschaft und demokratische Gesellschaftsordnung kann im Bereich der Stadtplanung eine erstaunliche Kontinuität der Konzepte im Wiederaufbau festgestellt werden, da die geplante Gliederung der Städte in „Siedlungszellen“ mit dem Konzept der *Neighbourhood Units* und die Forderung nach Trennung der Funktionen mit den Geboten jener *Charta von Athen* vereinbart waren, die Le Corbusier nach dem Internationalen Kongress für Neues Bauen 1933 formuliert und ab 1943 breit publiziert hatte.²² Auch die Beschwörungsformel von der Zerstörung als Chance war unterdessen international verbreitet. „A great disaster, but a great opportunity“ hatte Churchill angesichts der Folgen deutscher Luftangriffe auf englische Städte seinen Landsleuten zugerufen: 1945 zeigte die Broschüre *How should we rebuild London?* einen englischen Kriegsheimkehrer, der die Ärmel hochkrempelt, die Apathie vertreibt und – mit großer Geste den überkommenen Stadtgrundriss auswischt.²³ Im Anblick der verheerenden Zerstörungen deutscher Städte schien um 1945 ein planmäßiger Wiederaufbau vielerorts kaum vorstellbar. Wie in Nürnberg wurde auch in anderen Städten vorgeschlagen, die Trümmer als Menetekel der Natur zu überlassen, um zugleich an anderer Stelle notdürftig Siedlungen zu errichten.

In Hamburg skizzierte Hans Bernhard Reichow 1944 die Anlage von „Siedlungszellen“ in Form von Wohn-Bändern entlang der Elbe²⁴, in Hannover stellte Stadtbaurat Elkart der historischen Entwicklung der zerstörten Stadt eine Alternative des Aufbaus ebenfalls in Form eines Siedlungsbandes mit offenem Landschaftsraum entlang der Leine vor²⁵; auch sein im Februar 1945 beendeter Plan einer weiträumig aufgelockerten *Stadtlandschaft Hannover* mit dem Grünzug vom Maschsee bis zu den Herrenhäuser Gärten lässt dieses Konzept noch erkennen.²⁶ Ab Mai 1945 plante Hans Scharoun die Verwandlung der ehemaligen Reichshauptstadt in eine Bandstadt, in der das Urstromtal der Spree als grüne Mitte der Naherholung dient, mit einigen Relikten historischer Bauten entlang der Straße Unter den Linden.²⁷ Seit 1943 blühten als Kompensation der grauenhaften Erfahrung des Luftkriegs jene *Träume in Trümmern* auf, die uns als fantastische Zukunfts-

21 W. Wortmann, *Der Gedanke der Stadtlandschaft*, in: *Raumforschung und Raumordnung*, Heft 1/1941, S. 15.

22 Siehe W. Durth/N. Gutschow, *Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands*, 2 Bände, Braunschweig/Wiesbaden 1988, S. 193 ff.

23 C.B. Purdom, *How should we rebuild London?*, London 1945.

24 W. Durth/N. Gutschow (s. A 22), S. 615 ff.

25 Ebda., S. 716 ff.

26 Ebda., S. XXVII.

27 W. Durth/P. Sigel (s. A 3), S. 391.

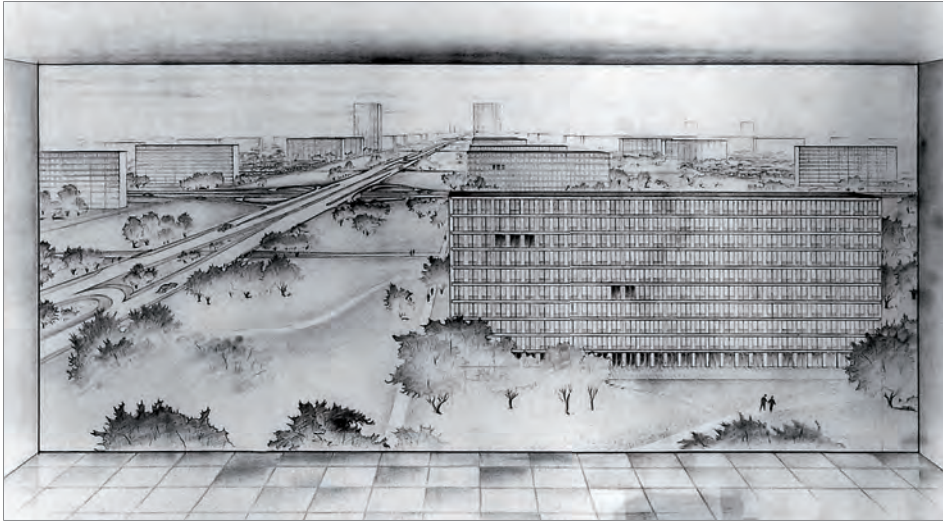


Abb. 5: Perspektive zum Kollektivplan, Berlin 1947, aus: W. Durth/J. Düwel/N. Gutschow (s. A 28).

visionen gleichsam Modellbilder künftiger Städte zeigen, teilweise in Rückgriff auf Konzepte der radikalen Moderne der 1920er Jahre. So skizzierte Hanns Hopp in Reverenz an den Plan Voisin Le Corbusiers im Mai 1945 seinen Plan eines neuen Dresden als Hochhausstadt.²⁸ Doch auch dieser Entwurf blieb nur Papier: Rasch wandelten sich die Bedingungen der Stadtentwicklung im Kalten Krieg; im Osten Deutschlands setzte Stalin mit der Kulturdoktrin des Sozialistischen Realismus den Rückbezug auf Nationale Bau Traditionen im Wiederaufbau der Städte durch, um Stadtplanung und Architektur als Medium politischer Propaganda gegen die internationale Moderne nutzen zu können.

Diese kurze Rückschau lenkt unseren Blick nun direkt nach Potsdam. Hier trafen in jenem Sommer 1945 Churchill, Roosevelt und Stalin zusammen, um nach der bedingungslosen Kapitulation die Grundzüge einer Nachkriegspolitik festzulegen, als deren wichtigste Merkmale zunächst die Aufteilung Deutschlands, eine radikale Entmilitarisierung, Demontage der Industrie und eine demokratische Erneuerung beschlossen wurden, die nach dem Ende des Deutschen Reichs mit seinem Berliner Zentralismus vor allem aus der Wiederbelebung der kommunalen Autonomie ihre Kraft gewinnen sollte.

Der damit verbundene Prozess einer Re-Education oder – je nach Sprachgebrauch: Reéducation – hatte zudem kulturpolitische Konsequenzen, die auch die Gestaltung des Aufbaus in den Verfahren und in den baulichen Formen betrafen, mit denen – wie auch in an-

28 W. Durth/J. Düwel/N. Gutschow, *Architektur und Städtebau der DDR. Die frühen Jahre*, Studienausgabe Berlin 2007, S. 214.

deren Lebensbereichen – die 1933 abgebrochenen Traditionen der Kultur der Weimarer Republik und neueste Strömungen der internationalen Moderne aufgenommen werden sollten. Dass mit der Verschärfung des Kalten Kriegs und der von Stalin verordneten Kuldoktrin des Sozialistischen Realismus die Baukultur im Osten Deutschlands eine andere Richtung nahm, ist hier nicht das Thema, obwohl diese Wendung die Verpflichtung auf die Moderne im Westen noch stärkte.

Als erstes Zeichen britischer Stadt-Bau-Kultur-Politik wurde auf Weisung der Besatzungsbehörde über den Trümmern eines zerstörten Wohnquartiers der Gründerzeit das Ensemble der Grindel-Hochhäuser in Hamburg errichtet, und in der französischen Besatzungszone entstanden Musterplanungen im Geist Le Corbusiers, nach denen beispielsweise in Mainz die Altstadt ebenso wie die barocke Stadterweiterung und zudem auch die als „Neustadt“ bezeichneten Wohnquartiere der Gründerzeit in eine Parklandschaft umgewandelt und nach strengem Raster mit Scheiben-Hochhäusern überformt werden sollten.²⁹ Lediglich der Dom und seine Umgebung sollten wie Exponate in einem Freilichtmuseum von der alten Stadt künden; vom neuen Verwaltungszentrum aus führt eine Autobahnbrücke zum Flughafen auf der anderen Rheinseite und stellt schnurgrade die Verbindung zum amerikanischen Hauptquartier in Wiesbaden her: „Die Stadt der Geschwindigkeit ist die Stadt des Erfolges“, hatte Le Corbusier schon 1925 behauptet.³⁰

Nach Protesten der Bürgerschaft gegen die französische Planung setzte eine für die Nachkriegszeit beispiellose Propagandaoffensive ein, in der die lichte Zukunft der künftigen Hochhausstadt der Finsternis der Vergangenheit der alten Stadt mit ihrer dichten Bebauung entgegengesetzt ist: In grellem schwarz-weiß Effekt sollte auch hier wieder durch „Erziehung und Propaganda“ ein Schönheitsempfinden geschult werden, das die vermeintliche Idylle der mittelalterlichen Stadt als Lüge entlarvt und entwertet, um das angeblich zukunftsweisende Neue als richtig und gut auch normativ und emotional zu verankern.³¹ Mit dem Machtverlust der französischen Besatzungsbehörden, der Sicherung des privaten Grundeigentums und wachsender Investitionskraft der Hausbesitzer nach der Währungsreform 1948 wurden die hochfliegenden Pläne der Franzosen zerrieben, aber auch andere Konzepte parzellenübergreifender Neuordnung blockiert. Noch nach Jahrzehnten zeigte sich die Stadt als heterogenes Flickwerk.

Je nach politischer Konstellation in den Kommunen, je nach regionaler Tradition und Mentalität fiel das Ergebnis des Aufbaus höchst unterschiedlich aus. Statt eines radikalen Umbaus durch Zeilenbauten, wie 1947 von Gustav Hassenpflug vorgeschlagen, wurde in Nürnberg über schlichten Betonskelettbauten eine Dachlandschaft ausgeformt, die zumindest ein Abbild des alten Nürnberg vermittelt und an verschiedenen Orten des Zentrums eine bemerkenswerte Qualität der Verbindung von wiederhergestelltem Bestand und demonstrativ neuem Bauen beherbergt. In Münster wurde am zerstörten Prinzi-

29 Siehe W. Durth/N. Gutschow (s. A 22), S. XXIX und XXX.

30 Le Corbusier (s. A 10), S. 145.

31 W. Durth/N. Gutschow (s. A 22), S. 912 f.

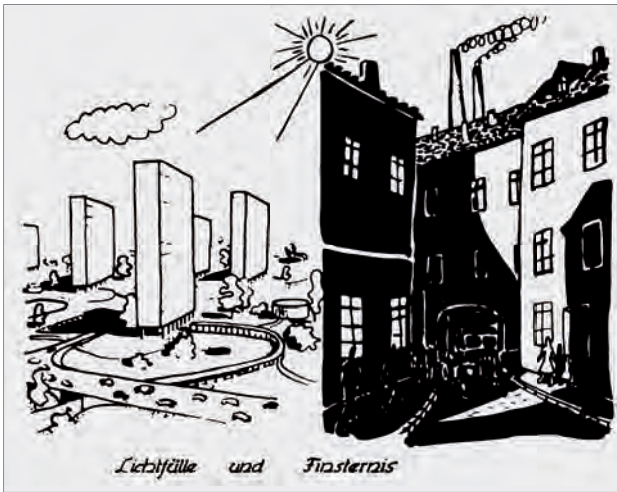


Abb. 6: Plakat der Section du Plan, Mainz 1947, aus: W. Durth/N. Gutschow (s. A 22).

palmarkt durch Bewahrung der Parzellenstruktur und des Arkadenmotivs ein neues Ensemble geschaffen: Jedes Haus eine Erfindung der 1950er Jahre – und dennoch vertraut.

Im gänzlich niedergebrannten Freudenstadt entwarf Ludwig Schweizer anstelle der giebelständigen Häuser mit engen Traufgassen am Markt bis ins Detail ein neues Stadtbild, das viele Besucher heute für das historische halten. Solche Versuche der Transformation nach altem Vorbild waren in der Fachwelt höchst umstritten. Weit traten in jenen Jahren Expertenmeinung und Bürgerbegehren auseinander, wobei viele der weithin macht- und einflusslosen Denkmalpfleger von den Stadtplanern verächtlich zu jenen „Kräften der Beharrung“ gezählt wurden, die einer radikalen Erneuerung der Städte im Wege standen. Die 1947 gegründete Zeitschrift *Die Neue Stadt* bot den Debatten das fachliche Forum. Insgesamt zeigt sich im Rückblick ein weites Spektrum zwischen behutsamer Wiederherstellung der alten Stadt auf altem Grundriss wie etwa in Freudenstadt oder Freiburg und der Ausformung einer durchgrüneten Stadtlandschaft wie in Hannover, wie der Blick auf die Raumfolge von Waterloo- und Lavesallee mit den locker in die Freiräume greifenden Bauten zeigt: Unter der Schlagzeile *Das Wunder von Hannover* wurde 1959 der Wiederaufbau der Landeshauptstadt Niedersachsens im Magazin *Der Spiegel* als Vorbild für andere Städte und Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht als international anerkannte Koryphäe des deutschen Nachkriegsstädtebaus gefeiert.³² Trotz aller Leistungen im Wiederaufbau, in der Behausung der Ausgebombten, der Obdachlosen, Flüchtlinge und Heimatvertriebenen wurden schon zehn Jahre nach Kriegsende die verpassten Chancen beklagt. Unter dem Titel *Die verpasste Chance* hatte Rudolf Hillebrecht schon 1957 eine nüchterne Bilanz gezogen: „Die säkulare Aufgabe, die die Chance der Zerstörung einmalig bot, war, mit

32 *Der Spiegel*, 1959, Heft 23, S. 53 ff.



Abb. 7: Lavesallee mit Waterloosäule, Hannover 1957, aus: W. Durth/N. Gutschow (S. A 22)..

dem Aufbau der Städte [...] neue Formen zu schaffen, in denen die neue Gesellschaftsordnung der sozialen Gleichberechtigung sich auswirken und einem neuen Begriff von Menschenwürde Ausdruck und Geltung verschaffen konnte.“³³

Da diese übergreifende kulturelle Dimension des Aufbaus nach 1945 in der „menschlich verständlichen Reaktion gegenüber dem übersteigerten Zentralismus und Dirigismus des Urhebers der Katastrophe, des Dritten Reiches,“³⁴ nicht als staatspolitische Aufgabe gesehen und somit der Wiederaufbau den jeweiligen Kräfteverhältnissen auf lokaler Ebene überlassen worden sei, habe man zwar erfolgreich die ärgste Not lindern, aber doch nur Fragmente schaffen können. Der kritischen Bilanz des Wiederaufbaus müsse nun eine grundlegende politische Selbstverständigung folgen, um zum Modellbild einer neuen Stadt zu gelangen, in dem unterschiedlichste Aspekte und Bedürfnisse der inzwischen prosperierenden Gesellschaft der Bundesrepublik zur Geltung kommen könnten. Hillebrecht erinnerte: „Wohl waren nach 1945 genug Ideen vorhanden und Ideale von geistigen

33 R. Hillebrecht, Neuaufbau der Städte, in: R. Jaspert (Hrsg.), *Handbuch moderner Architektur*, Berlin 1957, S. 450.

34 Ebda.

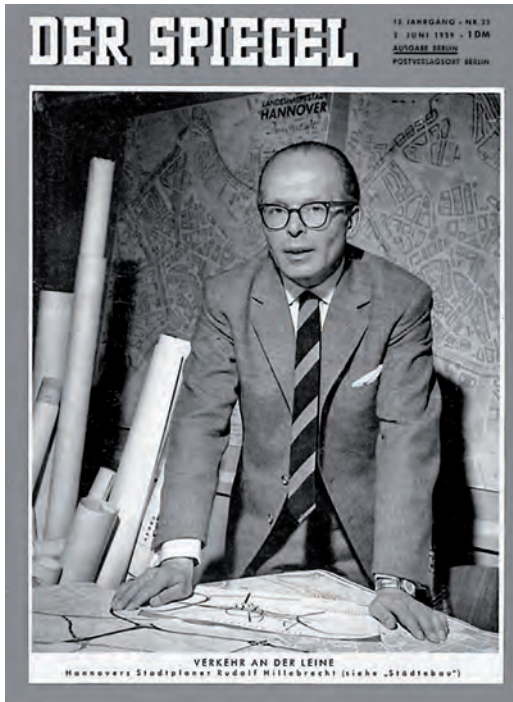


Abb. 8: Rudolf Hillebrecht 1959 auf dem Titelblatt des Spiegel, Heft 23.

und politischen Kräften aufgestellt worden, aber sie standen als abstrakte Vorstellungen im leeren Raum, und sie wurden nicht auf den so naheliegenden konkreten Fall des Aufbaues der zerstörten Städte transponiert. So blieb es den Städtebauern allein überlassen, das Modellbild der neuen Stadt zu entwerfen, obwohl das eine Aufgabe von wahrhaft universalem Charakter war, die eine gemeinsame Schau und Arbeit, ein ‚teamwork‘ von Philosophen und Politikern, Sozialwissenschaftlern und Pädagogen, Hygienikern und Ärzten, Künstlern und Technikern vieler Branchen, Ökonomen und Juristen verlangte. Aber um dieses ‚teamwork‘ zu organisieren, war eben niemand da.“³⁵ Niemand da – auch 1957 noch nicht. Kein Wunder, dass der prominente Stadtbaurat aus Hannover später zum engsten Kreis der *Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt* zählen wird.

Mit seinen Forderungen reagierte Hillebrecht auf einen tiefgreifenden Strukturwandel der Nachkriegsgesellschaft, in der nach den Jahren des Wirtschaftsbooms 1958 die Grenze zur Vollbeschäftigung erreicht war. Arbeitskräfte, besonders hochqualifizierte, wurden knapp. Bald kamen erste Gastarbeiter, Fachkräfte weiterhin aus der DDR. Mit der wachsenden Macht der Gewerkschaften stiegen die Löhne und mit ihnen auch die Ansprüche an Lebensstandard und Wohnkomfort in den Städten. Auch im Alltag wurde ein rasanter Strukturwandel der Wirtschaft spürbar und anschaulich als Übergang vom *extensiven* zum *intensiven* Wachstum bezeichnet.³⁶

Bisher schienen die Produktionsfaktoren Arbeit, Kapital und Boden schier unbegrenzt zur Verfügung zu stehen. Jetzt traten Engpässe auf, denen durch gezielte Förderung weiterer Zuwanderung von Arbeitskräften und eine Qualifizierungsoffensive zu begegnen war. Das Kapital zum Aufbau der Wirtschaft war zuvor größtenteils durch die Mittel des Marshallplans zur Verfügung gestellt und sorgsam angelegt worden; nach dem Ende dieser

³⁵ Ebda., S. 451.

³⁶ Siehe W. Durth, *Die Inszenierung der Alltagswelt. Zur Kritik der Stadtgestaltung*, Braunschweig / Wiesbaden 1977, S. 61 ff.

finanziellen Hilfe mussten sich die Investitionen als profitabel erweisen, indem durch Rationalisierung, Technisierung und Automatisierung der Produktion die Arbeitskosten gesenkt und die Produktivität erhöht wurden. Dies setzte wiederum technologische Innovation und den erweiterten Einsatz hoch qualifizierter Arbeitskräfte voraus, deren Ausbildung in den 1950er Jahren jedoch nicht systematisch betrieben worden war: Ab 1964 wird von der deutschen „Bildungskatastrophe“ die Rede sein. Auch der Produktionsfaktor Boden war knapp geworden. Bisher war zur Ansiedlung von Bewohnern, Industrie und Gewerbe ausreichend Grund und Boden angeboten, oftmals zur Anwerbung von Betrieben üppig und billig zur Verfügung gestellt worden.

Im Laufe weniger Jahre hatten sich die Siedlungsflächen weiter in das Umland der Städte vorgeschoben, ließen dadurch die Erschließungskosten für Infrastruktur, Transport und Verkehr bis an den Rand der Belastbarkeit öffentlicher Haushalte steigen. Seit 1957 betrieb der Deutsche Werkbund seine Kampagne gegen „Die große Landzerstörung“³⁷ unter der Forderung nach kompaktem Städtebau im Inneren und im Umland der Städte. Die Werkbund-Tagung gleichen Titels in Marl 1959 markiert bis heute den Auftakt der so genannten Ökologie-Debatte in Deutschland. Ab 1957 entstand mit dem Bau der Großsiedlung Neue Vahr in Bremen für 30.000 Einwohner die erste jener neuen Städte, die in den folgenden Jahren in wachsender Größenordnung von Bremen über Köln Chorweiler und das Märkische Viertel Berlins bis München-Perlach aus dem Boden gestampft wurden. Im Gegensatz zu den bald als Neuaufgabe der Mietskasernen kritisierten Siedlungen entwarfen junge Architekten wie Frei Otto ihre Visionen eines anpassungsfähigen Bauens, in denen sich die Idee der Stadtlandschaft mit Hochhäusern in elementierter Bauweise verband.³⁸

Unterdessen waren vor allem die häufig als „Flickwerk“ bezeichneten Innenstädte in Verruf geraten. Mit einer dramatischen Zustandsbeschreibung widmete sich im Juni 1960 der Deutsche Städtetag unter dem Motto „Erneuerung unserer Städte“ der Zukunft der Zentren. Unter dem Titel „Sanierung Vorstufe der Stadterneuerung“ hieß es: „Überbelegte und abgewirtschaftete Wohnungen in alten Stadtkernen, die auch den bescheidensten Ansprüchen nicht mehr genügen können, lassen ein Leben nach dem heute gültigen sozialen Maßstab nicht zu. Der schlechte bauliche Zustand, die völlig unzureichenden sanitären Verhältnisse, der Mangel an Licht und Luft und hohe Brandgefahr bedrohen Leben, Gesundheit und Moral der Bewohner.“³⁹

Um die Zentren nicht nur sanieren, sondern unter dem Druck der Ausbreitung des tertiären Sektors auch durchgreifend modernisieren und die entsprechenden Maßnahmen systematisch mit dem Bauen im Umland koordinieren zu können, forderte Rudolf Hille-

37 Siehe W. Durth, Positionswechsel – Neue Orientierungen, in: W. Nerding (Hrsg.), 100 Jahre Deutscher Werkbund 1907/2007, München 2007, S. 292.

38 W. Durth/P. Sigel (s. A 3), S. 518 f.

39 *Deutscher Städtetag* (Hrsg.), Erneuerung unserer Städte. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages, Augsburg, 1.-3. Juni 1960, Stuttgart/Köln 1960, S. 93.

brecht eine koordinierte Stadt- und Umlandplanung: Auftakt der Debatten um Stadtre-gion und Regionalstadt, die in den folgenden Jahren noch viele Fachkongresse beherr-schen werden.⁴⁰ Eingeleitet wurde diese Tagung der maßgeblichen Kommunalpolitiker, Stadtbauräte und Planungsexperten der Bundesrepublik unter Vorsitz des Regierenden Bürgermeister von Berlin, Willy Brandt, durch die Eröffnungsrede des in Basel lehrenden Sozialwissenschaftlers Edgar Salin, der schon mit seinem Vortragstitel „Urbanität“ ein Stichwort vorgab, das eine neue kulturelle Dimension eröffnen und den städtebaulichen Diskurs der nächsten Jahrzehnte bis heute nachhaltig prägen, aber auch zu folgenreichen Missverständnissen führen sollte. Umso wichtiger erscheint es mir, heute nochmals an diesen Diskurs und seinen Beginn zu erinnern.

In seinem Vortrag erläuterte Salin den Begriff der Urbanität im Rückblick auf die Ent-faltung der Stadtkultur in der Antike sowie auf die späteren Blütezeiten in den Handels-städten des Mittelalters. Er stellte fest, „daß die Urbanität nicht losgelöst zu denken ist von der aktiven *Mitwirkung einer Stadtbürgerschaft am Stadtregiment*“⁴¹, und er definierte: „Urbanität ist Bildung, ist Wohlgebildetheit an Leib, und Seele und Geist“⁴², um schließ-lich nach einer Umschau im 19. und 20. Jahrhundert den Zivilisationsbruch durch den Na-tionalsozialismus hervorzuheben: „Die Urbanität ist im Jahre 1933 schneller zusammenge-brochen als alle anderen geistigen, künstlerischen, religiösen Werte und Formen, die sich länger behauptet und oft an Widerstandskraft sogar gewonnen haben.“ Er erinnerte an die Kultur der Weimarer Republik: „In den Jahren der großen Inflation schien noch ein-mal eine geistige Wiedergeburt sich anzubahnen, – die geistige Verarmung durch das erste ‚Wirtschaftswunder‘ und die materielle durch die große Wirtschaftskrise haben alle guten Ansätze erstickt, und der Sieg des Ungeistes hat bewußt und erfolgreich die Urbanität von ihren Wurzeln her vernichtet.“⁴³

Angesichts der Erfolge im zweiten „Wirtschaftswunder“ nach 1945 und des raschen Wiederaufbaus der deutschen Städte warnte Salin die in Augsburg versammelten Pla-ner und Politiker vor geschichtsvergessenem Pragmatismus: „Da die jüngste Vergangen-heit noch völlig unbewältigt hinter den Deutschen liegt, ist dieser überaus folgenschwere Tatbestand in seiner geschichtlichen Endgültigkeit noch kaum wahrgenommen worden. Aber sein Verständnis ist von ganz entscheidender Bedeutung für die richtige Würdigung der Aufgaben, der Möglichkeiten und Grenzen heutiger Stadtpolitik.“⁴⁴ Salin kam zu der Einsicht, „es wäre auf lange Zeit hinaus richtig, das Wort ‚Urbanität‘ ganz zu vermeiden“⁴⁵ und zunächst über die Bedingungen der Möglichkeit einer neuen Entfaltung von Stadt-kultur als „*Aufgabe der Stadtformung*“ zu sprechen – so Salin, da „es heute das *Problem*

40 R. Hillebrecht, Koordinierte Planung, in: Deutscher Städtetag 1960, S. 51 ff.

41 E. Salin, Urbanität, in: Deutscher Städtetag 1960, S. 13 f.

42 Ebda., S.14.

43 Ebda., S. 22.

44 Ebda.

45 Ebda., S. 24.



Abb. 9: Österreichischer Platz, Stuttgart 1962, Sammlung W. Durth, Darmstadt.

der Stadtform ist, mit dem wir [...] uns auseinanderzusetzen haben“, denn: „Die Zeit des langsamen, organischen Wachstums der Städte hat ihr Ende erreicht.“⁴⁶

Die im Folgenden aufgezeigte „Richtung“ für eine künftige „Stadtformung“ zielte zunächst darauf ab, die geistigen Voraussetzungen gelebter Urbanität durch eine Erweiterung der kommunalen Bildungsangebote zu schaffen: „Das Wort Form darf nicht äußerlich verstanden werden. Jeder Künstler und also auch jeder Städtebauer weiß, daß jede Form einen Gehalt birgt, einen Geist ausdrückt.“⁴⁷ Um den „Geist“ der Städte neu zu beleben, sei ein breites Spektrum öffentlicher Einrichtungen bis hin zu den Museen erforderlich, für die Salin freien Eintritt forderte: „Solange Eintrittsgelder verlangt werden und solange auch in den großen Museen keine Möglichkeit besteht, sich zu verköstigen und den Tag dort zu verbringen, solange bleibt ein für die Jugend, für die heutigen Augenmenschen wichtiges Bildungszentrum der Städte ein Magazin kostbarer, selten sichtbarer Sehenswürdigkeiten.“⁴⁸ An vielerlei Beispielen erklärte Salin die mentalen Voraussetzungen

⁴⁶ Ebda., S. 25.

⁴⁷ Ebda.

⁴⁸ Ebda., S. 30 f.

für Urbanität als Stadtkultur, für die zahlreiche Institutionen zu schaffen und zeitgemäß zu gestalten seien. Nachdrücklich warnte er vor der Auflösung des dichten Geflechts von Einrichtungen zur Organisation des städtischen Alltagslebens in den Zentren, das durch die räumliche Trennung der Funktionen seine Vielfalt verlieren und somit den öffentlichen Raum veröden lassen würde.

Auch der Mangel an öffentlichen Ereignissen, die im Stadtraum gefeiert und Anlass zu vielfältigen Begegnungen geben würden, sei eine nicht zu unterschätzende Gefahr: Der Rückzug in eine zunehmend komfortable Privatheit unterlaufe das dringend notwendige Bemühen, „das Gefühl der verantwortlichen Verbundenheit mit der Stadt aufrecht zu erhalten, – um die bloße Wohnstadt in eine Bürgerstadt zu verwandeln.“⁴⁹ Angesichts der Auflösung der Städte in diffuse Ballungsräume sei es notwendig, den Bürgern verstärkt politische Mitsprache einzuräumen: „Die Stadt ist früher die Heimat der Demokratie gewesen. Auch die neue Stadt kann nur dann ihre Form finden, wenn es gelingt, ihre Einwohner am Stadtregiment zu interessieren, sie politisch zu erziehen und sie durch Mitverantwortung zu echten Bürgern werden zu lassen.“⁵⁰ Die Rede endete mit dem Appell: „Worauf es letztlich ankommt, ist die aktive Beteiligung, ist *das tätige politische Leben*“, und mit der Schlussfolgerung: „Erst wenn dies gelingt, ist die Formung der Stadt dem Ziele nahe und mag an einem fernen Tag sich eine neue, echte Urbanität entwickeln.“⁵¹

Der Rede Salins stimmte auch der Präsident des Deutschen Städtetags zu. Brandt bestätigte: Auch wenn zunächst auf „wirkliche Urbanität“ nicht zu hoffen sei, könne man doch „versuchen, eine neue Stadtform, eine neue Form städtischen Lebens, zu finden“, denn „es bleibt uns doch die *städtische Lebensform*, die wir auch gerade dort bejahen, wo wir sie erst noch zu gestalten haben“.⁵² Die Aufforderung, den Strukturwandel der Städte nicht nur als technisches, sondern auch als ein „geistiges Problem“ zu sehen, führte Gerd Albers, damals Oberbaudirektor in Darmstadt, zu dem Hinweis auf die „Gefahren einer Hypertrophie“ der Verkehrsplanung, die nicht nur den Bestand der Städte aufzulösen, sondern auch im Bewusstsein der Öffentlichkeit eine allzu große Bedeutung zu erlangen drohe: „Der Verkehr, im Grunde eine dienende Funktion innerhalb des Stadtganzen, nimmt in der öffentlichen Meinung eine beherrschende Stellung ein.“⁵³ Er erklärte: „So stehen wir an vielen Stellen vor der Frage, wie weit wir dem Verkehr und seinen Ansprüchen spezifische Werte unserer Städte opfern müssen – opfern dürfen. Denken Sie an so manchen Platz in unseren Städten, der einst Ruhe und Würde ausstrahlte: heute ist er zum Verkehrsknotenpunkt oder zum Parkplatz geworden – ja, der Ausdruck ist schon von anderer Seite gefallen: degradiert worden. Ist es falsche Romantik, wenn man dem verschwundenen Zu-

49 Ebda., S. 31 f.

50 Ebda., S. 32.

51 Ebda., S. 33 f.

52 W. Brandt, Zusammenfassender Bericht über die Ergebnisse der Arbeitskreise, in: Deutscher Städtetag 1960, S. 197.

53 G. Albers, zitiert nach ebda., S. 132.

stand nachtrauert? Oder steht dahinter nicht vielmehr das richtige Empfinden, das hier die Maßstäbe ins Unangemessene verschoben sind?“⁵⁴

Im Blick auf die absehbaren Zielkonflikte zwischen einer kulturellen Wiederbelebung der Stadtzentren und ihrer Bedeutung für die Identifikation der Bürger einerseits sowie der Notwendigkeit technischer Modernisierung durch leistungsfähige Verkehrssysteme andererseits werde künftig, so Gerd Albers, „die allgemeine Entwicklung der soziologischen Forschung und Lehre so wichtig, weil die Städte à la longue einen Stadtsoziologen nicht minder nötig haben als den Stadtarchitekten und den Verkehrsplaner.“⁵⁵ Mit solchen Forderungen nach interdisziplinärer, vor allem geschichts- und sozialwissenschaftlich fundierter kultureller Selbstverständigung über die Zukunft der Stadt wurde auf dieser Tagung ein Programm vorgegeben, das wir heute im Rückblick auf das 50-jährige Bestehen der *Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt* in deren Wirken wiedererkennen können. So war es wohl kein Zufall, sondern – um mit Hegel zu sprechen – eine List der Vernunft, dass sich in eben jenem Frühsommer 1960 bereits 16 ehemalige Reichsstädte zur *Arbeitsgemeinschaft für reichsstädtische Geschichtsforschung, Denkmalpflege und bürgerschaftliche Bildung* zusammenschlossen.

Wie Otto Borst berichtete, folgte dieser Gründung zunächst eine „Kunstpause“; die nächste Sitzung fand erst im April 1962 statt. Danach wurden die Treffen dichter. 1965 lag die Satzung vor, 1967 folgte die Jahrestagung, in deren Ergebnis die *Ravensburger Thesen* zur Erhaltung der alten Innenstädte verabschiedet wurden, die inzwischen zunehmend unter Druck gerieten.⁵⁶ Denn für viele Städte wurden in jenen Jahren Planungsaufträge für den Umbau der Zentren vergeben und nach stets ähnlichen Mustern durchgeführt: Als Beispiele seien hier nur die Altstadt von Karlsruhe oder die von Castrop-Rauxel genannt; dazu das Ergebnis des Wettbewerbs für die Bebauung des Römerbergs in Frankfurt am Main, wobei solche neuen Zentren immer aufwändigere Verkehrserschließungen erforderten, die nach Meinung der Experten amerikanischen Vorbildern folgen sollten.

Seit 1963 kursierte das Schlagwort der *Urbanität durch Dichte*; in missverständlichem Bezug auf die Argumente Salins sollte sowohl in den Innenstädten als auch in den Großsiedlungen an der Peripherie eine drastisch erhöhte Bebauungsdichte zu einer neuen Stadtkultur führen,⁵⁷ bewirkte aber im Ergebnis eine zunehmende Verödung der Zentren und in den neuen Stadtteilen jene *Unwirtlichkeit unserer Städte*, die Alexander Mitscherlich in seinem Buch gleichen Titels 1965 scharf kritisierte.⁵⁸ Eine *Anstiftung zum Unfrieden* nannte er seine rasch weit verbreitete Kampfschrift, ein „Pamphlet“ gegen die fortschreitende Stadtzerstörung, zugleich Aufruf zum öffentlichen Protest gegen die Folgen

⁵⁴ Ebda.

⁵⁵ Ebda.

⁵⁶ Siehe O. Borst (s. A 2), S. 218.

⁵⁷ Siehe G. Boeddinghaus (Hrsg.), *Gesellschaft durch Dichte. Kritische Initiativen zu einem neuen Leitbild für Planung und Städtebau 1963/1964*, Braunschweig 1995.

⁵⁸ A. Mitscherlich, *Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden*, Frankfurt a.M. 1965.



Abb. 10: Abbruch im Westend, Frankfurt am Main 1968, aus: W. Durth (s. A 36).

spekulativer Stadtentwicklung, deren Folgen in Frankfurt am Main die noblen Häuser des Westends bedrohten, um hier nur ein Beispiel zu nennen. 1966 zogen dort die vom Abbruch ihrer Häuser bedrohten Bewohner mit schwarzen Fahnen in Trauerzügen durch die Straßen und stellten sich als Mahnwache vor die Baustellen, bis 1970 steigerten sich die Proteste zum so genannten Häuserkampf. Ab 1971 zog die Wanderausstellung *Profitopoli\$* durch die Städte Westdeutschlands: In großformatigen Fototafeln wurden die kurz zuvor noch gefeierten Leistungen des Wiederaufbaus als Fehlentwicklungen kritisiert.⁵⁹ Die Tafeln zeigten exemplarisch Situationen: im Blick auf das vom Verkehr verfräste Stadtzentrum Düsseldorfs, auf die Siedlungsgebiete im Umland und auf Großsiedlungen als „geplante Slums“.

Mit der wachsenden Kritik an der Nachkriegsmoderne kam eine Mechanik von Schuldzuweisungen in Gang, in der die kulturellen Leistungen des Wiederaufbaus systematisch entwertet und die Sehnsucht nach Wiederherstellung des Zerstörten zum öffentlichen Thema wurde. Ein Jahr später verstärkte der Bericht des *Club of Rome* einen Wertewandel, der in den folgenden Jahren die Wertschätzung für die historisch noch überkommenen Bauten und die erhaltenen Stadtstrukturen vormoderner Epochen verstärkte.⁶⁰ Gleichzeitig mit der Moderne-Kritik war bereits in den 1970er Jahren von einer „Nostalgiewelle“ in Deutschland die Rede. Im Januar 1973 widmete ihr der *Spiegel* eine Titelgeschichte unter dem Motto: „Nostalgie – das Geschäft mit der Sehnsucht. Die Vergangenheit kommt in

59 J. Lembrock/W. Fischer (Hrsg.), *PROFITOPOLI\$ oder: Der Mensch braucht eine andere Stadt*, München 1971.

60 D.L. Meadows u.a., *Die Grenzen des Wachstums. Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit*, Stuttgart 1972.



Abb. 11:

Tragetasche mit Aufdruck,
Sammlung W. Durth, Darmstadt.

Mode.“⁶¹ Und bald produzierten nicht mehr die Architekten und Planer, sondern Experten für Marketing und Werbepsychologie die populären Wunschbilder künftiger Stadterfahrung. In einer breit angelegten Werbekampagne wurde Berlin als gigantischer Trödelmarkt präsentiert, eine andere Anzeige zeigt West-Berlin ohne Mauer und Stacheldraht als allseits erreichbares Freilichtmuseum signifikanter Bauten, umgeben vom Freizeitpark DDR.⁶² Vor nunmehr fast 40 Jahren entbrannte der Kampf um das Image der Städte, wie sich an vielen Beispielen zeigen ließ, so auch in Bremen, wo die Hansestadt mit dem Bautypus des Bremer Hauses als Symbol der Behaglichkeit traditioneller Wohnformen warb.

Vor dem Hintergrund eines rasanten Wertewandels in der Gesellschaft der Bundesrepublik, dessen erster Kulminationspunkt mit dem Denkmalschutzjahr 1975 erreicht war, vollzog sich mit der kulturellen Entwertung der soeben noch gefeierten Großprojekte ein Wandel der Geschmacksmuster und des bislang an der Moderne geschulten Schönheitsempfindens, wobei die lange vernachlässigten Altbauquartiere neue Wertschätzung ge-

61 Der Spiegel, 1973, Heft 5, S. 4.

62 Siehe W. Durth/P. Sigel (s. A 3), S. 584.

wannen und ihr Erscheinungsbild durch eine Welle kosmetischer Stadtbildpflege aufgehübscht wurde. In einer breiten Kampagne wurde nun dem schlechten Neuen das bessere Alte gegenüber gestellt, plakativ anschaulich beispielsweise in dem auf Einkaufsbeuteln verbreiteten Motiv zierlicher Altbauten zwischen monoton modernen Betonkuben.

Bereits zwei Jahre vor jenem Denkmalschutzjahr 1975 hatte sich die Arbeitsgemeinschaft „auf alle Städte mit historischer Bausubstanz im deutschsprachigen Raum“ ausgedehnt und nannte sich mit interdisziplinärem Anspruch *Arbeitsgemeinschaft für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege*; im folgenden Jahr erschien, herausgegeben von Otto Borst, das erste Heft ihrer Zeitschrift in Verbindung mit Hans Herzfeld, Rudolf Hillebrecht und Alexander Mitscherlich. In seinem einleitenden Beitrag mahnte Cord Meckseper unter dem Titel *Stadtbild, Denkmal und Geschichte. Zur Funktion des Historischen*: „Es ist jedoch nicht zu leugnen, daß es gerade unter Architekten und Stadtplanern inzwischen zu einer Stadtgestaltungseuphorie gekommen ist, die Gefahr läuft, erste Ergebnisse ihrer Arbeit vorschnell zu pragmatisch rezepthaften und nicht weiter reflektierten Schlagwortbegriffen erstarren zu lassen. Anlaß zu Kritik gibt vor allem die erstaunliche Nichtbeachtung von inhaltlichen Aspekten formaler Gestaltqualitäten. Obwohl es sich bei den Objekten stadtgestalterischer Bemühungen immer wieder auch um die Bereiche historischer Altstadtkerne handelt, ist dennoch eine merkwürdige Unsicherheit gegenüber dem Problemkomplex ‚Geschichte‘ festzustellen.“⁶³

Schon in diesem ersten Heft wird ein Forum fachwissenschaftlicher Reflexion aktueller Tendenzen geschaffen. Neben historischen Untersuchungen und Fallstudien widmet sich ein Aufsatz den Kriterien zur Bestimmung von Stadtqualität, ein anderer der Vermittlung des Themas Stadt im Schulunterricht. Heide Berndt, eine Mitarbeiterin Mitscherlichs, präsentiert erste Thesen zum Verhältnis von Stadtplanung und städtischer Anonymität, Hans Breidenstein zum Spannungsverhältnis von Stadtsanierung und Bürgerbeteiligung – ein Thema, das sich als roter Faden durch die Hefte der nächsten Jahre ziehen wird; in der folgenden Ausgabe berichtet Bernhard Schäfers über soziale Prozesse bei der Stadtsanierung und schließt als Vorsitzender der 1971 gegründeten Sektion Stadtsoziologie zum aktuellen Stand der Forschung an: So wird es auch in Zukunft bleiben.

Wohl nicht zufällig glich das frische Erscheinungsbild der Zeitschrift in Aufmachung und Schriftbild der *Zeitschrift für Soziologie*, auch wenn soziologische Fragestellungen nicht dominierten. 1995 zog Jürgen Reulecke eine Zwischenbilanz der Publikationstätigkeit. Er habe „insgesamt 377 Artikel gezählt, von denen 178 (knapp 50 %) auf den Bereich Denkmalpflege, aktueller Städtebau, Stadtbildpflege und Sanierungsprobleme entfallen“; und er sortierte: „131 würde ich als Historiker als vorwiegend geschichtswissenschaftlich orientiert bezeichnen. Das sind etwas mehr als ein Drittel, von denen sich wiederum gut ein Drittel auf die Zeit vor 1800 und knapp zwei Drittel auf die letzten zwei Jahrhunderte

63 C. Meckseper, *Stadtbild, Denkmal und Geschichte. Zur Funktion des Historischen*, in: *Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege*, Heft 1/1974, S. 3.

beziehen.“⁶⁴ Zur weiteren Tätigkeit der Arbeitsgemeinschaft stellte Otto Borst fest: „Das Zusammen von Theorie und Praxis, das Zusammen vor allem der wichtigsten, an Stadterneuerung mitarbeitenden Partner, dieses interdisziplinäre round table ist sicherlich das besondere und unverwechselbare Merkmal dieser Arbeitsgemeinschaft.“⁶⁵

Über die Jahre öffnete sich das Spektrum zunehmend hin zu kulturwissenschaftlichen, dann auch ökologischen Fragestellungen. Neben allem Gewinn, den ich aus den historischen Studien zog, blieb für mich die Zeitschrift *Die alte Stadt* über Jahrzehnte seriöse Instanz auch zur Einschätzung aktueller Prozesse und Konflikte in der Entwicklung der Städte, auch wenn mich kurzfristig der Wechsel des Erscheinungsbilds 1977 irritierte. Das graphisch wunderschöne Signet erschien mir etwas zu wehrhaft, als müsse die alte Stadt mit Pfeil und Bogen von der Mauer aus verteidigt werden. Bis hier hin und nicht weiter, war die Botschaft der Vertikalen im Quadrat, Widerstand gegen die Strömung des Zeitgeistes der Moderne, der die Fahne im Gegenwind flattern ließ.

Doch schon 1977 hatte sich der Wind längst gedreht. In ihren Beiträgen richtete sich die Zeitschrift auch gegen die ubiquitäre Nostalgie, mit der unterdessen das Neue durch Attrappen überformt und zur künstlichen Idylle verwandelt wurde, im Missbrauch der Sehnsucht nach Identität und Beständigkeit, zum Nutzen jener Kräfte, die vor kurzem noch die Gestalt der Stadt aufgesprengt hatten. Inzwischen muss vielerorts die alte Stadt gegen ihre glühendsten Verehrer verteidigt werden, durch unermüdliche Aufklärung über die Bedingung ihres Werdens und ihres Wandels, zu dem unabdingbar auch die Brüche und Kontraste im Stadtbild gehören, an denen sich Geschichte ablesen lässt.

Nach dem Furor des Neuen, der das 20. Jahrhundert durchzog, erscheint mir inzwischen unsere alternde Gesellschaft in diesen Zeiten rasanter Globalisierung von einer merkwürdigen Sehnsucht nachgetragener Harmonisierung beseelt und bisweilen von einer Art Schrecklähmung befallen zu sein, in der Geschichte nicht mehr als Prozess begriffen, sondern als mehr oder minder zufällige Abfolge von Wunsch- und Schreckbildern betrachtet wird. Dem Pro der Prognosen und Projekte der naiven Fortschrittsgläubigkeit früherer Jahrzehnte wird das Re verklärender Retrospektiven, Restaurationen und Rekonstruktionen entgegengesetzt.

Dem gegenüber weiterhin Aufklärung zu leisten und Forum kritischer Diskurse zu bleiben, wird auch in Zukunft Aufgabe der Arbeitsgemeinschaft sein. Über 50 Jahre Analyse und Orientierung, Bewahren und Weiterdenken – eine große Leistung, die heute zu feiern ist, in Perspektive auf weitere Öffnung und Vernetzung von Kräften, wie das neue Signet und der neue Name *Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte* einprägsam symbolisieren. Ich danke allen Beteiligten für ihr Engagement in den letzten Jahrzehnten, und für die nächsten 50 Jahre wünsche ich Glück und Erfolg.

64 J. Reulecke, Das Exemplarische und das Besondere: 20 Jahre Stadtgeschichtsforschung im Spiegel der Alten Stadt, in: *Die alte Stadt*, Heft 2, 1995, S. 131.

65 O. Borst (s. A 1), S. 219 f.

»DIE ALTE STADT«: EINE ZEITSCHRIFT IM SCHNITTPUNKT VON VERGANGENHEIT, ZUKUNFT UND DEN FORDERUNGEN DES TAGES¹

1. RÜCKBLICK

Als sich im Herbst des Jahres 1960 in Gengenbach im Schwarzwald sechzehn ehemalige Reichsstädte zu einer – wie sie sich damals nannte – *Arbeitsgemeinschaft für reichsstädtische Geschichtsforschung, Denkmalpflege und bürgerschaftliche Bildung* zusammenschlossen, legten sie auch schon bald die Grundsätze für ihre künftige Arbeit fest. Zu diesen Grundsätzen gehörte nicht zuletzt, dass die Arbeitsgemeinschaft auch über ein eigenes Publikationsorgan verfügen sollte. So nahm denn auch von den ebenfalls in den Grundsätzen vorgesehenen sechs Fachausschüssen der Ausschuss für Publizistik als erster seine Arbeit auf und schlug dem Vorstand im Juli 1963 die Herausgabe einer eigenen Mitgliederzeitschrift vor. Diese sollte zunächst nicht als selbständige Publikation erscheinen, sondern unter dem Dach der sogenannten „Esslinger Studien“, einer angesehenen Schriftenreihe, in der schon seit längerem (1955) wichtige Beiträge zur reichsstädtischen Geschichte veröffentlicht worden waren. Das erste Heft der neuen Mitgliederzeitschrift, die im Halbjahresrhythmus erscheinen sollte, erschien 1964, und zwar unter dem Namen „Jahrbuch für reichsstädtische Geschichtsforschung“.²

Das Ganze war, wie es Otto Borst, der erste und langjährige Herausgeber, später ausdrückte, noch etwas handgestrickt.³ Ein Publikum im weiteren Sinne fehlte. Die eine Hälfte der Auflage wurde an die Mitgliedsstädte verteilt, die andere bekam die Stadt Esslingen. Etwas mehr Professionalität schien angesagt. Und so wurden auch schon bald Verhandlungen mit dem Kohlhammer Verlag in Stuttgart aufgenommen, der dann ab 1974 (und bis Ende 2002) Herstellung und Vertrieb der Zeitschrift übernahm. Das erste Heft der „Neuen Folge“, die damit begann, erschien im Februar 1974, nun unter dem Titel

1 Vortrag auf der Herbsttagung der „Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt“ anlässlich ihres 50jährigen Jubiläums vom 17.-18. September 2010 in Potsdam. Die Verfasserin ist Mitherausgeberin dieser Zeitschrift. Sie legt aber Wert darauf, dass der persönliche Charakter des Vortrags in diesem Beitrag deutlich bleibt.

2 Zur Vor- und Frühgeschichte der Zeitschrift vgl. O. Borst, Bericht über die zwanzigjährige Entwicklung und Wirksamkeit der Arbeitsgemeinschaft Die Alte Stadt e.V., in: Die Alte Stadt 2 (1980), S. 216-222.

3 Ebda., S. 219.

Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege, zunächst wieder als Halb-, ab 1978 als Vierteljahreszeitschrift. Nachdem auch dieser Titel noch etwas umständlich erschien, wurde ihm 1981 der Obertitel *Die Alte Stadt* vorangestellt – und vor allem unter diesem hat die Zeitschrift dann auch Karriere gemacht. Als Herausgeber und Schriftleiter zeichnete weiter Otto Borst, als Mitherausgeber der Historiker Hans Herzfeld, der Stadtplaner Rudolf Hillebrecht, der Arzt und Psychoanalytiker Alexander Mitscherlich und der Denkmalpfleger Friedrich Mielke – einzeln wie insgesamt Garanten für die Interdisziplinarität, auf die sich die Zeitschrift von Anbeginn an verpflichtet hatte. Den Herausgebern stand ein Redaktionskollegium zur Seite, das in seiner Zusammensetzung ebenfalls die interdisziplinäre Ausrichtung der Zeitschrift betonte. Als Chefredakteur amtiert seit 1989 Hans Schultheiß, dem ich vielfältigen Rat und Hilfe bei der Vorbereitung dieses Berichts verdanke.

Diese Konstellation hat sich bis zum Jahr 2003 nicht wesentlich geändert. Keineswegs zu vernachlässigen ist jedoch, dass von 1994–2007 August Gebeßler, bis 1993 Präsident des (inzwischen aufgelösten) Landesdenkmalamtes Baden-Württemberg und seit 1994 Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft, auch als unermüdlicher Spiritus Rector innerhalb des Redaktionskollegiums wirkte. Erst seit Beginn des Jahres 2003 – Otto Borst war 2001 gestorben – liegt die Herausgeberschaft der Zeitschrift bei der Arbeitsgemeinschaft, inzwischen dem *Forum Stadt* selbst; als Mitherausgeber zeichnen nun Gerd Albers, Helmut Böhme, Friedrich Mielke, Jürgen Reulecke, Jürgen Zieger und ich; wieder eine breite Palette von Disziplinen und Professionen, die weiter von einem ebenso vielfarbigen Redaktionskollegium unterstützt werden. Unterstützt werden wir – wie das *Forum Stadt* insgesamt – auch durch ein überaus kompetentes und tatkräftiges wissenschaftliches Kuratorium, das in keinem Impressum steht, das aber nicht nur bei der konzeptionellen Vorbereitung und Steuerung der Tagungen, sondern auch bei der Herausgabe der Zeitschrift unschätzbare Dienste leistet.



Abb. 1: Erstausgabe

der »Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege«, herausgegeben von Otto Borst; von 1981–2010 mit dem Obertitel »Die Alte Stadt«, seit 2011 mit dem Obertitel »Forum Stadt«.

2. DIE THEMEN

Mag auch die Vor- und Frühgeschichte der Zeitschrift zunächst etwas altväterisch anmuten, die Themen, die dort behandelt wurden, waren es keineswegs. Schon der erste mir zugängliche Band aus dem Jahr 1971, damals noch unter dem Titel „Jahrbuch für reichsstädtische Geschichtsschreibung“ (Esslinger Studien, Band 17), den ich ebenfalls Hans Schultheiß verdanke, lässt daran keinen Zweifel. Unter den sogenannten „Kleinen Beiträgen“ finden sich zwar auch ein Bericht über Herzog Ulrich von Württembergs Angriffspläne auf die Reichsstadt Esslingen im Jahr 1519 (Gerhard Kittelberger) und einer über den Textilunternehmer Johann Albrecht aus Isny im Allgäu, der im 17. Jahrhundert ein weit verzweigtes Handelsgeschäft aufgebaut hatte (Rudolf Lenz). Die größeren Beiträge werden jedoch eingeleitet durch einen Text von Alexander Mitscherlich, der 1965 mit dem Buch „Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden“⁴ Aufsehen erregt hatte, und zwar über „Wachstum, Planung und Chaos der Großstädte“, nicht eben ein besonders reichsstädtisches Thema, und sie enden mit „Spekulationen über die Stadtentwicklung“ von Rudolf Hillebrecht, einem der nicht nur geschichts-, sondern auch zukunftsbewusstesten Stadtbauräte der damaligen Bundesrepublik. Dazwischen können wir allerdings auch eine vorzügliche Fotodokumentation zum Wiederaufbau der Augsburger Innenstadt und einen Text von Walther Schmidt genießen, dem verantwortlichen und allseits hoch geschätzten Augsburger Stadtbaurat, der darin seine „Grundgedanken zur Erneuerung alter Städte“ zusammenfasst.

Und dieser Band blieb keine Ausnahme. Otto Borst war zwar als Inhaber einer Professur für Landesgeschichte an der Universität Stuttgart gewissermaßen ex officio der baden-württembergischen Perspektive verpflichtet. Er war aber auch ein überaus wacher Beobachter des politischen, ökonomischen und sozialen Wandels insgesamt, dem sich die alten Städte nicht entziehen konnten, auch des Wandels der Interpretations- und Deutungsschemata, der damit verbunden war – und dies weit über die Grenzen Baden-Württembergs hinaus. Und er verfügte über entsprechend breit gestreute fachliche und persönliche Kontakte, die ihm die Gewinnung renommierter Autoren erleichterte. Schließlich, und nicht zuletzt: Er hatte keinerlei Angst vor Kritik und Widerspruch, und erst recht nicht vor kontroversen Diskussionen.

Vor allem aber hat Otto Borst der Zeitschrift mit der Verpflichtung auf eine sowohl interdisziplinäre wie Theorie und Praxis miteinander verbindende Sichtweise ein Erbe mit auf den Weg gegeben, das inzwischen eher noch an Wert gewonnen hat. Und es ist vermutlich auch ihm bzw. der Herkunft der Zeitschrift aus dem Umfeld einer begrifflich wie methodisch streng um Exaktheit bemühten Geschichtswissenschaft zu verdanken, dass sie bis heute nahezu immun geblieben ist gegenüber allem, was mein verehrter Kollege Hans Paul Bahrdt – auch er ein hoch angesehener Autor der Zeitschrift – als „vermanschtes

4 A. Mitscherlich, *Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden*, Frankfurt a.M. 1965.

Denken“ zu bezeichnen pflegte. Eine Immunität, die gerade Leser, die auch sonst noch viel und vielerlei zum Thema „Stadt“ zu lesen haben, besonders zu schätzen wissen dürften. Wenn ich richtig gezählt habe, kommt der Begriff „Urbanität“ zumindest in den Überschriften der Beiträge in nahezu vierzig Jahren nur fünfmal vor. Und wenn einmal die „Renaissance der europäischen Stadt“ zum Schwerpunktthema eines Heftes gemacht wird (1/2006), so nicht ohne sie mit einem Fragezeichen zu versehen und mit einem Editorial einzuleiten, das den gut gewürzten Titel „Stadtfieber“ trägt.

Vor diesem Hintergrund lässt sich an den Themen, die in den einzelnen Heften behandelt wurden, relativ genau ablesen, welches jeweils die Fragen und Probleme waren, die die alten Städte vorrangig beschäftigten, welche Themen immer wieder auftauchen, welche Gewichtsverschiebungen erfahren, welche neu auf die Agenda kommen, welche aber auch weitgehend von ihr verschwinden. Insofern spiegelt die Zeitschrift auch ein Stück Zeitgeschichte wider.

Dabei stellen die regelmäßigen Erfahrungsberichte aus den Mitglieds- und anderen historisch geprägten Städten, die in keinem Heft fehlen, die dauerhafteste Konstante dar. Sie erscheinen zunächst und über lange Zeit hinweg unter der Überschrift „Altstadtsanierung: zum Beispiel ...“, und dann folgen Namen wie Lüneburg, Kempten, Hameln, Wolfenbüttel, Limburg etc. – es gibt kaum eine Stadt zwischen Flensburg und Ravensburg, über deren Erfahrungen mit der Sanierung ihrer Altstädte hier nicht mindestens einmal berichtet wird. Inzwischen hat die Rubrik zwar ihre Überschrift geändert, seit 2002 heißt sie „Stadtentwicklung: zum Beispiel ...“, aber wieder folgen einschlägig bekannte Namen wie Jena, Leutkirch, Bonn, Backnang, aber auch Genua, Barcelona, Turin und Königsberg.

Genua, Barcelona, Turin, Königsberg – dieser Blick über die Grenzen ist allerdings nicht neu. Er gehört ebenfalls zu den Konstanten der Berichterstattung. Schon im ersten Heft der neuen Folge, im Februar 1974 also, wird über Zürich und Wien berichtet, im zweiten folgt ein Überblick über japanische Städte, deren Umgang mit ihrem reichen historischen Erbe auch damals schon nicht nur einige Fachleute interessierte, später über Budapest, Amsterdam, Prag, London, Moskau und so weiter. Entsprechend interessierte Leser werden sicher auch dankbar sein für Berichte über das städtebauliche Erbe Ernst Mays in Sibirien (3/1996) oder über die Goldgräberstädte in Alaska (1/1981). Dazu gibt es regelmäßig Länderberichte, die über die jeweiligen gesetzlichen und institutionellen Voraussetzungen und über die Erfahrungen mit der Altstadterhaltung Auskunft geben. Das neueste Beispiel eines solchen Länderberichts stellt das im Frühjahr 2009 erschienene Heft über die USA dar (2/2009), dem jedenfalls ich eine der aufschlussreichsten Analysen der Ursachen und des Verlaufs der dortigen Immobilienkrise verdanke.

Demgegenüber ist ein Themenbereich, der in den ersten Jahrgängen noch erhebliches Gewicht hatte, fast ganz verschwunden, und zwar die Behandlung stadtgeschichtlicher und denkmalpflegerischer Themen im Schulunterricht und in der Erwachsenenbildung. Dieses Gewicht mag zwar auch der beruflichen Herkunft von Otto Borst als Gymnasiallehrer für Geschichte und seinem Engagement für das – wie es die Gründer der Arbeitsgemeinschaft nannten – „Denkmal als Mittel der staatsbürgerlichen Erziehung“ zuzuschrei-

ben sein, mindestens ebenso sehr aber auch der Einsicht, in welchem Ausmaß schiere Unwissenheit zur sträflichen Vernachlässigung, wenn nicht weiteren Zerstörung des baulichen Erbes in der Nachkriegszeit beigetragen hatte. Nachdem das Denkmalschutzjahr 1975 auch in dieser Beziehung einen Sinneswandel bewirkt und die Denkmale in den Bildungskanon zurückgeholt hatte, verschwindet dieses Thema allmählich von der Agenda, bzw. es fließt in die laufenden Berichte zur Bürgerbeteiligung bei Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen mit ein – und zwar einer Bürgerbeteiligung nicht nur im inzwischen gesetzlich institutionalisierten Sinne, sondern durchaus auch noch im Sinne alter reichsstädtischer Traditionen und Verpflichtungen.

Schließlich haben vor allem zwei Themenbereiche zwar nichts von ihrer Bedeutung eingebüßt, aber doch erhebliche Gewichtsverlagerungen erfahren: zum einen die Stadtgeschichte selbst, zum anderen die städtebauliche Planung; die Stadtgeschichte vor allem hinsichtlich des relativen Gewichts der vorrangig behandelten Zeiträume. Während zunächst noch die reichsstädtische und frühneuzeitliche Geschichte im Vordergrund stand, gewinnen bald auch das 19. Jahrhundert und die Zwischen- und Nachkriegszeit an Interesse, ebenso die Zeit des Nationalsozialismus. So ist das erste Heft des Jahrgangs 1978 fast ausschließlich der nationalsozialistischen Kommunalpolitik und Stadtplanung gewidmet, u.a. der Planung der sogenannten Führerstädte. In der Folge finden sich dann auch Beiträge zu den Stadtdarstellungen im Dritten Reich (1/1992) und zu den Einflüssen des Bombenkriegs und der Stadtzerstörungen auf die Wiederaufbaukonzepte (4/1992). Besonders erschütternd lesen sich die „Lokalstudien zum Nationalsozialismus“ im Heft 4/1993, von der Schilderung der Machtübernahme und des Machtausbaus in Sindelfingen über die Verfolgung der Juden in Schorndorf bis zum „Erbarmungslosen Schweigen“ – so der Titel des diesbezüglichen Beitrags – über das Konzentrationslager Groß-Rosen in Niederschlesien, aber auch über die Durchführung der „Aktion T4“, des berüchtigten Euthanasieprogramms, in Grafeneck, nicht fern von Reutlingen.

Fast gleichzeitig werden aber auch schon die verschiedenen Phasen des Wiederaufbaus zum Thema, bald auch die der Stadterneuerung in ihren unterschiedlichen Kontexten, auch und gerade in der damaligen DDR. Die jeweilige Zeitgeschichte gewinnt an Bedeutung. Auf die Schwierigkeiten, die sich für Begriff, Verständnis und auch für die Bindekraft der Sammelbezeichnung *Alte Stadt* ergeben, wenn immer mehr Gegenwart zu Geschichte wird, kann ich hier nicht eingehen. Immerhin aber hat die Zeitschrift Mut und Weitsicht genug gehabt, um schon im Jahr 1988 auch der Stadt Wolfsburg ein eigenes Heft (2/1988) zu widmen. Dafür, dass bei alledem auch die alten reichsstädtischen Traditionen nicht in Vergessenheit geraten, sorgen weiter die zahlreichen und sehr kompetenten Buchbesprechungen, die regelmäßig einen breiten Überblick auch noch über die ältere Stadtgeschichtsforschung vermitteln.

Die zweite Gewichtsverlagerung könnte man, etwas plakativ, mit den Stichworten „Von der Stadterneuerung über die Stadtplanung zur Stadtentwicklungsplanung“ kennzeichnen. Nicht umsonst war die Stadtentwicklungsplanung schon 2002 in den Untertitel der Zeitschrift aufgenommen worden. Auch diese Verlagerung kommt nicht von ungefähr. Die

alte Stadt ist und bleibt zwar alte Stadt, mit allen Chancen und Risiken, die sich daraus ergeben. Sie unterliegt aber gleichzeitig demselben Wandel der demographischen, sozialen, wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen wie andere Städte ähnlicher Lage und Größenordnung auch. Der Strukturwandel im Einzelhandel, die veränderten Standortanforderungen der Betriebe, die wachsende Bedeutung von Erholung und Freizeit, nicht zuletzt die kommunaltypischen finanziellen Restriktionen betreffen sie nicht weniger als alle anderen Städte, wenn auch vielleicht mit anderen Akzenten. Und die alte Stadt endet auch nicht an ihren historischen Grenzen, etwa dem letzten Mauerring. Industrie und Gewerbe, Verkehrsanlagen, auch schon die Eisenbahn, Ver- und Entsorgungsbetriebe, Freizeit- und Erholungseinrichtungen haben längst diese Grenzen überschritten, meist auch ein großer Teil der Bevölkerung, ob er sich nun in modernen Geschosswohnungen oder in Ein- oder Zweifamilienhäusern niedergelassen hat. Was auch immer sich jenseits der alten Mauern entwickelt hat oder entwickelt worden ist, bleibt jedoch ebenfalls nicht ohne Rückwirkungen auf die historische Stadt, ebenso wenig die Anziehungskraft, die sie in der Regel nicht nur auf das engere und weitere Umland, sondern auch auf Besucher und Touristen aus aller Welt ausübt. Gerade diese Anziehungskraft aber ist für die Stadt und ihre Bewohner nicht nur mit finanziellen Vorteilen und neuen Arbeitsplätzen verbunden, sondern auch mit erheblichen Belastungen – wozu historische und vielleicht auch nicht so historische Stadtfeste, Jubiläen und „Events“ aller Art ihren Teil beitragen mögen.

Die mannigfachen Aufgaben und Probleme, die sich aus alledem für die kommunale Praxis ergeben, spiegeln sich denn auch im Themenspektrum der Zeitschrift wider. Dazu nur einige Hefttitel dieser und späterer Jahre, die denn auch besondere Resonanz gefunden haben: „Technische Infrastruktur“ (3/1991), „Stadtjubiläen und städtische Erinnerungskultur“ (1/2001), „Sicherheit und Kriminalität“ (3/2003) oder auch „Stadt am Fluss - Stadt und Wasser“ (4/2004), „Stadt im Licht“ (1/2007), „Stadt und Atmosphäre“ (2/2008), wobei das Heft „Stadt im Licht“ kürzlich bei einem Schülerwettbewerb sogar als Pflichtlektüre vorgegeben wurde – ein Indiz dafür, dass die Zeitschrift auch heute noch ihren Weg in die Schulen und in den Unterricht findet. Inzwischen hat auch das Thema des vorletzten Heftes „Neue Informations- und Kommunikationstechnologien“ (2/2010) entsprechendes Interesse geweckt.

3. AUSBLICK

Soviel zur Vergangenheit und Gegenwart der Zeitschrift. Und zur Zukunft? Angesichts der zahlreichen Unsicherheiten, mit denen jede Vorausschau verbunden ist, hat es sich eingebürgert, in diesem Zusammenhang eher von „Zukunftsvisionen“ zu sprechen. Nun bin ich selbst im Umgang mit Visionen leider nicht so gut, auch habe ich gefunden, dass gerade die letzten Jahrgänge unserer Zeitschrift so viele nachvollziehbare Hinweise auf die Zukunft enthalten, dass ich stattdessen lieber einige davon in Erinnerung rufen möchte. Wenn auch keine Vision, so ist allerdings auch diese Auswahl natürlich subjektiv geprägt.

Dabei kommt mir jedoch zur Hilfe, dass wir uns hier in Potsdam befinden, einer auch nach westdeutschen Maßstäben eher prosperierenden Stadt, deren Wiederauferstehung in den letzten beiden Jahrzehnten zwar auch eine Erfolgsgeschichte ist – besonders wenn man den katastrophalen Erhaltungszustand um das Jahr 1990 und die Kürze der seither vergangenen Zeit in Rechnung stellt –, die aber weit mehr als ihre Schwesterstädte im Westen schon heute mit Problemen zu kämpfen haben, die für die meisten dort noch Zukunft sind, nicht zuletzt einer Erosion ihrer demographischen Basis und vermutlich dauerhaften Lücken im Stadtgefüge.

Bei den mir als besonders zukunftsrelevant erscheinenden Themen möchte ich mich hier also in erster Linie konzentrieren auf

- ▷ die Bevölkerungsentwicklung, insbesondere den Bevölkerungsrückgang;
- ▷ deren Auswirkungen auf die Nachfrage nach Wohnungen in historischen Innenstädten, dies besonders im Hinblick auf die Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten, die das Bauen oder Umbauen im Bestand potentiellen Bewohnern bietet.

3.1 Bevölkerungsentwicklung

Aussagen zur Bevölkerungsentwicklung werden in der Bundesrepublik in der Regel unter dem neutralisierenden Begriff „Demographischer Wandel“ zusammengefasst, unter den sich auch so dramatische Phänomene wie die rapide Alterung der Bevölkerung, die im europäischen Vergleich denkbar niedrige Geburtenrate und eben auch der Rückgang der Bevölkerung mühelos subsumieren lassen. Dabei hat der Bevölkerungsrückgang selbst zumindest in den alten Ländern bislang die geringste öffentliche Aufmerksamkeit gefunden. Bezeichnenderweise sind es erst der Rückgang der Lehrlinge und der drohenden Facharbeitermangel gewesen, die es in den letzten Wochen in die Schlagzeilen geschafft haben – als ob die Lehrlinge und Facharbeiter nicht schon seit Jahrzehnten auch als Säuglinge, Kindergarten- und Schulkinder gefehlt hätten. Und erst jetzt schafft es auch ein anderes ungeliebtes Thema in die Schlagzeilen, die Einwanderung, vorsichtshalber meist als Zuwanderung verkleidet, auch dies, nachdem selbst Zuwanderung über Jahrzehnte hinweg nur negativ besetzt und jeder ausgebliebene Zuwanderer als Erfolg gewertet wurde. Auch dass die Bundesrepublik als einziges „altes“ EU-Mitglied eine negative Bevölkerungsbilanz aufweist, während unsere westlichen und südlichen Nachbarn schon seit Jahren jährlich einige Hunderttausend Einwanderer aufnehmen – von denen im Übrigen nur der kleinste Teil durch irgendwelche Übergriffe auffällt – und deswegen ihre Bevölkerungsbasis stetig erweitern, ist kein öffentliches Thema. Trotzdem dürfte auch für die Bundesrepublik eine Zukunft ohne nennenswerte Einwanderung nur schwer denkbar sein, nicht nur für die Wirtschaft, sondern auch für die Städte, die die abnehmenden Einwohnerzahlen ganz unmittelbar zu spüren bekommen. Zwar sind auch Einwanderer keine beliebige Dispositionsmasse zum Füllen von Leerstellen – wo auch immer. Zunächst jedenfalls dürften auch sie sich nach dem Arbeitskräftebedarf verteilen, bei ausreichender Zahl jedoch auch insgesamt wieder Wachstumsimpulse auslösen.

Die unzureichende Einwanderung war zwar bis jetzt auch für unsere Zeitschrift kein Thema, im Hinblick auf den Bevölkerungsrückgang hat sie jedoch kein Blatt vor den Mund genommen. Bei der Tagung in Freiberg/Sachsen im Frühjahr 2005, die nicht umsonst dem „Stadtumbau in kleineren und mittleren Städten“ gewidmet war, hielt Gerd Albers den Einführungsvortrag mit dem unmissverständlichen Titel „Schrumpfung – Gefahr und Chance für die Alte Stadt“ – einen Vortrag, in dem er ganz *sine ira et studio* die Konsequenzen erörtert, die sich aus einer abnehmenden Bevölkerung auch und gerade für die alten Städte ergeben: für die Auslastung der technischen und sozialen Infrastruktur, für die Güterversorgung und den Gemeinbedarf, nicht zuletzt für den Wohnungsbestand und die Probleme, die sich bei Leerständen und Brachen ergeben. Und in dem unmittelbar anschließenden Vortrag von Hans-Peter Gatzweiler wird, gestützt auf die nahezu unerschöpfliche Datenbasis des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, ebenso unmissverständlich darauf hingewiesen, dass Stadtentwicklung nicht mehr identisch sei mit Wachstum und man sich vorerst vor allem im Osten, bald aber auch schon im Westen auf Schrumpfungsprozesse einzustellen habe – nachzulesen in Heft 4/2005 der Zeitschrift.

Dabei gilt selbstverständlich auch für die alten Städte, dass die Entwicklung nicht nur zwischen Ost und West, sondern auch zwischen Nord und Süd und zwischen strukturschwachen und strukturstarken Regionen sehr unterschiedlich verlaufen dürfte: München hier – die Ruhrgebietsstädte dort, Potsdam hier – die große Mehrzahl der kleineren und mittleren Städte (nicht nur) in den peripheren Regionen der neuen Länder dort. Überall aber gilt schon heute, dass bereits bei stagnierender und erst recht bei abnehmender Bevölkerung jeder Einwohner mehr hier einen Einwohner weniger dort bedeutet – eine Binsenwahrheit, die allerdings immer noch auf Befremden stößt, etwa wenn man in Städten, die sich weiteres Wachstum auf ihre Fahnen geschrieben haben, die naheliegende Frage stellt, auf Kosten welcher anderer Städte sie denn wachsen wollten. Zu Recht stößt man daher auch in den zahlreichen Berichten zum Stadtumbau immer wieder auf Warnungen vor einer verschärften interkommunalen Konkurrenz – und auf die dringende Aufforderung zur interkommunalen Zusammenarbeit auch in dieser Beziehung.

3.2 Die Altstadt als Wohnort

In Freiberg wurde – unterstrichen durch höchst eindrucksvolle Stadtrundgänge – auch über den Stadtumbau und die Denkmalpflege in der Stadt selbst berichtet, einer Stadt, die zwar ebenfalls seit 1990 immerhin 6.200 ihrer damals noch 48.800 Einwohner verloren, dabei aber als Standort einer international anerkannten Bergakademie immer noch eine relativ tragfähige wirtschaftliche Basis hat.⁵ Gerade bei diesen Rundgängen wurde nicht nur deutlich, welche Erfolge bei der Instandsetzung und Umnutzung der wertvollen his-

5 Vgl. über Freiberg/Sachsen auch den Bericht von Rainer Bruha in diesem Heft.

torischen Bestände erzielt worden sind und auf wie viel bürgerschaftliches Engagement sich die Stadt dabei stützen konnte. Es zeigte sich auch, wo und welcher Art Lücken immer noch schwer zu füllen sind, nämlich überall dort, wo kaum etwas anderes als Wohnen in Frage kommt. Nicht umsonst soll daher das Thema „Wohnen“ in Zukunft den Schwerpunkt des Freiburger Stadtentwicklungskonzepts bilden. Aber auch in dem Dritten Statusbericht zum Stadtumbau Ost, der zunächst die Perspektiven der Innenstädte insgesamt zum Thema hat, wird dem Wohnen eine besonders hohe Bedeutung beigemessen, und gerade hier auch mit dem nachdrücklichen Hinweis auf die historischen Innenstädte. Demgegenüber werden Handel, Gastronomie und Kultur zwar nicht an Bedeutung verlieren, ein nennenswerter zusätzlicher Flächenbedarf wird aber nicht von ihnen erwartet.⁶

Gerade im Hinblick auf die Zukunft des Wohnens aber gilt, dass bei abnehmender Bevölkerung und auch nur gleich bleibendem Wohnungsbestand Wohnungsuchenden in Zukunft noch erheblich mehr Wahlmöglichkeiten zur Verfügung stehen werden als heute, nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ, im Hinblick auf Größe, Zuschnitt, Ausstattung, aber auch Standort der gesuchten Wohnung. Dabei haben die historischen Innenstädte zwar insofern gute Karten, als sie für alle, die etwas „Besonderes“ suchen, einen zusätzlichen Bonus bieten. Dies gilt jedoch nicht ohne Einschränkungen – Wohnen in der Altstadt ist kein Selbstläufer. Auch dort bleiben, im Osten wie im Westen, als erstes die Wohnungen auf der Strecke, die nicht den Vorstellungen potentieller Mieter oder Käufer entsprechen, wobei Lärm, mangelnde Privatheit und eine schwierige Nachbarschaft besonders negativ zu Buche schlagen.

Nicht ohne Grund ist daher auch eines der neuesten Hefte der Zeitschrift (1/2010) dem Thema „Neues Altstadtwohnen“ gewidmet, und zwar mit einem breiten Überblick über neue Wohnungs- und Haustypen, auch neue Formen der Bauherrschaft, -organisation und -betreuung, mit denen vielerorts experimentiert wird. Bei aller Anerkennung für die dabei unzweifelhaft erzielten Erfolge kommen die Herausgeber, Harald Bodenschatz und Tilman Harlander, allerdings auch hier zu dem Schluss, dass Altstadtwohnen zwar durchaus eine Chance habe, aber nur, „wenn ein nach Größe, Qualität und vor allem Kosten geeignetes [...] Wohnungsangebot in attraktiver Lage zur Verfügung steht“, wobei auch private, sightgeschützte Freibereiche von, wie sie sagen, „essentieller“ Bedeutung seien.⁷

Diese hohe Bewertung privater Freibereiche ist allerdings nicht neu. Sie kommt auch schon in den Ergebnissen einer empirischen Untersuchung zum Ausdruck, die im Jahr 2002 im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung in den neuen Ländern durchgeführt wurde und in der es um die Bedingungen ging, unter denen Bewohner von Eigenheimen am Stadtrand oder im Umland bereit sein würden, in die Innenstädte zurückzukehren.⁸ Dabei zeigte sich zwar ebenfalls „prinzipiell“ ein erhebliches Nachfrage-

6 Vgl. *Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung* (Hrsg.), *Perspektiven für die Innenstadt im Stadtumbau*, Dritter Statusbericht der Bundestransferstelle Stadtumbau Ost, Berlin 2008. S. 7 f.

7 Vgl. *Die Alte Stadt*, 1/2010, S. 4.

8 *Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung* (Hrsg.), *Wohneigentumsbildung und Stadterneuerung in*

potential für innerstädtische Standorte, aber auch damals schon nur unter der Bedingung, dass nicht nur die Preise konkurrenzfähig sein, sondern dass auch Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien sowie ein Stellplatz für den PKW zur Verfügung stehen müssen. Obgleich es bei dieser Untersuchung durchaus nicht nur um historisch geprägte Innenstädte ging, machten die Befragten ebenfalls zur Bedingung, dass die Häuser keinen zu strengen Gestaltungsvorschriften unterliegen dürfen.

Keine zu strengen Gestaltungsvorschriften – dies rührt an ein altes, sehr altes Thema, das jedoch immer wieder neue Aktualität gewinnt: das Bauen bzw. Umbauen, jedenfalls das Nebeneinander von Alt und Neu im Bestand. So hatte auch die Herbsttagung 2008 der Arbeitsgemeinschaft in Esslingen wieder das „Baudenkmal und zeitgenössische Architektur in der historischen Stadt“ zum Thema, und diesmal war dies sogar verbunden mit der Eröffnung einer Ausstellung, in der die Ergebnisse des Gestaltungspreises 2006 der Wüstenrot Stiftung „Umbau im Bestand“ vorgestellt wurden. Den Abendvortrag hierzu hielt Wolfgang Pehnt, und zwar unter der Überschrift „Das Ende der Wundpflege? Veränderter Umgang zeitgenössischer Architektur mit alter Bausubstanz“.⁹

Das „Ende der Wundpflege“ – was war damit gemeint? Und wie korrespondiert es mit dem Thema des Gestaltungspreises, dessen Ergebnisse gleichzeitig vorgestellt wurden? Beiden ist offenbar gemeinsam, dass sie eine Wende in den Grundsätzen und Prinzipien erkennen lassen, die sich schon seit längerem für den architektonischen Umgang mit neuer Bausubstanz in historischen Kontexten herausgebildet hatten. Diese Grundsätze und Prinzipien können vielleicht am besten dadurch gekennzeichnet werden, dass Alt und Neu in bewussten Kontrast zueinander gesetzt werden, der Kontrast sogar zum Gestaltungsprinzip erhoben wird. Hier Mauerwerk, Naturstein, Putz – dort Beton, Stahl, Glas, hier vielfältig gegliederte und dekorierte Fassaden – dort „Weniger ist mehr“. Als einer der bekanntesten Vertreter dieses Prinzips kann Karl Josef Schattner in Eichstätt gelten. Für die Denkmalpflege war es insofern akzeptabel, als damit in der Regel das authentische Alte umso deutlicher herausgestellt und auch dem weniger geschulten Auge als solches erkennbar wird. Wunden, die durch Gewalt oder durch den Zahn der Zeit dem Alten geschlagen wurden, bleiben sichtbar.

Was sich jetzt andeutete, war für die Fachwelt, und auch für Wolfgang Pehnt, am deutlichsten erkennbar an dem von Peter Zumthor entworfenen Museum Kolumba in Köln: Neu und Alt, hier auf der einen Seite das Museum, auf der anderen die teilweise erhaltenen Umfassungsmauern der im Krieg zerstörten Kirche St. Kolumba, in die Gottfried Böhm 1947-1950 eine gleichnamige Kapelle – wie Pehnt es ausdrückt – „hinein genestelt“, dabei aber sorgfältig beides voneinander getrennt hatte, werden zu einer neuen Einheit verbun-

den neuen Bundesländern, Bonn 2002 (Forschungen, Heft 107), S. 3 f.

- 9 Vgl. W. Pehnt, Ein Ende der Wundpflege? Veränderter Umgang mit alter Bausubstanz, in: Die alte Stadt, Heft 1/2009, S. 25-44; J. Jessen / J. Schneider, Umbau und Umnutzungen im Bestand – Neuere Tendenzen in Deutschland und Europa; in: Wüstenrot Stiftung (Hrsg.), Umbau im Bestand, Ludwigsburg / Stuttgart 2008, S. 60-64.

den, die nicht mehr auf Kontrast setzt, sondern auf Harmonie. Wundpflege erübrigt sich, die Wunde wird verdeckt.

Dass diese Wende damit jedoch noch keineswegs abgeschlossen, die Zukunft noch nicht vorweggenommen ist, zeigen allerdings unter anderem die kürzlich bekannt gewordenen Pläne der Stadt Isny im Allgäu, eines der beiden verloren gegangenen Stadttore durch einen Neubau zu ersetzen. Gewonnen dafür wurde wieder Peter Zumthor, der jedoch hier das neue Tor wieder als denkbar starken Kontrast entwarf, nämlich als 35 m hohen gläsernen Turm, dessen drei tragende Säulen nach oben zu einer ebenfalls gläsernen Kugel mit Raum für Theater und Gaststätte zusammenlaufen. Zweifellos ein Bauwerk, das den ausdrücklichen Wunsch der Stadt nach einem Alleinstellungsmerkmal und Besuchermagnet erfüllt und das nun mit Hilfe einer Projektgruppe nicht nur den Bürgern, sondern auch Sponsoren und Mäzenen nahegebracht werden soll. Insofern scheint es aber auch noch offen, wohin das Umbauen im Bestand in Zukunft tendieren wird, zum Kontrast oder zur Geschichte und Gegenwart verbindenden Harmonie. In jedem Falle aber machen diese zumindest latent vorhandenen Alternativen deutlich, dass es dann offenbar auch bei Wohnbauten Spielräume gibt, die dem Wunsch potentieller Bewohner nach eigenständigen Gestaltungsmöglichkeiten entgegenkommen. Sie bedürfen allerdings der überzeugenden Vorbilder und einer verständnisvollen Beratung.

Sichtgeschützte Freibereiche, Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien – eine weitere Bedingung, die in der Tat offenbar essentiell für die Akzeptanz des Wohnens auch in einer historischen Altstadt, auf den ersten Blick aber vermutlich schwer zu erfüllen ist. Auch Gerd Albers hatte allerdings schon in seinem Vortrag zu den Gefahren und Chancen der Schrumpfung darauf hingewiesen, dass eine Ausdünnung der bestehenden Bebauung durch Leerstände oder Brachen auch einen Gewinn für Stadtgestalt und Wohnqualität mit sich bringen könnte. Und er hatte sich das „Gedankenexperiment“ erlaubt, bei einem weiteren Bevölkerungsrückgang und entsprechenden Löchern im Stadtgewebe „die verbleibende Bevölkerung in den günstigsten Wohnlagen zusammenzufassen und andere Bereiche ganz zu räumen, um den dortigen Wohnungsbestand abubrechen und etwa einen Park anzulegen.“¹⁰

Dieses Gedankenexperiment war allerdings keineswegs so kühn wie es damals schien. Schon im Jahr 2002 hatte nämlich zumindest eine Stadt in den neuen Ländern Anstalten gemacht, es in die Tat umzusetzen, und zwar die „Lutherstadt“ Eisleben, etwa 30 km westlich von Halle gelegen und mit dem Geburts- und Sterbehaus Martin Luthers inzwischen sogar Weltkulturerbe, dazu eine der Beispielstädte der Internationalen Bauausstellung Sachsen-Anhalt 2010. Auch Eisleben hatte seit 1990 einen Bevölkerungsrückgang von 27.000 auf 21.000 Einwohner erfahren und einen weiteren Rückgang zu erwarten. Angesichts eines Wohnungsleerstands von 19% in der historischen Altstadt hatte sich die Stadt daher schon 2002 mit der Denkmalbehörde und sieben Eigentümern darauf verständigt,

10 G. Albers, Schrumpfung – Gefahr und Chance für die alte Stadt, in: Die alte Stadt, 4/2005, S. 301.

in einem der am dichtesten bebauten und durch Leerstände und Brachen am stärksten belasteten Gebiete vier von den leer stehenden Hauptgebäuden und einige Nebengebäude „rückzubauen“ und die damit entstehenden Freiflächen den verbleibenden Wohnungen als Gärten und Stellplätze zuzuweisen.

Es lohnt sich, die hierzu in Auftrag gegebene Dokumentation wörtlich zu zitieren: „Der Umbau der Altstadt der Lutherstadt Eisleben stellt einen Strategiewechsel in der Entwicklung historischer Strukturen bei schrumpfender Nachfrage dar. Die Verabschiedung vom Leitbild einer flächenhaften Sanierung hat einerseits den teilweisen Verlust historischer Bausubstanz zur Folge, andererseits werden historisch wertvolle Bauten und Räume durch die Verwirklichung zeitgemäßer Wohnstandards für die jetzigen und zukünftigen Altstadtbewohner nachhaltig gesichert. Der Wechsel von geschlossenen Baustrukturen zu Freiflächen wird als Bestandteil eines ständigen historischen Wandels aufgefasst.“¹¹ Dabei erweist sich der Hinweis auf den historischen Wandel gleich als mehrfach berechtigt. Es ist ja keineswegs so, dass eine dichte, lückenlose Bebauung immer Wesensmerkmal der historischen Stadt war. Mancher Vergleich historischer Stadtgrundrisse zeigt, dass und wie sich erst zwischen dem 14. und 16. Jahrhundert die Bebauung der rückwärtigen Grundstücke soweit verdichtete, dass von den zunächst durchaus noch vorhandenen Freiflächen allenfalls schmale Höfe zwischen Vorder- und Hinterhaus übrig blieben. Bis dahin dienten sie den Bewohnern zum abgeschirmten Aufenthalt im Freien oder als Nutzgarten.¹² Eine Zukunft also vielleicht auch für diese Vergangenheit.

Zum Abschluss: Wenn in der Einführung zu dieser Tagung die alte Stadt – zu Recht – als Erfolgsmodell bezeichnet wurde, so kann ich mich dem im Hinblick auf unsere Zeitschrift nur anschließen. Damit ist es aber auch Zeit für einen ausdrücklichen Dank: An die, die ex officio damit befasst sind, die Themen auszuwählen, einschlägige Verfasser ausfindig zu machen, die Verbindung mit ihnen herzustellen, die Texte zu redigieren, ein Dank aber auch an das große Netzwerk von Sympathisanten, die die Fortentwicklung der alten Stadt mit ebenso viel Anteilnahme wie Sachkenntnis beobachten, untersuchen und aufzeichnen – und der Zeitschrift dann die Ergebnisse ihrer Arbeit zur Verfügung stellen.

11 Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.), *Zwischennutzung und neue Freiflächen. Städtische Lebensräume der Zukunft*, Berlin 2004, S. 70.

12 Vgl. u.a. *Geschichte des Stadtgrüns*, Bd. I, D. Hennebo, *Entwicklung des Stadtgrüns von der Antike bis in die Zeit des Absolutismus*, Hannover 1979, S. 37 ff.

DIE HISTORISCHE STADT IM VISIER DER »ALLGEMEINEN STÄDTEBAU- AUSSTELLUNG IN BERLIN« 1910

Im Jahre 1910 eröffnete in den Räumen der heutigen „Universität der Künste“ in Berlin eine Ausstellung, die ein Meilenstein der Geschichte des neueren Städtebaus werden sollte: die „Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin“.¹ Damals wurden einige Grundsatzhaltungen entwickelt, die den Städtebau prägten und zum Teil noch heute oder heute wieder prägen. Dazu gehörte auch ein neues Verständnis der historischen Stadt.

Die Städtebau-Ausstellung in Berlin war die erste große internationale Ausstellung zu diesem Themenfeld. Sie mobilisierte nicht nur ein kleines Fachpublikum. Mit 65.000 Besuchern fand sie eine überraschende Resonanz in einer breiteren Öffentlichkeit. Auch das internationale Echo war groß. Im August desselben Jahres wurde die Ausstellung noch in Düsseldorf gezeigt, und im Herbst wanderten Teile der Ausstellung anlässlich der International Town Planning Conference nach London. Hinter der Ausstellung standen nicht nur die Architektenvereine. Sie wurde von der Stadt Berlin mit Unterstützung der umliegenden Städte veranstaltet und von mehreren preußischen Ministerien gefördert. Generalsekretär der Ausstellung war Werner Hegemann, ein Kenner des europäischen wie des US-amerikanischen Städtebaus. Hegemann publizierte 1911 und 1913 zwei Bände, die die Ausstellung mehr interpretierten als dokumentierten.²

Unmittelbarer Anlass der Ausstellung war der Wettbewerb Groß-Berlin, der 1908 ausgeschrieben und 1910 entschieden wurde.³ Dieser Wettbewerb betrat Neuland: Erstmals

1 Das Architekturmuseum der TU Berlin erinnerte im Herbst/Winter 2010 mit der Ausstellung STADTVISIONEN 1910|2010 (ein Projekt der Nationalen Stadtentwicklungspolitik des BMVBS/BBSR) an die „Allgemeine Städtebau-Ausstellung“. Zur Ausstellung des Architekturmuseums ist ein Katalog (STADTVISIONEN 1910|2010. Berlin Paris London Chicago. 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin, Berlin 2010) erschienen, der das Großereignis des Jahres 1910 detailliert und im Kontext darstellt, aber auch nach den Herausforderungen und Projekten des Städtebaus von heute fragt. Vgl. weiter H. Bodenschatz, Städtebau von den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg, in: H. Bodenschatz/J. Düwel/N. Gutschow/H. Stimmann, Berlin und seine Bauten, Teil I: Städtebau, Berlin 2009, S. 97 ff. sowie H. Bodenschatz, Städtebau in Berlin. Schreckbild und Vorbild für Europa, Berlin 2010, S. 13 ff.

2 W. Hegemann, Der Städtebau nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin nebst einem Anhang: Die internationale Städtebau-Ausstellung in Düsseldorf, Erster Teil, Berlin 1911, Zweiter Teil, Berlin 1913.

3 Die preisgekrönten Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs Groß-Berlin sind nicht nur in Einzel-

galt es, für die gesamte stürmisch wachsende Großstadtregion eine städtebauliche Vision zu entwickeln, nicht mehr nur für einzelne Gebiete oder Stadterweiterungen. Der Wettbewerb lieferte Vorschläge zur Ordnung der Großstadtregion etwa durch Grünzüge und Schnellbahntrassen, aber auch urbane wie suburbane Alternativen zum hoch verdichteten steinernen Berlin, sowie schließlich Vorschläge zum Umbau der historischen Stadt, der Altstadt, wie diese nunmehr hieß. Die Ergebnisse des Wettbewerbs Groß-Berlin bildeten den Kern der Städtebau-Ausstellung, auf der aber auch zahlreiche Projekte und Pläne aus anderen deutschen und ausländischen Städten gezeigt wurden.

Das Verständnis von Städtebau war damals außerordentlich komplex, komplexer jedenfalls, als es heute oft verstanden wird. Städtebau galt als eine Disziplin, die durch Taten, durch Zeichnungen und durch Worte geprägt ist. In dem damaligen Streit über den Charakter des Städtebaus – Kunst oder Wissenschaft – war die Botschaft eindeutig: Städtebau ist Kunst, Wissenschaft und Ingenieurleistung zugleich. Stadtplanung war in diesem Sinne ein Teil des Städtebaus.

Im Zentrum der Ausstellung standen die Probleme der neuen Großstädte, nicht nur von Berlin, sondern etwa auch von Wien, Stockholm, Kopenhagen, Budapest, Paris, London, Boston und Chicago. Die größeren deutschen Städte wie München, Hamburg, Köln, Stuttgart, Essen und Nürnberg waren ebenfalls gut vertreten. Die Wohnungsfrage, die Verkehrsfrage und die Freiflächenfrage waren wichtige, heiß diskutierte Themen. Die historische Stadt, so scheint es auf den ersten Blick, spielte in dieser Optik keine besondere Rolle. Bei näherer Betrachtung war sie aber in der Ausstellung in dreifacher Weise präsent: erstens als Altstadt, das heißt als städtebauliches Interventionsfeld, als Ort, der des städtebaulichen Eingriffs bedarf, zweitens als stadtgeschichtlicher Beitrag, also als Geschichte der Stadt, und drittens als Vorbild für den Bau neuer Stadtteile.

1. ZENTRALE MERKMALE DER TRANSFORMATION DER HISTORISCHEN STADT

Mit Blick auf die wachsenden Großstädte war unübersehbar, dass die historische Stadt nicht mehr dieselbe war und sein konnte wie vor dem rasanten Stadtwachstum. Sie war in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Teil eines weit größeren Siedlungsgebietes geworden, einer rasant und chaotisch wachsenden Großstadtregion, und zwar nicht irgend ein Teil, sondern der zentrale Teil, das Zentrum, um das sich die äußerst dicht bebauten neuen Stadtteile wie ein Gürtel legten, während jenseits dieses Gürtels, in der peripheren Landschaft, sich eine kunterbunte, keiner Ringlogik mehr verpflichtete Landschaft von Industrieanlagen, Werkssiedlungen, Villensiedlungen, Gartenstädten usw. ausbreitete. Die Transformation der historischen Stadt in ein Zentrum einer scheinbar unaufhörlich wachsenden Großstadtregion war eine elementare Veränderung.

publikationen zugänglich gemacht worden, sondern auch in einer prachtvollen Mappe: Wettbewerb Groß-Berlin 1910. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten, Berlin 1911.

Doch was bedeutete diese Transformation? Ein Blick in die Ausstellung des Jahres 1910 bringt hier rasch Klarheit: Die historische Stadt wurde als etwas betrachtet, was der neuen Aufgabe dieses Teils der Stadt, Zentrum zu sein, nicht gewachsen war. Das Zentrum erforderte etwas, was die historische Stadt meist nicht bieten konnte: breite Straßen für einen neuen Massenverkehr, große Grundstücke für neue private und öffentliche Funktionen wie etwa Kaufhäuser, Banken, Versicherungen, Gerichtsgebäude, Postgebäude, neue Rathäuser, Regierungsgebäude usw. Je älter die historische Stadt war, desto problematischer schien ihre Zukunft als Zentrum zu sein. Denn in der auf das Mittelalter zurückgehenden Stadt gab es besonders schmale Straßen, winzige Parzellen, ungeeignete Blockstrukturen und eine Bewohnerschaft mit geringer Kaufkraft, während die Verhältnisse in den Stadterweiterungen des Absolutismus oft als besser angesehen wurden: Hier fanden sich etwas breitere Straßen und Blockstrukturen, die – durch eine Zusammenfassung von mehreren Parzellen – neue Zentrumsnutzungen ermöglichten.

Wie konnte aber die historische Stadt erfolgreich in ein Zentrum transformiert werden? Dafür bot sich angesichts des außerordentlichen Schutzes des privaten Haus- und Grundeigentums eigentlich nur ein geeignetes Instrument an: der Straßendurchbruch. Für einen Durchbruch konnte das sonst heilige Privateigentum angetastet werden, und nur ein Durchbruch erlaubte die Sprengung eines kleinteilig parzellierten, schmalstraßigen Stadtgrundrisses. Wie erfolgreich eine historische Stadt durch Straßendurchbrüche transformiert werden konnte, hatte Baron Haussmann in Paris bereits in den 1860er Jahren vorgeführt. Das Modell Haussmann war auch um 1910 noch sehr präsent und wurde bewundert wie kritisiert.⁴

Straßendurchbrüche waren bereits sehr früh auch für die Berliner Altstadt im Gespräch. 1870 schlug ein Berliner Städtebauexperte, Ernst Bruch, ein ganzes System von Straßendurchbrüchen vor – ein Konzept, das von Werner Hegemann in der Dokumentation der Ausstellung ausdrücklich gewürdigt wurde.⁵ Bruch konzentrierte seine Durchbrüche im Bereich der auf das Mittelalter zurückgehenden Altstadt. Auf der Städtebau-Ausstellung wurden die 1873 entwickelten Vorschläge von August Orth gezeigt, ein umfassendes System von Durchbrüchen, die wiederum die Altstadt radikal transformiert hätten.⁶ Weitere Vorschläge brachte der Wettbewerb Groß-Berlin. Auch einer der beiden ersten Preisträger, Hermann Jansen, konzentrierte die Durchbrüche auf den Bereich der Berliner Altstadt. Die Planung von Straßendurchbrüchen durch die Altstadt beschränkte sich natürlich nicht nur auf Berlin. Auf der Städtebau-Ausstellung konnten zum Beispiel auch die ausgeführten und geplanten umfangreichen Straßendurchbrüche in der Frankfurter Altstadt besichtigt werden.⁷ Ein prominentes ausländisches Beispiel war der Straßendurchbruch des Kingsway, eine „großartige“ Anwendung des „Heilmittels gegen

4 W. Hegemann 1913 (s. A 2), S. 219 ff. und 230, Abb. 144.

5 W. Hegemann 1911 (s. A 2), S. 39.

6 Ebda., Abb. 43.

7 W. Hegemann 1913 (s. A 2), Abb. 232.

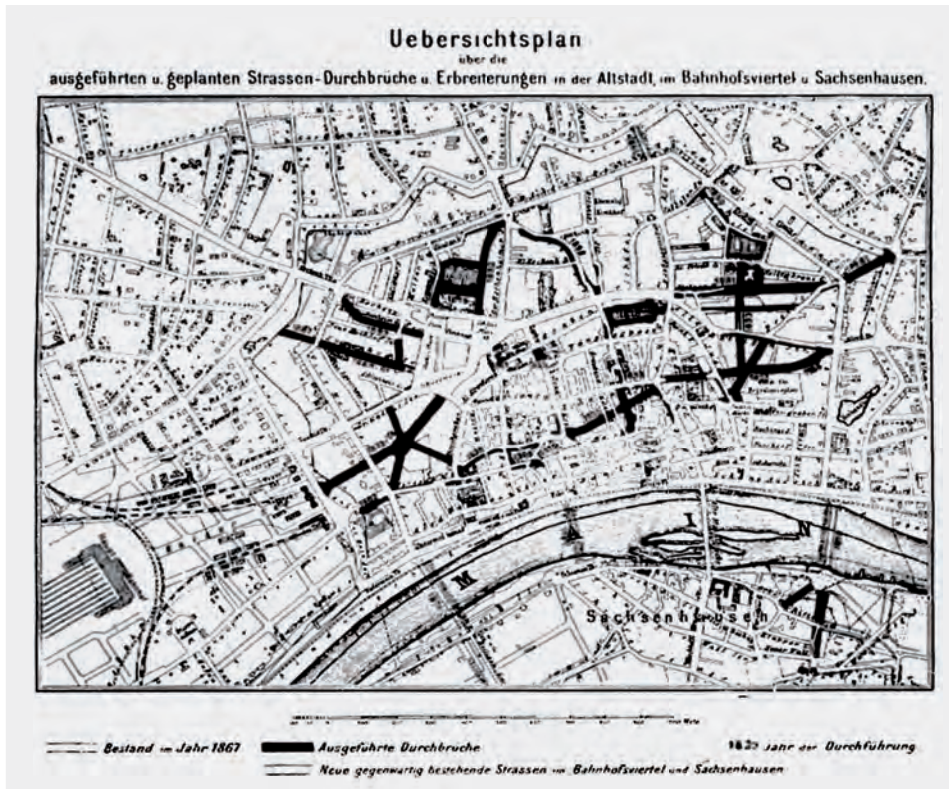


Abb. 1: Instrument Straßendurchbruch: Übersichtsplan über die ausgeführten und geplanten Straßendurchbrüche in der Altstadt von Frankfurt am Main, gezeigt auf der Städtebau-Ausstellung in Berlin 1910; Quelle: W. Hegemann 1913 (s. A 2), Abb. 232.

Verkehrsstockungen“⁸, wie Werner Hegemann hervorhob.⁹ Der Generalsekretär der Städtebau-Ausstellung feierte diesen Straßendurchbruch in seiner Ausstellungsdokumentation als repräsentativen Ausdruck des „imperialistischen London“, als größte „unter den neueren Leistungen auf diesem Gebiete“.¹⁰

Der Straßendurchbruch war Mittel und Ziel zugleich. Er schuf Raum für den neuen Großstadtverkehr, aber auch – hier wirkte das Beispiel Paris – eine Bühne für neue Nutzungen und für neue urbane bürgerliche Schichten. Der so geschaffene öffentliche Raum bot die Chance für die Errichtung neuer, zentraler Bauten, Großbauten für private und öffentliche Zwecke. Damit ist das zweite zentrale Merkmal der Transformation der his-

⁸ W. Hegemann 1911 (s. A 2), S. 39.

⁹ W. Hegemann 1913 (s. A 2), Abb. 225.

¹⁰ Ebda., S. 297.

torischen Stadt angesprochen: die Überwindung der kleinteiligen Parzellenstruktur, der Abschied von den kleinen, schmalen Häusern in der Altstadt, und vor allem auch der Abschied von Nutzungen und Bewohnern, die als nicht mehr zentrumsgemäß angesehen wurden. Dieses Ziel wurde um 1910 in einem Begriff gebündelt: Monumentalstadt¹¹, der sehr klar den angestrebten Bruch mit den kleinen Parzellen, den kleinen Häusern, den kleinen Leuten veranschaulicht. Die Monumentalstadt sollte die neue städtebauliche Realität der Stadtregion repräsentieren – für die Bürger der gesamten Stadtregion selbst, aber auch für Fremde, sie war damit zugleich ein Medium des internationalen Wettbewerbs der Großstadtregionen.

Monumentalstadt – das bedeutete, anders als in späteren Jahrzehnten – Prägung des neuen Zentrums hauptsächlich durch öffentliche und weniger durch private Monumentalbauten. Dazu gehörten die Bauten des Staates – etwa Parlament und Ministerien, aber auch – und das war eigentlich das Neue und Besondere – Kommunalbauten, die mit Selbstbewusstsein und Stolz die neue Großstadt repräsentieren sollten. Das berühmteste Beispiel in dieser Hinsicht war das von Daniel H. Burnham 1909 vorgeschlagene neue Rathaus von Chicago, ein Hochhaus, das nicht nur alle übrigen Gebäude überragen sollte, sondern das auch den gesamten Stadtgrundriss beherrschte, da es alle Hauptstraßen bündelte. Das war zweifellos eine Apotheose der Regierung der neuen Großstadt, der neuen Stadtregion. Der vierte Preisträger des Wettbewerbs Groß-Berlin, Bruno Schmitz, war ebenfalls berühmt für seine Darstellung neuer monumentaler Zentrumsprojekte. Schmitz wurde von Werner Hegemann in formaler Hinsicht ausdrücklich gelobt.¹²

Eng verbunden mit dem Instrument des Straßendurchbruchs und dem Bau einer Monumentalstadt war das dritte zentrale städtebauliche Merkmal, das die Transformation

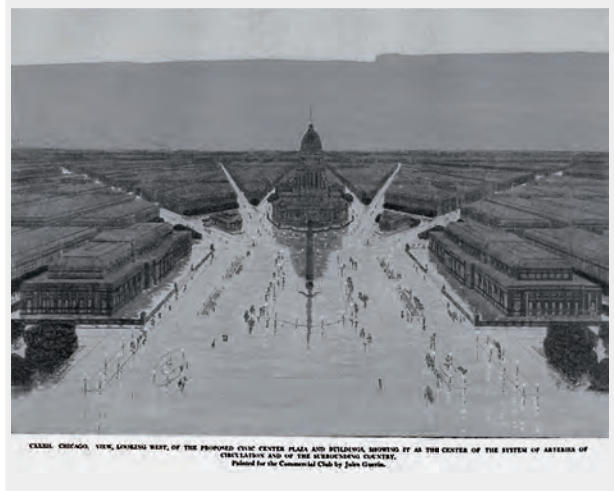


Abb. 2: Ziel Monumentalstadt: Plan of Chicago, Vorschlag zur Neuorganisation des Zentrums mit einem Rathaus als Turmhaus, das den gesamten Stadtgrundriss fokussiert. Auf dem Bild ist kein einziges historisches Gebäude mehr zu sehen. Der Plan of Chicago wurde – wenngleich nicht im Original, sondern nur in „photographischen Nachbildungen“ – auf der Städtebau-Ausstellung in Berlin 1910 vorgestellt; Quelle: D. H. Burnham / E. H. Bennett, Plan of Chicago, Reprint New York 1993, Abb. CXXXII.

11 W. Hegemann 1911 (s. A 2), S. 114 ff.

12 Ebda., S. 118.



Abb. 3: Ziel Monumentalstadt: Bruno Schmitz, Vorschlag für ein neues Quartier um den nördlichen Zentralbahnhof, ungefähr an dem Standort, wo der Hauptbahnhof etwa 100 Jahre später errichtet werden wird; Quelle: Architekturmuseum der TU Berlin, Inv. Nr. 8009 – Ausschnitt.

der historischen Stadt um 1910 prägte: die Beseitigung von Elendsvierteln. Im Zuge des Wachstums der Großstädte und der damit verbundenen Änderungen in der Stadtmittte war das Wohnen in vielen zentralen Lagen unattraktiv geworden. Das lag an dem zunehmenden Lärm, an der Hektik, an der schlechten Belichtung und der Reduktion von Freiflächen, aber auch an dem niedrigen Ausstattungsstandard. Insbesondere in den Lagen, wo schon in vorindustrieller Zeit einfachere Leute wohnten, veränderte sich die Bevölkerungsstruktur, und aus manchen historischen Wohnlagen wurden so genannte Elendsviertel oder Slums. Die Beseitigung dieser Viertel war ein zentrales Anliegen des damaligen Städtebaus. Stadthygiene war das damit verbundene Leitkonzept. Das Instrument dafür war wiederum der Straßendurchbruch, und als Folge der damit verbundenen Flächenanierung wurde Platz geschaffen für neue Monumentalbauten. Um die verdrängten Bewohner kümmerte sich übrigens die Städtebaupolitik – mit Ausnahme Englands – nicht. Ein Berliner Beispiel war die Niederlegung der berühmt-berüchtigten Scheunengassen um 1907 und die Errichtung eines Großtheaters, der Volksbühne. Dieses Beispiel zeigt auch, dass es damals nicht darum ging, die Erinnerung an einen besonderen historischen Ort, eben die Scheunengassen, wach zu halten, sondern das Gegenteil war der Fall: Der neue Städtebau löschte alle Ansatzpunkte der Erinnerung spurlos aus. Erinnerungswert war nur, was die Größe und Bedeutung der Großstadt von heute unterstreichen konnte.

Die historische Stadt hatte bei all diesen Transformationskonzepten daher keine wirkliche Zukunft mehr, oder genauer: Sie stand den Erfordernissen einer Monumentalstadt im Wege. Von Interesse waren eigentlich nur mehr die Teile der historischen Stadt, die sich in ein neues monumentales Zentrum integrieren lassen konnten – Großbauten wie etwa Schlösser und prächtige Kirchen, aber auch entsprechende öffentliche Räume wie große

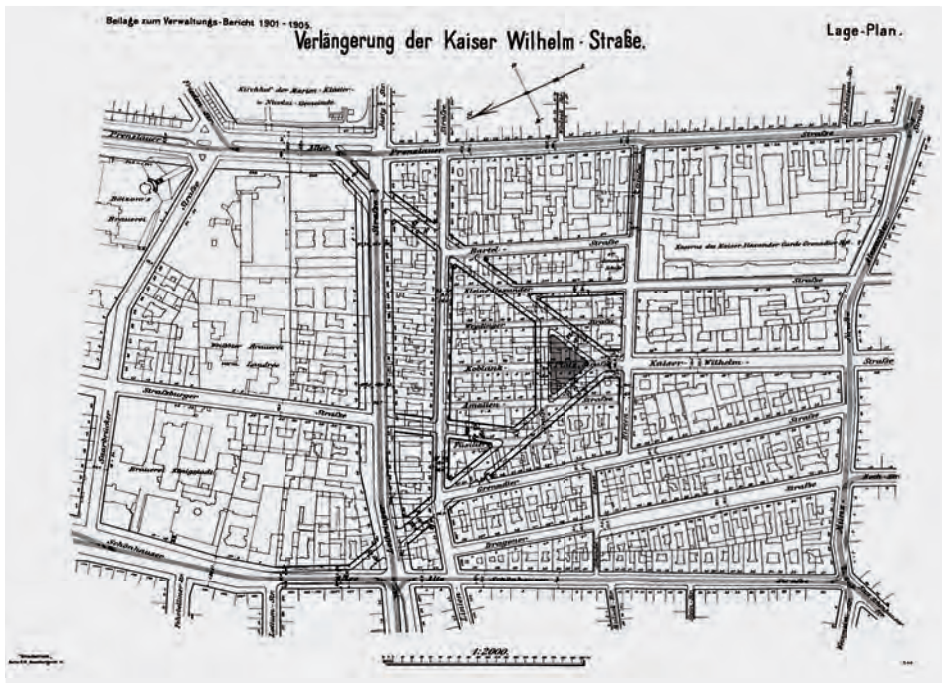


Abb. 4: Ziel Beseitigung von „Elendsvierteln“: Kahlschlagprojekt der historischen Scheunengassen in Berlin, 1907; Quelle: Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Berlin in den Verwaltungsjahren 1901 bis 1905, Erster Teil, Berlin 1907, nach S. 56.

Plätze und Hauptstraßen. In diesem Sinne wurden die Grundlagen des „monumentalen Berlin“, so Werner Hegemann, von „der glücklichen Hand der Hohenzollern“ geschaffen. „Für die Gestaltung des Bildes von Berlin sind auch heute noch im wesentlichen die alten Königlichen monumentalen Schöpfungen ausschlaggebend: das Schloß, die Linden, der Lustgarten, der Opernplatz, der Pariser und Leipziger Platz, die Wilhelm- und Leipziger Straße, der Gendarmenmarkt und der Tiergarten.“¹³

In Deutschland war nicht nur Berlin Gegenstand der Debatten über solche Transformationen. Die kleine und mittlere Stadt stand allerdings eindeutig im Schatten des Großstadthemas. Es gab zwar eine Abteilung „Aufgelassene Festungen und Neugestaltung von Innenstädten“.¹⁴ Hier konnte man unter anderem Umbauten der Altstädte von Chemnitz, Königsberg und Löwen in Belgien anschauen. Weitere Beispiele fanden sich in den Abschnitten „Platz und Kunst der Straße“ sowie „Gebäudegruppierung“. Die Exponate dieser

¹³ Ebda., S. 115.

¹⁴ Zum Aufbau der Ausstellung vgl. Führer durch die Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin 1910, Berlin 1910.



Abb. 5: Ziel Monumentalstadt: Die Spreeinsel in Berlin – Vorbild für ein monumentales Großstadtzentrum, präsentiert u.a. im Plan of Chicago; Quelle: D.H. Burnham / E.H. Bennett, Plan of Chicago, New York 1909, Abb. CXXXVIII.

kleineren Städte wurden aber – im Gegensatz zu vielen Großstadtexponaten – nicht in der zweibändigen Publikation von Werner Hegemann dokumentiert.

Die Großstadt Stuttgart hatte eine eigene kleine Broschüre für die Städtebau-Ausstellung in Berlin erarbeitet. Darin spielte die Altstadt zwar nur eine Nebenrolle, ihre Beschreibung zeigt aber die Wahrnehmung dieser Zeit sehr anschaulich: „Die Altstadt trägt im wesentlichen noch heute das Gepräge der altdeutschen Städte, allerdings mit bescheidener Ausstattung: schmale mehrstöckige Häuser mit gegen die Straße gerichteten Giebeln, ohne Abstand aneinandergereiht, niedere Stockwerke und geringe Hinterplätze. Die oberen Stockwerke ragen über die unteren hervor, und da die Straßen schmal und unregelmäßig sind, ist es mit dem Zutritt von Licht und Luft übel bestellt.“¹⁵ Diese Beschreibung zeigt deutlich, wie wenig Begeisterung das Erbe einer altdeutschen Stadt bei den Verfassern aus dem Stadtschultheißenamt hervorrief. Weit positiver wurde ein anderes historisches städtebauliches Element geschildert, der Königliche Schlossgarten, der insbesondere wegen seiner stadthygienischen Bedeutung gewürdigt wurde.

Der Blick auf die historische Stadt, den die Städtebau-Ausstellung anhand der Transformationsbeispiele vermittelte, war daher durchaus ambivalent. Teile der Altstadt wurden als wertvoll und ihr Abriss als beklagenswert erachtet, während andere Elemente, insbesondere ihre Dichte und die weniger repräsentativen Bereiche als wertlos galten. Interessant ist in dieser Optik die Dokumentation von Exponaten zur Altstadt von Düsseldorf

15 Allgemeine Städtebau-Ausstellung 1910 in Berlin. Erläuterungsbericht zu den von der Stadt Stuttgart ausgestellten Stadt- und Erweiterungsplänen, Stuttgart 1910, S. 12.

in der Ausstellungsdokumentation Hegemanns. Dort wurde zum einen die quetschende Enge der Altstadt, zum anderen aber der Abriss des Berger Tores beklagt.¹⁶ Bemerkenswert ist auch der Kommentar zur historischen Darstellung des Place Royale, heute Place des Vosges in Paris. Hier wurden die monumentalen Aspekte der Anlage gewürdigt und zugleich die zu dichte Bebauung kritisiert.¹⁷

2. DER STREIT UM DIE TRANSFORMATION DER HISTORISCHEN STADT

Welche Altstadtbereiche als zukunftsfähig angesehen wurden und welche nicht, welche Straßendurchbrüche als angemessen galten und welche nicht, war auch damals schon sehr umstritten. So kritisierte Werner Hegemann in seiner Dokumentation der Ausstellung die Wiener Citybildung in scharfem Tone, die das alte Wien, wie er schrieb, „in seiner unaussprechlichen Schönheit“ beschädigte. „[...] nicht am neuerstandenen Ring, sondern durch gewaltsames Vorgehen gegen die Bauschätze der Altstadt glaubte man Platz für die neue Geschäftsstadt schaffen zu müssen.“ Als Folge dieses städtebaulichen Fehlers sei dem Bau der Geschäftsstadt „das baukünstlerisch unschätzbare Juwel der Wiener Altstadt größtenteils zum Opfer gefallen.“¹⁸ Aber damit nicht genug: „[...] das modern und verkehrt verstandene, angebliche Verkehrsinteresse und der Wunsch, ihre überbewerteten Grundstücke dauernd in der durch die Wohnungsnot geschaffenen Höhe oder, durch den Umbau in Geschäftshäuser womöglich noch höher, auszunutzen, sollte der Altstadt noch weitere Wunden schlagen. Man kann sich denken, mit welchem Eifer die Grundbesitzer der Altstadt zu Propheten ‚des modernen Verkehrs‘ wurden! [...] Neuerdings wird eine neue große Durchquerung der Altstadt geplant [...].“¹⁹ Das von Hegemann so scharf kritisierte Projekt konnte auf der Städtebau-Ausstellung auf Tafeln der Stadt Wien besichtigt werden. Gezeigt wurden dort Bilder eines Gebietes, „durch das die neue Parallelstraße der Kärntner Straße und Rothenturmstraße geführt werden sollte“.²⁰

Hegemann sparte auch mit Blick auf die Altstadt von Berlin nicht an Kritik. So geißelte er etwa die Zerstörung der Umgebung der mittelalterlichen Marienkirche. Diese einzigartige Anlage wurde, so Hegemann, „zerstört, ein Opfer des bald darauf umsichgreifenden Freilegungs- und Denkmalwahns.“²¹ Hegemann beklagte ganz allgemein die „verhältnismäßig stiefmütterliche Behandlung“ der Berliner Altstadt „in städtebaulicher Hinsicht“, womit er allerdings nicht nur den rabiaten Umgang mit historischen Orten, sondern vor allem die fehlende Anpassung der Altstadt an die Erfordernisse eines monumentalen Zentrums meinte.²²

16 W. Hegemann 1913 (s. A 2), Abb. 112-113.

17 Ebda., Abb. 136.

18 Ebda., S. 257.

19 Ebda.

20 Ebda., Abb. 176-179.

21 W. Hegemann 1911 (s. A 2), S. 38.

22 Ebda., S. 100. Die Berliner Altstadt fand in der Fachwelt um 1910 kaum mehr Befürworter. In den Preis-

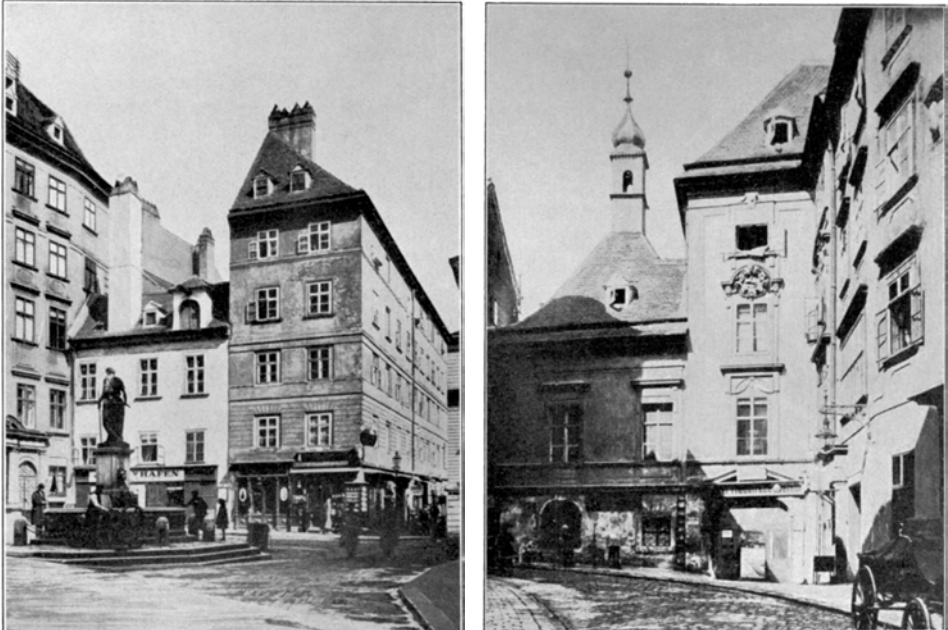


Abb. 6: Streit um Zerstörungen in der Altstadt: Zwei Bilder der Wiener Altstadt, auf der Gebiete zu sehen sind, durch die eine neue Straße gebrochen werden soll. Die Bilder wurden auf der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin 1910 gezeigt; Quelle: *W. Hegemann* 1913 (s. A 2) , Abb. 178 und 179.

Gerade die Zerstörung der Altstadt zugunsten des modernen Verkehrs war sehr umstritten. „Es ist vielfach ein ganz falsch verstandenes ‚Interesse des Verkehrs‘ gewesen, das kostspielige Straßendurchbrüche verursacht und köstliche Bauschätze geopfert hat.“²³ Das gilt nach Hegemann selbst für die verbliebenen historischen baulichen Zeugnisse. „Die historischen Denkmäler“, so Hegemann, „sind trotz ihres eigentlich höheren Ranges von den Verkehrsmitteln gefährdet, weil das weitsichtige Verständnis ihres Wertes in den bei uns ausschlaggebenden Kreisen noch fehlt, wie das schnelle Verschwinden oder Verderben der alten köstlichen Bauschätze und ihre Verdrängung durch unwürdigen Plunder beweist.“²⁴ Diese Haltung ist insofern bemerkenswert, als Hegemann innerhalb der Städtebauprofession ein Verfechter der zentralen Rolle des Verkehrswesens im Städtebau war.²⁵

gerichtsbeurteilungen sind zu den vielen Abrissvorschlägen im Rahmen des Wettbewerbs Groß-Berlin keine Beschwerden vermerkt, wenngleich manche Straßendurchbruchsorgien als zu weit bzw. undurchführbar beanstandet werden. In den zahlreichen Artikeln zum Wettbewerb Groß-Berlin im Jahrgang 1911 der Zeitschrift „Der Städtebau“ sucht man ebenfalls vergeblich nach Argumenten zur Verteidigung der Berliner Altstadt.

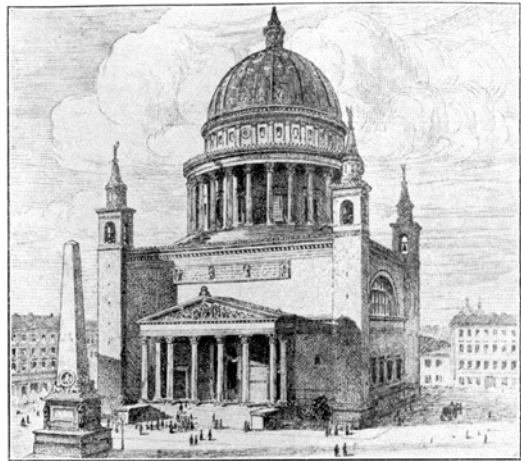
²³ *W. Hegemann* 1913 (s. A 2), S. 333.

²⁴ *Ebda.*, S. 327.

²⁵ *Ebda.*, S. 327 und 336.



Das Rathaus von 1753.



Die Nikolaikirche (Schinkel) 1830–37.

Abb. 7: Blick in die Geschichte: zwei Ansichten zum alten Potsdam, die auf der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin 1910 gezeigt wurden; Quelle: W. Hegemann 1911 (s. A 2), Abb. 75 und 76.

3. AUSEINANDERSETZUNG MIT DER GESCHICHTE DER STADT

Die historische Stadt war auf der Städtebau-Ausstellung nicht nur als Gegenstand von Umbau-Strategien präsent. Sie wurde in außerordentlich breiter Form auch im Rahmen städtebaugeschichtlicher Dokumente präsentiert. Für diese Zwecke gab es eine eigene Abteilung, die groß und prominent im Zentrum des ersten Geschosses der Ausstellung verortet war. So wurde der Darstellung der städtebaulichen Entwicklung etwa von Berlin und Paris sehr viel Raum gelassen. Hier fanden sich auch Ansichten und Pläne von etwas kleineren Städten, etwa von Trier, Krefeld, Koblenz, und Ulm. Auch Potsdam wurde präsentiert – als bedeutende historische Stadt preußischer Prägung.²⁶

Doch was war der Sinn dieser geschichtlichen Dokumente? Der Blick in die Geschichte sollte dazu beitragen, die aktuellen Verhältnisse der neuen Zentren zu verstehen – ihre Vorzüge wie Nachteile. Nicht nur mit Blick auf die vorhandene Stadt, sondern auch mit Blick auf den Bau neuer Stadtteile. Die Auseinandersetzung mit der Geschichte war also nicht nur durch ein historisches Interesse motiviert, sondern wurde als notwendiger Teil der Analysen der damals aktuellen Stadtentwicklung betrachtet, ohne den angemessene Strategien nicht entwickelt werden können. So zeigte der Blick auf die Berliner Städtebaugeschichte etwa die Probleme der Vernetzung der verschiedenen Teile des Zentrums untereinander, aber auch die gewaltigen Probleme der Vernetzung des Zentrums mit der

²⁶ W. Hegemann 1911 (s. A 2), Abb. 75-78.



Abb. 8: Die alte Stadt als Vorbild:

Karl Henrici, Vorschlag eines neuen Marktplatzes für die Stadterweiterung Münchens, gezeigt auf der Städtebau-Ausstellung in Berlin 1910; Quelle: *W. Hegemann* 1913 (s. A 2), Abb. 200.

umgebenden neuen Stadt. Eindringliches Symbol dieser Probleme war das Nadelöhr des Potsdamer Platzes, der den Ost-West-Verkehr bündeln musste, da weitere Ost-West-Straßen fehlten. Neben diesen praktisch-aktuellen Aspekten war der geschichtliche Rückblick immer auch eine Selbstvergewisserung der Besonderheiten der jeweiligen Stadt, eine kulturelle Reproduktion der historischen Stadt als Erinnerungsort, wenngleich reduziert auf das, was damals noch als repräsentationsfähig und damit erinnerungswert galt.

4. DIE HISTORISCHE STADT ALS VORBILD FÜR NEUE STADTTTEILE

Es gab noch eine weitere Bedeutungsebene der Auseinandersetzung mit der historischen Stadt: die moderne Interpretation der städtebaulichen Elemente der historischen Stadt beim Bau neuer Stadtgebiete. Werner Hegemann fasste diese Orientierung wie folgt zusammen: „Aus der versunkenen Stadt köstlich gegliederter Räume, wie sie uns die richtige Erkenntnis der Bestrebungen Camillo Sittes, Henricis, Goeckes und der echten Schüler ihres Geistes (z.B. A.E. Brinckmann) erstehen läßt, können wertvolle Lehren gewonnen

werden, wie man stadtbaukünstlerische Probleme löst, wobei jedoch niemals vergessen werden darf, daß diese Probleme heute ganz anderer, ganz neuer Natur sind.“²⁷ Ein auf der Städtebau-Ausstellung breit dokumentiertes und viel beachtetes Beispiel in diesem Sinne war der preisgekrönte Wettbewerbsentwurf von Karl Henrici für die Stadterweiterung von München.²⁸

5. BOTSCHAFTEN FÜR HEUTE

Für die Klärung der strategischen Konstellation der historischen Stadt heute ist der Blick auf die städtebauliche Blütezeit um 1910 durchaus hilfreich. Um 1910 war die historische Stadt schon längst nicht mehr die einzige Facette der Stadt, sie war eine Facette neben anderen geworden, und sie hatte in diesem neuen Puzzle erst ihren Sinn zu finden. Auch heute kann und darf die historische Stadt nicht isoliert betrachtet werden – sie ist Teil einer größeren Region und erhält ihren Sinn nicht nur aus sich selbst, sondern auch als Teil des Gefüges dieser Region. Das gilt nicht nur für den historischen Kern von Großstadtregionen, sondern auch für kleine und mittlere Städte am Rande von Großstadtregionen oder in ländlichen Regionen. Die historische Stadt ist auch heute – und heute vielleicht noch mehr – ein Aushängeschild der jeweiligen Region. Sie muss das Besondere, das Einmalige, das nur diesem Ort und dieser Region Eigene repräsentieren. Doch anders als um 1910 wird heute auch das Ensemble der kleinen und schmalen Parzellen, Gebäude und Straßen als repräsentationsfähig betrachtet. In den Großstädten ist gerade der spannungsreiche Zusammenklang von Monumentalstadt und kleinteiliger historischer Stadt ein positives Merkmal geworden.

Radikal verändert hat sich auch die Bedeutung des Verkehrs. Heute kommt es nicht mehr vornehmlich darauf an, dem Massenverkehr in der historischen Stadt Platz zu schaffen, sondern dem Fußgänger einen auf ihn zugeschnittenen Erlebnisraum zu eröffnen. Damit ist eine Grundsatzfrage aufgeworfen, die sicher je nach Einzelfall beantwortet werden muss: Wie halten wir es mit den zerstörerischen Eingriffen, die schon immer oder zumindest heute als schwere städtebauliche Fehler eingeschätzt werden? Müssen sie als Teil des Erbes angesehen werden, oder gilt es, dieses Erbe zu überwinden?

Die strategischen Herausforderungen für die historischen Städte heute sind vor diesem Hintergrund relativ klar: Sie müssen ihre Eigenart bewahren und ihr Profil als Erinnerungsort schärfen. Sie dürfen das aber nicht für sich, sozusagen introvertiert tun, sondern in einer Weise, dass sie ihren besonderen Platz in der Region für alle sichtbar definieren, und sie müssen ihre Besonderheiten so herausstellen, dass sie nicht zu einer kommerzialisierten und entleerten Kulisse schrumpfen. Sie müssen also die schwierige Balance zwischen einem attraktiven Event-Ort für die Stadtregion und auswärtige Besucher sowie einem lebenswerten Wohn- und Arbeitsort immer wieder neu finden.

27 W. Hegemann 1913 (s. A 2), S. 272.

28 Ebda., Abb. 200.

Schon Werner Hegemann hat auf die Notwendigkeit hingewiesen, die, wie er das so schön nannte, „ausschlaggebenden Kreise“ von den Werten der historischen Stadt zu überzeugen. Nach 1910 gab es viele Jahrzehnte, in denen die historische Stadt radikal in Frage gestellt wurde – ideologisch wie praktisch. Dazu gehört auch die Periode der so genannten Nachkriegsmoderne, in der in einem bis dahin unbekannten Umfang historische Bauten und Stadtgebiete geopfert wurden. Das Ringen um die gesellschaftliche und politische Wertschätzung der historischen Stadt ist ein kultureller Prozess, der nie ein Ende findet. Immer wieder muss die Bedeutung der historischen Stadt kommuniziert und reproduziert werden, mit Blick nicht nur auf Politik und Verwaltung, sondern auch auf private Unternehmer und eine Zivilgesellschaft, die sich in Deutschland immer lautstarker zu Worte meldet. Das „Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte“ ist ein zivilgesellschaftliches Netzwerk, das sich dieser Aufgabe angenommen hat, die – so zeigt auch der Blick zurück auf 1910 – nur dann gemeistert werden kann, wenn die historische Stadt im Rahmen der weiteren Stadtregion thematisiert und verortet wird.

ZEITGEMÄSSES IN DER ALTEN STADT EIN PLÄDOYER FÜR MEHR STADTBAUKULTUR

Eigentlich hätte in den 1950er und 1960er Jahren alles besser werden sollen: Die im Krieg zerstörten Städte wurden wieder aufgebaut, man lernte aus den Fehlern der Vergangenheit und die Enge des ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhunderts wurde durch eine „Stadtlandschaft“ ersetzt – gegliedert durch großzügige Grün- und Freiräume. Doch als die Utopie Realität wurde, rief sie Kritik auf den Plan.

Die „Nachkriegsmoderne“, die sowohl in ihrer architektonischen Ausformulierung als auch in ihrer städtebaulichen Umsetzung internationale Planungsgeschichte geschrieben hat, steht unter Druck. Dies ist sicherlich auch ein Grund dafür, dass sich eine „Lobby“ zum Erhalt des historisch Tradierten in unseren Städten herausbildete. Diese „Lobby“ nahm Anfang der 1960er Jahre mit der Gründung der Arbeitsgemeinschaft „Alte Stadt“ ihren Anfang. Als erster und zentraler Erfolg kann das Denkmalschutzjahr 1975 beurteilt werden, in dessen Zuge es gelang, das bürgerschaftliche Engagement für den Erhalt der alten Städte zu mobilisieren. Das wohl nach wie vor überzeugendste Ergebnis dieser „Kampagne“ für den Erhalt unserer Städte war die „Behutsame Stadterneuerung“, die ihren Höhepunkt in den „Strategien für Kreuzberg“ fand, die die methodisch-theoretische Grundlage für die „Altbau-IBA“ im Rahmen der „Internationalen Bauausstellung Berlin 1987“ bildeten. In ihrem Zuge fand der Ruf nach einem sorgfältigen Umgang mit dem Überlieferten einen breiten gesellschaftlichen Konsens.

Der Erhalt des Vorgefundenen erfuhr hier eine nie wieder dagewesene Wertschätzung. Diese war aber eingebettet in einen gesellschaftspolitisch geprägten Auftrag, preiswerten Wohnraum für breite Schichten der Bevölkerung zu erhalten. Dem trug die Öffentliche Hand durch entsprechende Finanzierungen im Rahmen der Städtebauförderung Rechnung. Es ging fortan nicht mehr um einen sektoral optimierten Umbau unserer Städte, der die Planungen der Nachkriegsmoderne mit verkehrsgerechter Optimierung der Städte nur allzu häufig prägte, sondern um den Erhalt und die Schaffung von Identität und spezifischen Besonderheiten. Dies ist ein Unterschied zu den gegenwärtigen eher restaurativ geprägten städtebaulichen Tendenzen.

Wir befinden uns heute wieder an einer vergleichbaren Weichenstellung, in der es, wenn man von Baukultur spricht, darum geht, alle Initiativen zu stärken, denen die Weiterentwicklung unserer Städte in ihrer ganzen Komplexität ein besonderes Anliegen ist. Nicht dazu gehören in erster Linie deren ökonomische Verwertung, deren verkehrstechnische Optimierung – ob im motorisierten Individualverkehr oder dem Öffentlichen Per-

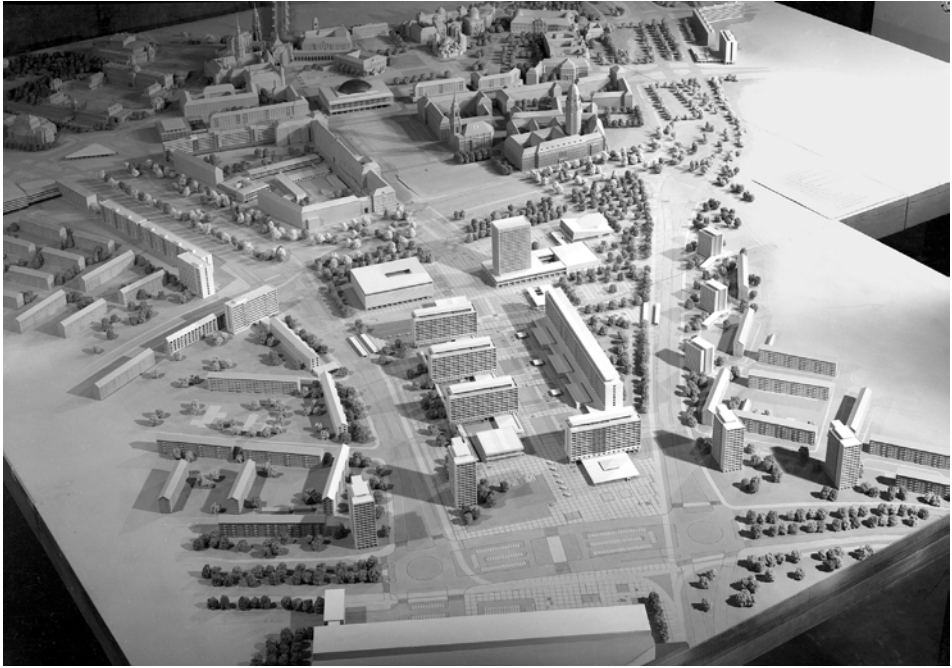


Abb. 1: Dresden, Prager Straße.

Modell, Beginn der 1960er Jahre, Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt.

sonennahverkehr – oder deren falsch verstandene Rekonstruktionen. Vielmehr geht es darum, dass unsere Städte Lebensorte für alle Gruppen ihrer Bewohner sind. Orte, die über ihre Entwicklung erzählen, Orte, die unterschiedliche Zeitschichten haben und diese auch zeigen und nicht in Bildern der Vergangenheit ihre gelebte Zukunft zu finden glauben.

Dabei soll nicht in Abrede gestellt werden, dass die Nachkriegsmoderne in ihrer Mehrheit zu Recht kritisiert wird, weil die damals gemachten Hoffnungen auf ein besseres Leben in der Stadt, bessere Lebensräume und bessere Architektur, meistens nicht erfüllt wurden. Dies lag aber weniger an den Planern als vielmehr an der unseligen Liaison zwischen Wohnungswirtschaft und Spekulanten, die der Entwicklung der Landschaft im Modell der „Stadtlandschaft“ keinen Raum gaben. Aus diesem Grund ist es falsch, die gebaute Moderne in Gänze zu desavouieren. Die gesellschaftspolitische Debatte und deren Folgen auf die Diskussionen in Städtebau und Architektur haben unbestritten überhaupt erst den Weg bereitet, in einer konservativ bis restaurativ geprägten Gesellschaft auf einem qualitativ höheren, ungleich differenzierteren Niveau Gesellschaftspolitik und Architektur zu erörtern.

Der Städtebau war seit den 1960er Jahren nicht mehr allein das Betätigungsfeld von Architekten und Ingenieuren. Eine Vielzahl von Vertretern verschiedener Wissens-



Abb. 2: Berlin-Charlottenburg, Allianz-Haus
in der Joachimstaler Straße; Architekten: Alfred
Gunzenhauser und Paul Schwebes, Bauzeit 1953-55;
Foto: Axel Mauruszat.

Spekulanten war der Ansatz willkommen. Geschäftemacherei und Rücksichtslosigkeit waren damals ebenso verbreitet wie heute, doch schlugen sie angesichts der unvergleichlich hohen Produktionszahlen von Wohnungen und Büros wesentlich stärker zu Tage.

Trotz dieser problematischen Verquickung gab es in dieser Zeit Entwerfer, die bei aller Großmaßstäblichkeit auch Selbstbescheidung kannten – denkt man beispielsweise an die Qualität der Bauten eines Paul Baumgarten, Fritz Bornemann, Egon Eiermann, Josef Kaiser, Dieter Oesterlen, Hans Scharoun, Paul Schwebes oder Hans Schoszberger. Sie entwarfen Gebäude von einer Materialität und Eleganz, die sich mit ihrer Umgebung auseinanderzusetzen wussten.

Die Nachkriegsmoderne konnte alles andere als geschichts- und ortlos sein und steht mit ihren guten Beispielen auch für die u.a. von Werner Durth beschriebenen Bedingungen ihres Werdens und ihres Wandels, eines Wandels, zu dem auch die Brüche und Kontraste gehören, an denen sich Geschichte erklären lässt. Auf dieser Grundlage ist eine angemessene Beurteilung von Architektur und Städtebau im Verständnis eines kontinuierlichen Weiterbaus von Stadt entstanden.

Geradezu schwierig wird es, wenn in den Debatten auf alte Bilder zurückgegriffen wird. Bei allem Respekt der Historie gegenüber, bei allem Verständnis aus dem Überlieferten zu

disziplinen wurde eingebunden. Wahrnehmungspsychologen wie Kevin Lynch, teilnehmende Beobachterinnen wie Jane Jacobs, Sozialpsychologen wie Alexander Mitscherlich und Informationsästhetiker wie Max Bense beeinflussten die Städtebau- und Architekturdebatte nachhaltig. Man sprach nicht mehr ausschließlich von der „StadtBauKunst“.

Über einen gesellschaftspolitisch angelegten Diskurs wurden vielmehr Vorstellungen von Stadt diskutiert, die über die primär gestalterisch ästhetisierende Diskussion hinausreichen sollten und dabei im Ergebnis, die Dimension des Gestalterisch-Ästhetischen in der Diskussion über unsere Städte weitgehend „über Bord warfen“.

Das Leitbild „Urbanität durch Dichte“ bereitete in den 1960er Jahren denjenigen das Feld, die weniger städtebaulich als rechnerisch vorgingen. Architekten sowie Stadt- und Landschaftsplaner sahen die Chance, „Stadt“ anders zu denken. Den

lernen, müssen wir einräumen, dass sich die Ansprüche an unsere Städte geändert haben. In diesem Verständnis gilt es gerade heute der „Rekonstruktionseuphorie“ der „Stadtbaukünstler“ ebenso entgegenzutreten wie der „Hightech-Euphorie“ der „Zeitgeister“, die in ihrem jeweiligen Absolutheitsanspruch die Stadt als gebautes Abbild eines gesellschafts-politischen Prozesses negieren. Hier gibt es keine Deutungshoheit einzelner Positionen.

Die Notwendigkeit dieser Herausforderung soll an vier prominenten Beispielen bildhaft gemacht werden:



Abb. 3: Breitscheidplatz Berlin; ursprünglicher Zustand 1964; Foto: Brian Harrington.

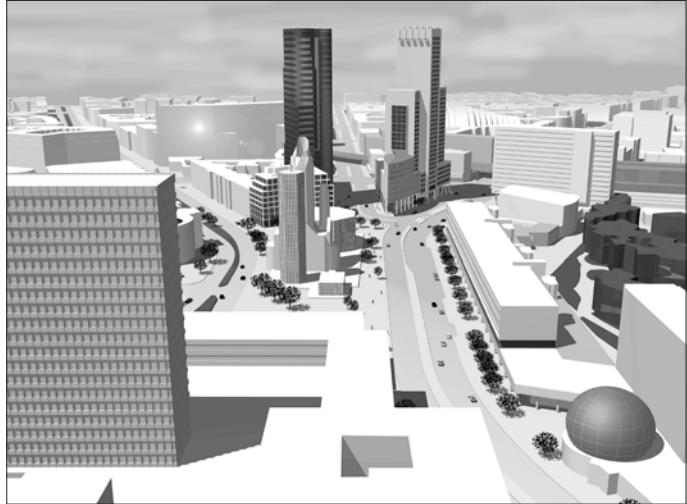


Abb. 4: Breitscheidplatz Berlin nach dem Abriss von „Schimmelpfeng“ und dem Bau zweier Hochhäuser; Visualisierung: Philipp Eder, Kleinmachnow für die Senatsverwaltung Berlin.

FALL 1: BREITSCHIEDPLATZ BERLIN

Zwischen Breitscheid- und Ernst Reuter Platz nahm in den späten 1950er bis in die frühen 1970er Jahre eine Stadtidee Gestalt an, die – bis zu ihrer nunmehr fortschreitenden Zerstörung – aus dem Zusammenspiel zwischen historisch Vorgefundenem und zeitgenössisch Interpretiertem eine Kraft entfalten konnte, ohne den Zeitpunkt ihrer Entstehung zu verbergen. Mit dem Abriss des Schimmelpfenghauses und dessen Ersatz durch Hochhäuser wird der zum Wahrzeichen des Wiederaufbaus gewordene Stadtraum zwischen Breitscheid- und Ernst Reuter Platz in seinen stadträumlichen Qualitäten nachhaltig verändert. Es besteht die Gefahr, dass das städtebauliche Ensemble der 1960er Jahre „banalisiert“ wird. Der Bau eines Riesenrades, dessen Realisierung sich glücklicherweise schwierig gestaltet, würde diesen Stadtraum endgültig aus der Balance werfen. Eine städtebauliche Qualität, die die Moderne schaffte, wird die „kommerzialiserte Nachmoderne“ unwiederbringlich zerstören.



Abb. 5: Potsdam, Umbau Landesbibliothek.
Fassade Nordwest-Ansicht; Visualisierung: Reiner-Becker Architekten BDA.



Abb. 6: Potsdam, „Neubau Haus des Reisens“
als Büro- und Geschäftshaus in Potsdam-Mitte;
Visualisierung: SchürmannArchitektenBerlin.

FALL 2: POTSDAM MITTE

Will man die Suche nach der verlorenen Identität der alten Residenzstadt mit den besten Intentionen verstehen, die man nunmehr im wieder aufgebauten Stadtschloss zu finden hofft, bleibt die Unsicherheit, zu welcher Identität das nicht einmal rekonstruierte, sondern nur am Original sich orientierende Stadtschloss beitragen wird.¹

Sicher ist nur, dass das Public-Privat-Partnership in der für den Landtag gelaufenen Art und Weise nicht transparent genug war, um demokratischen Ansprüchen an die Baukultur zu genügen. Doch man wird bescheidener. Heute wissen wir, was wir vorher ahnten: Die juristisch bedingten Zwänge im Rahmen eines solchen Verfahrens eignen sich für den Bau des „öffentlichsten“ Gebäudes des Landes Brandenburg nicht. Wo bleibt hier die „Demokratie als Bauherr“, die zumindest ein Landtag dokumentieren sollte?

Hinter den historisierenden Fassaden verbirgt sich ein Neubau, dessen Architekt Peter Kulka nun das Beste daraus machen wird. Nicht zu erraten, wie qualitativ die Fassade geworden wäre, wenn man ihm die 20 Mio. Euro privat finanzierten Mehrkosten für den Entwurf einer zeitgemäßen Fassade zur Verfügung gestellt hätte.

Der Nachbau des Schlosses ist zwar der Kern, aber nicht das einzige Gebäude im Rahmen der Neugestaltung der Potsdamer Mitte. Ein „Leitbautenkonzept“ soll umgesetzt werden. Allen Versprechungen zum Trotz bleibt ein Restrisiko, dass in Potsdam wie in Dresden auf die alten Bilder zurückgegriffen wird.

¹ Die Diskussionen um die Potsdamer Mitte wurden vom Autor gemeinsam mit Ursula Baus in der Bundesstiftung Baukultur zum Anlass genommen, grundsätzlich über das Thema „Rekonstruktionen“ im nationalen und internationalen Kontext nachzudenken; vgl. *M. Braum/U. Baus* (Hrsg.), *Rekonstruktion in Deutschland*. Positionen zu einem umstrittenen Thema, Basel 2009.

Wir haben es erlebt beim Abriss des „Hauses des Reisens“ und der Diskussion um den Erhalt der Landesbibliothek. Obwohl sich das Gebäude sehr gut für eine Bibliotheksnutzung eignet, wie der Umbau-Entwurf von Reiner Becker zeigt, war es sehr schwer, die Bibliothek zu erhalten.

Nachdenklich stimmt jedoch, dass sich in der neuen Fassade so gar nichts von der alten Typologie wiederfinden will. Auch wenn das Gebäude nicht zu den Ikonen der Ostmoderne gehörte, ist die bestehende Fassade ausdrucksstark und würde auch in der alten Form zu den besseren, den Platz der Einheit begrenzenden Gebäuden gehören.

Nachdenklich stimmt auch das Ergebnis der Diskussion um den Neubau des „Hauses des Reisens“. Stellt der aktuelle Entwurf offensichtlich den Konsens zwischen den „Rekonstruktivisten“ und den Verfechtern einer zeitgenössischen Architektur in Potsdam dar, bleibt er im Ergebnis nicht mehr als Durchschnitt. Die „Alte Post“, Potsdams erstes Postgebäude, das bis 1958 an dieser Stelle stand, verfügte unbestritten über andere Qualitäten als der Neubau. Daran ändern auch die verlorenen Skulpturen nichts, die die nachempfundenen Risalite krönen.

Solche Ergebnisse entstehen, wenn man Respekt vor dem Historischen und Angst vor dem Zeitgenössischen hat. Potsdam braucht das Zeitgenössische unbedingt, um wieder zu einer Identität zu finden. Diese liegt nicht in den vergangenen Jahrhunderten. So verstanden, ist die Rekonstruktion von Leitbauten nur dann vorstellbar,

- ▷ wenn der Einklang von Gestalt und Nutzung,
- ▷ das Weiterverwenden authentischer Bauteile in einem prägenden Maße sowie
- ▷ das Vorhandensein historischer Pläne im Original

eine Rekonstruktion rechtfertigen und wenn sich darüber hinaus alle anderen Gebäude kompromisslos zeitgenössisch geben. Die Dresdner sind an diesem Anspruch hoffnungslos gescheitert, möge diese Erfahrung Potsdam erspart bleiben.

FALL 3: DRESDEN NEUMARKT

Die Sehnsüchte nach dem Historischen sind so groß, dass sich eine zeitgemäße, gestalterisch anspruchsvolle Architektur nicht wirklich realisieren lässt. In den Zwängen der Rekonstruktionsdebatten gefangen, entstand in Dresden, sieht man von der Frauenkirche ab, sehr viel Unterdurchschnittliches.

Ist die Wiederherstellung des Stadtgrundrisses in seinen Raumfolgen unbestritten zu begrüßen, lässt einen die Architektur der einzelnen Gebäude am Neumarkt in Dresden erschauern. Dort wo sich einst das Zentrum befand, geprägt aus Parzellen mit Bürgerhäusern, entstanden hinter Attrappen von „Barockfassaden“, zum Teil als Leitbauten deklariert, vornehmlich Hotels sowie die ein oder andere Passage.

Ist dies allein schon ahistorisch, so ist es absolut nicht nachvollziehbar, dass es ausschließlich der Barock sein soll, der so offensichtlich – vermutlich weil die Veduten Bernardo Bellottos diesen so bildstark in die Gegenwart translozierten – für Dresden steht.



Abb. 7: Dresden Neumarkt; Quelle: Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt.

Der in Dresden lehrende Ivan Reimann beschrieb dieses Dilemma in einem Vortrag zutreffend, indem er sinngemäß ausführte, dass die Kopie der Vergangenheit – als Versuch, einen Konsens bezüglich einer gemeinsamen Bedeutung herzustellen – eine widerspruchslose Illusion sei, zu nichts weiter da, als von der widersprüchlichen Wirklichkeit abzulenken.

Diese restaurativen Debatten über einen zeitgemäßen Städtebau in Dresden fanden ihren vorläufigen Höhepunkt in der Entscheidung, auf den Grundmauern des alten Gewandhauses auch die letzte Möglichkeit für den Bau eines zeitgemäßen Gebäudes nicht zu nutzen.

FALL 4: „STUTT GART 21“

In Stuttgart verhält sich die Situation anders. Hier wird nichts Zerstörtes rekonstruiert, sondern es werden kulturell wichtige, unter Denkmalschutz stehende Gebäude ohne wirkliche Not abgerissen, um einer zeitgenössischen Architektur den Raum zu geben, den sie glaubt zu brauchen.

Der von Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer entworfene Kopfbahnhof, eine Ikone der frühen Moderne, wird im Rahmen des Projektes „Stuttgart 21“ von einer quer zu den

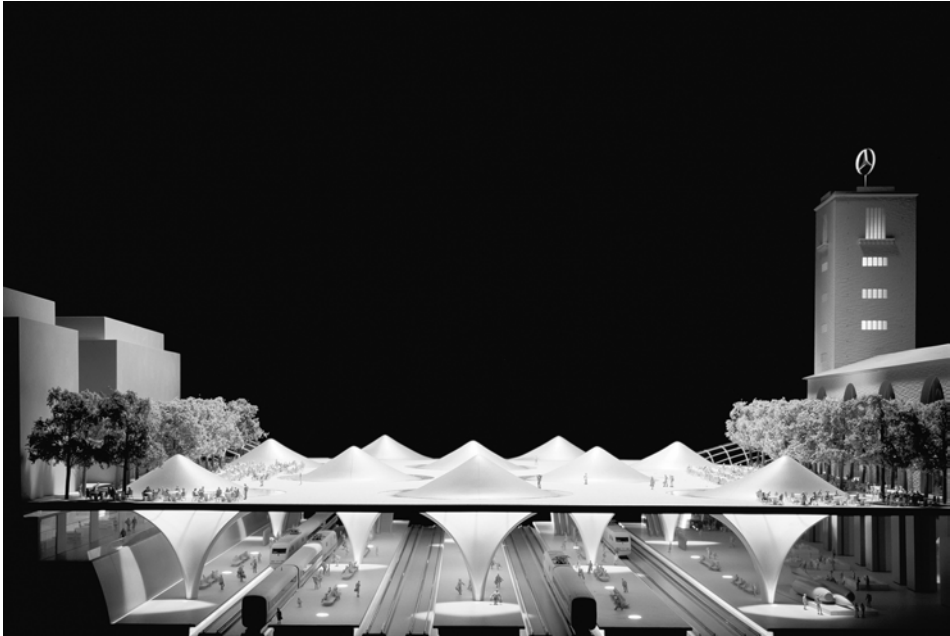


Abb. 8: Tiefbahnhof „Stuttgart 21“; Entwurf: Christoph Ingenhoven; Foto: *Holger Knauf*, Düsseldorf.

bisherigen Gleisanlagen liegenden Trasse unterquert werden. Und an Stelle der Bahnsteige mit den Seitenflügeln soll eine Parkanlage in Verbindung mit einem neuen Stadtquartier entstehen. Die Glaskuppeln in der Parkanlage werden den unterirdischen neuen Tiefbahnhof belichten.

So begrüßenswert die städtebaulichen Möglichkeiten nach der verkehrstechnischen Neuordnung auch sind, so ist baukulturell auch nicht in Ansätzen nachvollziehbar, das wertvolle historische Bahnhofsgebäude in Teilen abzureißen.

Der Abriss bedeutet nicht nur einen Affront gegenüber dem Denkmalschutz, sondern auch gegenüber dem bürgerschaftlichen Engagement, gilt doch vielen Stuttgartern das Bahnhofsgebäude als Ort ihrer Identität. Die Nichtberücksichtigung der breit gestreuten Widerstände gegen den Abriss der Seitenflügel führt darüber hinaus zu einem Vertrauensverlust in der Bevölkerung in Sachen Baukultur und Denkmalschutz, eine Entwicklung, die bundesweit sehr deutlich zum Ausdruck bringt, dass Baukultur einen ganz zentralen Teil ihrer Identität ausmacht.

Die Diskussionen in Potsdam, Berlin – aber auch Frankfurt, Braunschweig oder Hannover – stehen stellvertretend dafür. Besteht in diesen Städten die Gefahr eines fragwürdigen Rekonstruktionsverständnisses, so wird in Stuttgart nunmehr die Chance vergeben, Geschichte zu bewahren und sie im Original mit dem Neuen in einen überzeugenden Zusammenhang zu setzen. Die Entscheidung zum Abriss bestätigt einmal mehr die „Risiken

und Nebenwirkungen“ einer Verselbständigung sektoraler Planungsansätze. Es werden ja nicht etwa die Qualitäten des alten Gebäudes bestritten – auch nicht von den Befürwortern des Projektes (wenngleich viele die Qualitäten des existierenden Ensembles ein wenig schlecht reden) –, sondern es wird aus ausschließlich technischen Präjudizen heraus argumentiert, dass der Abriss erforderlich sei, um die Realisierung des Projektes nicht noch weiter zu verzögern. Technisch machbar wäre der Erhalt der betroffenen Gebäudeteile in jedem Fall. Ein solches Planungsverständnis aus dem vergangenen Jahrhundert ist maßgeblich dafür verantwortlich, dass die uns alltäglich prägende Verkehrsinfrastruktur zu meist wenig mit Baukultur zu tun hat.

Das Stuttgarter Beispiel reiht sich als das derzeit prominenteste in die Liste derjenigen Verkehrsprojekte ein, die unsere Städte und Landschaften verunstalten, bei aller Qualität des neuen Tiefbahnhofs. Im Gesamtkontext gesehen, ein zu hoher Preis.

RESUMEE

Dass in der Bundesrepublik Deutschland eine städtebauliche Diskussion doch wieder so geschichtslos geführt werden kann – ob sich aus der Vergangenheit bedienend oder dieser in der Zukunft keinen angemessenen Respekt zu zollend –, ist umso erschreckender, da wir wie kaum ein anderes Land über eine ausgeprägte städtebauliche Tradition verfügen, die sich in den letzten hundert Jahren zunächst durch das Ringen mit den Risiken der gründerzeitlichen Stadt und gegenwärtig mit den Verfehlungen der Stadt der Nachkriegsmoderne auszeichnet. Man möchte glauben, aus diesem Erfahrungsschatz gelernt zu haben.

Allein die Wirklichkeit beweist uns das Gegenteil. Führten die Auseinandersetzungen mit der gründerzeitlichen Stadt in der Regel zu einer Transformation derselben bei gleichzeitigem Respekt für das Vorgefundene, betrachten wir uns den Reformwohnungsbau des beginnenden 20. Jahrhunderts oder die großartigen Siedlungen der klassischen Moderne, so suchen die Kritiker der Stadt der Nachkriegsmoderne allzu häufig ihre Lösungsansätze in der Rückbesinnung auf das Vergangene im Sinne eines „Zurück in die Zukunft“ oder im Sinne einer „Voraussetzungslosen Zukunft“.

Bei allem Respekt der Historie gegenüber und bei allem Verständnis aus dem Überlieferten zu lernen, müssen wir einräumen, dass sich die Ansprüche an unsere Städte und deren Wahrnehmung geändert haben. Aus der Vergangenheit lässt sich zwar lernen, sie lässt sich aber nicht zurückholen – auch nicht im baulichen Sinne.

Helfen wird uns hier nur eine Kultur des Dialogs, die neue Debatten anstößt, andere Optionen erschließt, um daraus Stadtbilder zu entwerfen, die sich nicht der Polarisierung sondern der Kontextualisierung verschreiben. Das steht für eine „StadtBauKultur“, die es ermöglicht, auch gestalterisch in Dialoge zu treten, die Jahrhunderte umspannen und die dabei dennoch in die Zukunft weisen. So gesehen wäre die Suche nach den Potenzialen, die sich aus der Überlagerung von Architektur, Städtebau und Prozessgestaltung ergeben, eine zentrale Herausforderung an eine zeitgemäße „StadtBauKultur“. Die Vielfalt



Abb. 9: „Die DDR hat es nie gegeben“; Quelle: A. Messmer (Hrsg.), *Anonyme Mitte Berlin*, Nürnberg 2009.

der Erscheinungsformen und der strukturellen Transformation der Städte wird von einer Vielzahl von Interpretationen, Geschichten und Sichtweisen begleitet. So gesehen darf es keine Deutungshoheit einzelner Positionen geben, und wir müssen „Stadt“ wieder in ihrer Komplexität gestalten wollen. Dafür brauchen wir keine Wahrheiten, sondern – wie vor 50 Jahren – eine erneuerte, aber im Gegensatz zur damaligen Zeit ideologiefreie Streitkultur.

ALTE STÄDTE – NEUE CHANCEN: ERHALTENDE STADTERNEUERUNG IN DEN NEUEN BUNDESLÄNDERN 1990-2010¹

1. EINFÜHRUNG

Als sich vom 15. bis 17. März 1989 eine Gruppe von Architekten und Stadtplanern aus allen Bereichen der DDR im Max-Klinger-Haus bei Naumburg zu einer Arbeitsklausur des Instituts für Städtebau und Architektur der Bauakademie der DDR traf, stellte man fest:

„Ohne grundlegende Veränderungen des gegenwärtigen Reproduktionsverhaltens werden Verluste eintreten, die für die kulturelle Identität unserer Städte, die Regional- und Nationalkultur der DDR und in Fällen wie Bautzen, Erfurt, Görlitz, Meißen, Mühlhausen, Naumburg, Quedlinburg, Stralsund, Weimar und vielen anderen auch für die europäische Kultur gravierend sind.“²

Im Ergebnis entstand eine „Expertise zur kulturhistorisch wertvollen Bausubstanz in der Reproduktionsstrategie der Stadt bis zum Jahr 2000“ (vgl. Abb. 1). Argumentiert wurde mit Erhebungsdaten aus einer Reihe von bedeutenden Altstädten und historisch geprägten Stadtzentren. Die Gruppe wollte damit den erforderlichen Wandel in den Zielen der staatlichen Baupolitik von der extensiven Neubaustrategie zur intensiven und erhaltenden Stadterneuerung einfordern, wenn entsprechend den Beschlüssen der Partei der SED die Wohnungsfrage im Jahr 1990 für gelöst erklärt werden würde. Zugleich setzte sie sich dafür ein, den einschlägigen Gesetzen und Verlautbarungen zum kulturellen und baulichen Erbe auch endlich gerecht zu werden. Schließlich enthielt das Denkmalsgesetz der DDR aus dem Europäischen Denkmalsjahr 1975 die Aufforderung zur „Städtebaulichen Denkmalpflege“ mit der Möglichkeit der Betrachtung und Unter-Schutz-Stellung von Ensembles und zusammenhängenden Stadtgebieten. Auch hatten die Arbeitsstellen des „Instituts für Denkmalpflege der DDR“ für die wichtigsten Städte „Städtebaulich denkmalpflegerische Zielstellungen – SDZ“ erarbeitet, die das zu schützende Gut charakterisierten und den

1 Leicht überarbeitete Fassung eines Vortrags, gehalten auf der Herbsttagung der „Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt“ anlässlich ihres 50jährigen Jubiläums vom 17.-18. September 2010 in Potsdam.

2 Bauakademie der DDR, Institut für Städtebau und Architektur, Abt. Stadtzentren – Bund der Architekten der DDR, Zentrale Fachgruppe Städtebau, Arbeitsgruppe Stadtzentren, Expertise zur kulturhistorisch wertvollen Bausubstanz in der Reproduktionsstrategie der Stadt bis zum Jahr 2000, Berlin, Mai 1989, eingestuft als „Dienstsache“.



Abb. 1: Expertise zur kulturhistorisch wertvollen Bausubstanz aus dem Jahr 1989 (S. A 1)

möglichte schließlich eine Politik der verantwortungsvollen Zuwendung zu dem reichen kulturhistorischen Erbe, das sich z.B. im Land Sachsen-Anhalt in einer vielfältigen Denkmallandschaft manifestiert. Genannt seien nur die Bauten sächsischer Könige und Kaiser sowie der Reformation.

2. WIR HABEN KEINE CHANCE – NUTZEN WIR SIE!

Die Bürgerproteste zum Umgang mit den historischen Altstädten und Stadtzentren in der Bau- und Gesellschaftspolitik der DDR waren flächendeckend. Vergleichbares war auch im Bewusstsein mancher Fachleute festzustellen. Eine entsprechende Fachveranstaltung der „Bauakademie der DDR“ im Oktober 1989 wurde vom DDR-Bauminister noch abgesagt, jedoch in der Zeit der Modrow-Regierung am 17. Januar 1990 mit großer gesamtdeutscher und auch internationaler Beteiligung nachgeholt.

Das seit November 1989 unter neuer Leitung stehende „Ministerium für Bauwesen und Wohnungspolitik der DDR“ war bemüht, den „Weg von zentralistischer Bauwirtschaft

bewahrenden Umgang mit ihm fixierten. Zwischen der Absicht und der Realität lagen jedoch Welten, und so konnte die Ergebnislosigkeit bei der Bewältigung dieser Herausforderung zu einem tragendes Element der Wende im Herbst 1989 werden.

In den Großstädten – und vielfach auch in den Bezirkshauptstädten – waren bauliche Veränderungen zumeist unsensibel und ideologisch motiviert durchgesetzt worden. Die Mittel- und Kleinstädte hatten, je nach Bedeutung für die zentralistisch gesteuerte Volkswirtschaft, einen Zuwachs an Wohnbauten in Form exklavenartiger Andockungen an die Stadt erhalten. Die historischen Stadtkerne wurden nur in Ausnahmefällen als Flächenensemble wahrgenommen, und Denkmalpflege konzentrierte sich auf herausgehobene Einzelobjekte. Der Zustand der Unbewohnbarkeit der Altstadtgebäude rechtfertigte immer umfangreichere Abrisskonzepte.

Die Menschenketten um abrissgefährdete Areale kennzeichneten in der Zeit der Wende den beschützenden Willen der Bevölkerung. Doch erst die Wiedervereinigung er-

zu demokratischer Baukultur“ zu gehen und den Rahmenbedingungen für die Erhaltung des historischen Baubestandes neue Konturen zu geben. Dabei konnte es sich auf eine ausgezeichnete und solide Grundlagenarbeit des „Instituts für Denkmalpflege“ und der „Abteilung Stadtzentren“ des „Instituts für Städtebau und Architektur der Bauakademie“ stützen.

Sehr differenziert, teilweise aber auch noch in alten Denkweisen verharrend und von Verunsicherung geprägt, waren die Reaktionen und das Eingehen auf die neuen Bedingungen in den Verwaltungen der Bezirke und der Städte. Ähnliches zeichnete sich in allen Bereichen des zentral und örtlich geleiteten Bauwesens ab. Ein gemeinsamer „Aufruf des Stellvertreters des Vorsitzenden des Ministerrates für örtliche Staatsorgane, des Ministeriums für Bauwesen und Wohnungswirtschaft, des Ministeriums für Kultur, des Instituts für Denkmalpflege, der Gesellschaft für Denkmalpflege des Kulturbundes und des ICOMOS-Nationalkomitees der DDR“ vom 22. Februar 1990 an die Öffentlichkeit kennzeichnete eindrucksvoll die Situation und rief zur gesamtgesellschaftlichen Anstrengung auf.

Diese „neuen Töne“ fanden große Aufmerksamkeit und auch Annahmewillen. Sie konnten weitere Abrisse und das Einbrechen von noch mehr innerstädtischen Ersatzneubauten in sperriger Plattentechnologie verhindern, wenn die Bauvorbereitungen nicht schon zu weit gediehen waren. Jedoch erzeugten sie noch keine Aktivitäten zur Sanierung und erhaltenden Stadterneuerung. Hierfür fehlte jede ökonomische und auch noch rechtliche Grundlage. Andererseits fehlten in dieser Zeit in der DDR 700.000 Wohnungen, während ca. 400.000 wegen Unbenutzbarkeit im Altbaubestand leer standen.

2. VOM SCHWIERIGEN ANFANG

Die Aufgabe war eindeutig: Es galt, die noch in bedeutendem Umfang vorhandenen und vielerorts kulturell wertvollen Ensembles historischer Stadtkerne zu erhalten, den Altbaubestand zu sanieren und wieder in Nutzung zu bringen. Aber wie sollte sie gelöst werden?

Im Rahmen erster Kontakte der beiden Bauministerien der DDR und der Bundesrepublik bot das „Ministerium für Raumordnung, Bauwesen und Wohnungswirtschaft“ der Bundesrepublik seine Hilfe und den im Rahmen der seit 1971 betriebenen Stadterneuerung gesammelten Erfahrungsschatz an – sowie eine erste bedeutende Finanzhilfe. Am 5. Januar 1990 vereinbarten die beiden Minister in Berlin das so genannte „Modellstadtprogramm“. In einer ersten Phase des Schulens, Erprobens und Weiter-Vermitteln sollte am Beispiel der Kulturstadt Weimar, der Bischofsstadt Meißen, der Industriestadt Brandenburg und der Hansestadt Stralsund die Methodik praktisch angewandt und damit ein „Schneeballeffekt“ erzeugt werden. Das Programm lief unter der Betreuung bundesrepublikanischer Sanierungsträger schnell und zielorientiert an. Bereits im Februar 1990 wurde deutlich, dass mit der Städteauswahl für vier der sich abzeichnenden neuen östlichen Bundesländer jeweils eine Modellstadt benannt worden war, eine Stadt aus dem künftigen Land Sachsen-Anhalt aber noch fehlte. Die Entscheidung zwischen Quedlinburg und

Halberstadt fiel unter Mitwirkung des betreuenden Sanierungsträgers NILEG zugunsten von Halberstadt aus.

So waren in einem ersten Anlauf noch unter der Regie der DDR-Verwaltungen fünf Modellstädte fixiert. Sehr schnell wurde im Zuge der wachsenden öffentlichen Wahrnehmung und auch zunehmender Vor-Ort-Erfahrungen deutlich, dass mit diesen ausgewählten fünf Städten nicht annähernd auf die umfangreich erkennbare Problematik reagiert werden konnte. So ergab sich folgerichtig nach der Bildung der neuen Länder im Herbst 1990 eine zweite Welle von Städten in das Modellstadtprogramm. Im Januar 1991 kamen die Städte Güstrow, Tribsees, Cottbus, Görlitz, Jena, Mühlhausen und Naumburg hinzu. Diese Modellstädte wurden bis Ende 1994 direkt durch das Bundesförderprogramm „Modellvorhaben der Stadterneuerung“ vom Bund und nur unter Konsultation der Länder auf hohem Niveau gefördert und später abschließend in eines der dann geltenden „Förderprogramme Städtebaulicher Denkmalschutz“ oder „Allgemeine Städtebauförderung“ übergeführt.

Neben der Bereitstellung der benötigten Finanzmittel stellte sich die Neustrukturierung und strategische Ausrichtung der Bauwirtschaft auf die sich nun abzeichnenden kleinteiligen und sehr differenzierten Bauaufgaben als weiteres Problem heraus. Die bisherigen großen und mit „Wasserköpfen“ ausgestatteten Kombiatsstrukturen erwiesen sich als denkbar ungeeignet. Und selbst wenn sich diese sehr schnell in einzelne spezialisierte Betriebe auflösten, bedeutete dies noch keinen Wissens- oder Technologiezuwachs für die Lösung der neuen Aufgaben.

Eine der spektakulären Maßnahmen im Zeitraum März bis Juni 1990, die dieser Problematik gerecht werden sollte, war die auf Grund einer Regierungsvereinbarung zwischen der DDR und der Bundesrepublik ermöglichte Zweitverwendung des Reisezahlungsmittelfonds. Die von den DDR-Bürgern zur Ermöglichung ihrer Reisewünsche eingetauschten Mark der DDR wurden ein zweites Mal in Umlauf gebracht und in die Ausgründung von spezialisierten Bereichen aus den Kombinatensowie in die Gründung kleinerer Bau- und Handwerksbetriebe und von Planungs- und Baubüros investiert. Außerdem war es möglich, Baumaterialien auf dem bundesrepublikanischen Markt im Umtauschverhältnis 1:2 zu kaufen. Nach anfänglichem Zögern wurde bis zum Beginn der Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion am 30. Juni 1990 von dieser Möglichkeit rege Gebrauch gemacht. Am Ende waren noch einmal 756 Mio. Mark der DDR zugunsten des freien Berufes und des gewerblichen Bauens auf dem Gebiet der DDR eingesetzt worden.

Eine weitere bedeutende, weil staatsrechtliche Maßnahme in dieser Zeit war die Verabschiedung der Kommunalverfassung der DDR durch die Volkskammer am 21. Mai 1990. Damit war den Kommunen die Planungshoheit für ihr Territorium übertragen und die zentralstaatliche Eingriffsmöglichkeit endgültig abgeschafft. Die Kommunen konnten nun auch rechtlich abgesichert Planungs- und Bauprozesse in die eigenen Hände nehmen und Schwerpunkte aus eigenem Antrieb setzen. Dabei gab es nach den Erfahrungen der Wendebewegung keine Kommune, die den Themenfeldern Stadtsanierung und Innenstadtentwicklung keine besondere Bedeutung beigemessen hätte.

3. ENTWICKLUNG DER INSTRUMENTE – ZUR ENTSTEHUNG DES „PROGRAMMS STÄDTEBAULICHER DENKMALSCHUTZ“

In dem Denkmalschutzgesetz der DDR aus dem Jahr 1975 waren der Begriff und der Status der Städtebaulichen Denkmalpflege aus heutiger Sicht durchaus beispielhaft formuliert. Zu dieser Zeit war der Denkmalbestand der DDR auf etwa 50.000 Baudenkmale geschätzt worden. Hervorgehoben wurde der Wert von etwa 700 Altstädten, davon 200 von besonderem historischen Wert mit etwa 15.000 Einzeldenkmalen. Der im Gesetz verwendete Denkmalbegriff war umfassend und beinhaltete auch Denkmale des Städtebaus und der Architektur, Stadt- und Ortsanlagen, Straßen- und Platzräume, Stadtsilhouetten und Ensembles.

Das Gesetz ermöglichte die Ausweisung von „Denkmalschutzgebieten“ und „Denkmalschutzbereichen“. Auf dieser Grundlage erfuhren in den 1970er und 1980er Jahren ausgewählte Innenstadtbereiche in vielen Städten eine erste Aufwertung. Fußgängerzonen, manchmal in Umdeutung des eigentlichen Begriffs auch „Boulevards“ genannt, wurden mitunter sehr attraktiv eingerichtet und von der Bevölkerung in hohem Maße angenommen. Vielerorts erhöhte sich damit aber auch der Kontrast zu den unmittelbar angrenzenden, von Leerstand und Verfall der Gebäudesubstanz geprägten Zonen.

Die für die ausgewählten Modellstädte geschilderte Situation traf im Prinzip auf viele Städte in den aus der DDR hervorgegangenen östlichen Bundesländern zu. Rasch hatte sich unter dem schon in der Wendezeit vorherrschenden Motto „Rettet die Altstädte!“ eine von den Bürgern mit Begeisterung gestützte Stadterneuerungsbewegung entwickelt. Diese Bewegung aufzunehmen, war die wichtigste Aufgabe zur weiteren Entwicklung der Städte in den östlichen Bundesländern in den Jahren 1990 und 1991. Dank der außerordentlich verdienstvollen Vorarbeit des „Instituts für Denkmalpflege“ der DDR bzw. engagierter Mitarbeiter in der „Abteilung Stadtzentren des Instituts für Städtebau und Architektur der Bauakademie der DDR“ war man sich bewusst, dass es über 200 Städte mit erhaltenen historischen Stadtkernen von internationaler, nationaler und regionaler Bedeutung gab – „das Tafelsilber der deutschen Einheit“, wie es der spätere Bundesbauminister Töpfer wertschätzte – und dass dieser hohen Anzahl mit der bis dahin angelaufenen Programmatik des Modellstadtprogramms allein nicht annähernd gerecht werden konnte.

Wie sich im weiteren Verlauf das vereinigte Deutschland dieser anspruchsvollen nationalen Aufgabe annahm, kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Zusätzlich zum sofort mit der deutschen Einheit einsetzenden Programm der „Allgemeinen Stadterneuerung“ und dem Modellstadtprogramm legten engagierte Persönlichkeiten in der Denkmalpflege, verantwortliche Mitarbeiter in Bundes- und Länderministerien und zielorientiert handelnde Politiker in der ersten Hälfte des Jahres 1991 das „Bund-Länder-Sonderförderprogramm Städtebaulicher Denkmalschutz“ auf. Das Programm wurde am 28. Mai 1991 von Bundesbauministerin Irmgard Schwätzer in Neuruppin verkündet. Gleichzeitig berief sie eine gesamtdeutsche, mit ausgewiesenen Fachleuten besetzte unabhängige Expertengruppe unter Leitung von Gottfried Kiesow zur fachlichen Begleitung des Programms und

mit Beratungsauftrag für die Politik auf Bundes-, Landes und kommunaler Ebene. Als erste Verlautbarung verabschiedete die Expertengruppe die „Neuruppiner Erklärung“. 92 Städte in den östlichen Bundesländern wurden in die Programme des „Städtebaulichen Denkmalschutzes“ aufgenommen, um die Einheit zwischen Gebäude- und Stadtsanierung in den Stadtkernen zu gewährleisten. Damit war ein ganz wesentlicher, für die zukünftige Entwicklung bedeutender Schritt erfolgt, der insbesondere auch der Schärfung der Begriffe „Städtebauliche Denkmalpflege“ und „Städtebaulicher Denkmalschutz“ diente.

Die Denkmalpflege erfasst alle Arbeiten, die zur Erhaltung und Unterhaltung von Kulturdenkmälern, also auch von Stadtanlagen, erforderlich sind. Demgegenüber dient der Städtebauliche Denkmalschutz in seiner bisherigen Ausformung dem Schutz von historischen Stadtkernen als Stadt Denkmale und somit Flächendenkmale, damit diese als wichtiges kulturelles Erbe dauerhaft erhalten und bei Sanierungen nicht verfälscht und beeinträchtigt werden. Er ist auf den Schutz von Ensembles bezogen und als politisch wirksames Programm mit Rechts- und Fördermitteln untersetzt. Sein Ziel ist die vitale und für alle Stadtbürger attraktive und zukunftsfähige Stadt mit ihren öffentlichen Räumen und vielfältigen Funktionen. Diese auch heute immer wieder neu herausfordernde Problematik formulierte Gottfried Kiesow damals wie folgt:

„Erhaltung aber kann bei einem Stadt Denkmäl nicht bloße Konservierung bedeuten. Dies würde nicht nur seine Lebensfähigkeit in Frage stellen, sondern auch seinen Charakter verändern, gehört doch neben den naturräumlichen Vorgaben und der wirtschaftspolitischen, planerischen und gestalterischen Gründungsidee die Weiterentwicklung durch den Geschichtsprozess zu den wesentlichen Eigenschaften, aus denen die Stadtgestalt entstanden ist. Städtebaulicher Denkmalschutz beinhaltet deshalb nicht einen bestimmten, festzuschreibenden Zustand, sondern die Steuerung eines immerwährenden Entwicklungsprozesses.“³

Seit seiner Einführung hat sich das Programm vor allem als strategisches Konzept bewährt und in praktischer Hinsicht eine Schärfung seines Profils erfahren. Es ist eingebunden in das geltende Städtebaurecht über das Instrument der Erhaltungssatzung nach § 172 BauGB und gilt als privilegierter Programmbereich der Städtebauförderung. Privilegiert auch dadurch, dass die Kommunen als Träger der Maßnahmen nur anteilig 20 Prozent der Kosten zu tragen haben, während der Bund und das entsprechende Land jeweils 40 Prozent übernehmen.

Damit ist auch vielen kleinen Städten in wirtschaftlich schwachen Regionen die Möglichkeit gegeben, an dem Programm zu partizipieren – für die kulturelle Bausubstanz vieler geförderter Städte von größter Bedeutung.

3 G. Kiesow, „Städtebaulicher Denkmalschutz“ aus der Sicht der Denkmalpfleger, in: Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.), Alte Städte – Neue Chancen. Städtebaulicher Denkmalschutz mit Beispielen aus den östlichen Ländern der Bundesrepublik Deutschland, Bonn 1996, S. 14.

4. WIRKUNGEN DES „PROGRAMMS STÄDTEBAULICHER DENKMALSCHUTZ“

Ursprünglich nur mit einer Laufzeit bis 1994 angelegt, zeigte das Programm schon in seinen ersten drei Jahren, dass es ein hervorragendes und außerordentlich wirksames Instrument ist, um den Aufholprozess der Städte in den ostdeutschen Ländern hinsichtlich ihrer umfassenden Vitalisierung erfolgreich zu gestalten. Die Ergebnisse haben nachweislich vielen Städten einen ersten wirtschaftlichen und damit auch mentalen Aufschwung für ihre Bürger ermöglicht. Und so hat es keiner großen politischen Aktivität bedurft, die Weiterführung des Programms über 1994 hinaus und seine Verstetigung bis heute festzulegen. Inzwischen wurden seitens des Bundes ca. 1,85 Mrd. Euro investiert, dazu kommen noch die Komplementärmittel der Länder und der Kommunen sowie die durch die öffentliche Förderung aktivierten privaten Mittel. Die Zahl der beteiligten Kommunen hat sich im Laufe der Zeit auf inzwischen 178 Städte erweitert. Insgesamt sind bis heute fast 200 historische Innenstädte durch Programmmittel gefördert worden. Allen diesen Städten ist die Wirkung anzusehen. Im Verlauf von nicht einmal zwei Jahrzehnten ist es gelungen, sie aus dem Zustand höchster Gefährdung wieder in eine gesicherte Existenz zu führen. Die städtischen Grundstrukturen konnten überall stabilisiert, die städtischen Funktionen entwickelt und gestärkt werden.

Vielerorts sind die Stadtbilder so eindrucksvoll und attraktiv geworden, wie sie es in ihrer Jahrhunderte alten Geschichte in dieser Einheitlichkeit nie waren. Von den in der Regel kleinteiligen Maßnahmen haben vorrangig das einheimische Gewerbe und der Mittelstand profitiert. Arbeitsplätze in Bau- und Handwerksbetrieben, Planungsbüros und in der Verwaltung wurden gesichert. Und nicht zuletzt haben die Sanierung und die Wiedererweckung historischer Gebäude, Stadträume und Stadtbilder dem Tourismus und der Fremdenverkehrswirtschaft einen großen Aufschwung beschert.

Dabei verlief die Einführung und Verstetigung des Programms keineswegs nur konfliktfrei. Schon in der Einführungsphase kritisierte die Expertengruppe auf Grund vielerorts gemachter Erfahrungen neben zögerlichem Finanzmittelabfluss zugunsten der innerstädtischen Bausubstanz auch vehement die Ursache dafür: die Eigentumsregelung des Einigungsvertrages. Diese war leider nicht mehr zu beeinflussen und zeigt bis heute noch Wirkungen. In den 1990er Jahren war auch den großen Einzelhandelsentwicklungen im Umfeld der Städte der Kampf angesagt. Jede Kommune, die dagegen argumentierte und handelte, konnte sich der Wertschätzung und Unterstützung der programmbegleitenden Fachleute sicher sein.

Als kontraproduktiv für die gewünschte Aktivierung der vorhandenen innerstädtischen Bestände hat die Expertengruppe von Anfang an die Einfamilienhauspolitik des Bundes bewertet. Sie fand im ostdeutschen Raum auch Unterstützung, jedoch lagen die Mehrheiten bei den westdeutschen Ländern. Erst mit der rot-grünen Koalition im Jahr 2003 wurde diese Politik beendet. Fachleute schätzen ein, dass es bisher gelungen ist, die Bausubstanz von ca. 70 Prozent der in den festgelegten Erhaltungsgebieten liegenden innerstädtischen Ensembles zu sanieren und in der Regel auch funktionell wieder zu aktivieren.

5. ZUR ZUKUNFT

Die Erhaltung und Erneuerung unserer Innenstädte und damit auch der Städtebauliche Denkmalschutz stehen weiterhin vor einer Reihe von Problemen, die sich nicht so einfach lösen lassen, sondern wirkliche Herausforderungen an die Zukunft des Programms stellen. So sind in vielen Städten noch erhebliche Sanierungsaufgaben zu leisten, um prägende und deshalb unverzichtbare Stadtsubstanzen zu erhalten. Vielfach sind diese noch gar nicht begonnen worden, weil sie sich auf Grund ihrer Größe oder anderer Komplikationen bis hin zu immer noch nicht gelösten Eigentumsproblemen als zu kompliziert darstellen. Sie bedürfen eines „langen Atems“. In allen diesen Fällen wird es erforderlich sein, sich in Verknüpfung mit der integrierten Stadtentwicklungsplanung zu Fachplänen zum Städtebaulichen Denkmalschutz durchzuringen und diese als Selbstbindungsbeschlüsse der Kommune festzusetzen. Darin sollten Prioritäten gesetzt und für das Stadtensemble unverzichtbare Substanzen und Situationen klar definiert werden. Diese müssen dann im koordinierten Vorgehen aller Verantwortlichen geschützt und unter Nutzung der in der jährlichen Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern getroffenen Festlegungen gesichert werden. Die Voraussetzungen hierfür bis hin zu einer Vollfinanzierung der Sicherung sind durch den Bund gegeben.

Darüber hinaus stehen alle Städte vor den Problemen des demografischen und beschäftigungsstrukturellen Wandels und damit verbundener Schrumpfungsprozesse. Eine auf Nachhaltigkeit setzende und aufgeklärte Stadtpolitik muss die räumlichen Auswirkungen im Rahmen ihres integrierten Stadtentwicklungskonzeptes sinnvoll und zukunftsfähig gestalten. Den Prozess aktiv zu steuern bedeutet, die Mitte zu stärken und das Schrumpfen an den Rändern zu verorten.

Ein neues Konfliktfeld ergab sich aus den Wirkungen, die sich mit der Einführung des Programms „Stadtumbau Ost“ einstellten. Die „Expertengruppe Städtebaulicher Denkmalschutz“ stellte bald nach Einführung des Programms bei ihren turnusmäßigen Reisen in einer Reihe von Programmstädten vor allem im Süden und Westen fest, dass die in vollem Umfang geförderten Abrisse nicht nur in randstädtischen Plattenbaugebieten erfolgten, sondern da und dort - nicht massenhaft, aber doch bemerkbar - auch in innerstädtischen Beständen. Dies betraf anfangs hauptsächlich die ersten Ringe um die historischen Stadtkerne, die Gründerzeitgebiete. Dort war in den Objekten, die keine alten oder neuen Eigentümer gefunden hatten oder wegen ungeklärter Eigentumsverhältnisse unsaniert bei den Wohnungsunternehmen in treuhänderischer Verwaltung verblieben waren, Leerstand angewachsen. Mit der Chance des finanzierten Abrisses war sodann die Befreiung von Altschulden gegeben - eine Möglichkeit, die landespolitisch unterschiedlich ausgeprägt war. Prinzipiell jedoch war dieses Geschehen nicht im Sinne des Städtebaulichen Denkmalschutzes. Denn auch wenn die Gründerzeitgebiete nicht zu den per Erhaltungssatzung geschützten historischen Stadtkernen gehörten, so war ihr Bestand doch ein unerlässliches Bindeglied zwischen dem historischen Altstadtbereich und der umgebenden Stadt. Wiederholt sprach sich die Expertengruppe gegen solche Entwicklungen aus, die



Abb. 2: Bad Langensalza

Werbefahnen zur Sanierung der Marktstraße;
Foto: Michael Bräuer.



Abb. 3: Bad Langensalza.

Attraktiver Stadtraum in der sanierten Altstadt;
Foto: Michael Bräuer.

auch den Altstadtbeständen drohten, wenn aus verschiedensten Gründen dort leer stehende und unsanierte Bausubstanz weiter verfallen und damit irgendwann abbaureif werden kann. Teile der Forderungen der Expertengruppe sind von der Bundespolitik aufgenommen und in die jährlich abzuschließenden Verwaltungsvereinbarungen mit den Ländern eingeführt worden. Das betraf vor allem die Mittelbereitstellung für Notsicherungen an bestandsgefährdeten, aber unverzichtbaren Gebäuden. Die Akzeptanz und effektive Nutzung dieser Möglichkeit hat bei einigen Ländern jedoch erst zeitverzögert stattgefunden oder wird noch gar nicht wahrgenommen. Leider ist auch der in der Vergangenheit hoch wirksame Aspekt der Investitionszulage auf Grund der Intervention des Freistaates Sachsen zunächst einmal gänzlich abgeschafft worden. Die Wiedereinführung wird intensiv betrieben. Erfreulich zu bemerken ist, dass in Städten mit massiven Abrissproblemen oder Eingriffen in die historische Bausubstanz – vielleicht auch noch in Erinnerung an die basisdemokratischen Bewegungen der Wendezeit – das Engagement in der Bevölkerung für die Erneuernde Stadterhaltung wächst. In diesem Zusammenhang gegründete Stadtforen in Leipzig, Chemnitz, Freiberg, Görlitz und zuletzt in Altenburg reagieren auf beabsichtigte oder schon begonnene Fehlentwicklungen.

6. BILANZ UND AUSBLICK

In der bisherigen Laufzeit des Programms wurden mit großer Kontinuität 18 Kongresse „Städtebaulicher Denkmalschutz“ organisiert und mit Erfolg absolviert – fast alle in der Welterbestadt Quedlinburg. Sie waren überaus wichtige Orte der Kommunikation und des Erfahrungsaustausches zwischen Architekten, Mitarbeitern der Verwaltung, Sanierungsträgern, Kommunalpolitikern und auch Bürgern. Diese Begegnungen schufen immer

neue Erfahrungsbilder, die zur Bestätigung und der Weiterentwicklung des Programms beigetragen haben. Darüber hinaus entwickelte sich die „Expertengruppe Städtebaulicher Denkmalschutz“ als gesamtdeutsches Gremium von Wissensträgern, das bislang in über 90 Arbeitstreffen einen umfassenden Erfahrungsaustausch gepflegt und vor Ort Beratung in vielfältiger Form angeboten hat. Neben der Mitwirkung an den jährlichen Kongressen in Quedlinburg hat die Expertengruppe an drei weiteren bundesweiten Kongressen mitgewirkt sowie zwei Bundeswettbewerbe durch Übernahme der Juryaufgaben mitgestaltet: den Bundeswettbewerb 1992-1994 „Erhaltung des historischen Stadtraums in den neuen Ländern der Bundesrepublik Deutschland“ unter Teilnahme von 110 Städten und dem Abschlusskongress im Mai 1994 in Erfurt sowie den bundesweiten Wettbewerb 2001-2002 „Leben in historischen Innenstädten und Ortskernen – Zukunft für urbane Zentren und Räume“, an dem sich 128 Städte – davon 19 aus den westlichen Bundesländern – beteiligten. Der zuletzt genannte Wettbewerb wurde mit dem „10. Kongress Städtebaulicher Denkmalschutz“ in der wieder aufgebauten und neu gestalteten Johanniskirche in Magdeburg erfolgreich abgeschlossen.

Die Programme zur „Allgemeinen Stadterneuerung“, aber insbesondere das „Programm Städtebaulicher Denkmalschutz“ und seine immer weiter qualifizierten Instrumente, seine schöpferischen und kommunikativen Wirkungen, die Anregungen, die es immer wieder vermittelt und vor allem seine nicht zu übersehenden hervorragenden Ergebnisse stellen ein besonders positives Element der Herstellung der deutschen Einheit dar. Die dafür eingesetzten Fördermittel wurden sinnvoll und nachhaltig investiert.

Man kann heute davon ausgehen, dass das „Programm Städtebaulicher Denkmalschutz“ – seit 2009 ein gesamtdeutsches Programm – mit erweiterten inhaltlichen Orientierungen und Wirkungen sowie mit differenzierten Ansätzen entsprechend der föderalen Struktur der Bundesrepublik noch über eine Reihe von Jahren weiter geführt werden wird. Bedarf ist ausreichend gegeben, auch wenn sich manche Probleme und Rahmenbedingungen in den westlichen Bundesländern anders darstellen. Entscheidend ist, dass die aus allen Ebenen und Richtungen aufgelaufenen Proteste gegen die Halbierung der Städtebaufördermittel Wirkung zeigen und im kommenden parlamentarischen Prozess der Haushaltsvorgaben für 2011 diese Mittel nicht als Subventionen gewertet werden, sondern als Wirtschaftsförderung im umfassendsten Sinne des Wortes.

STADTSANIERUNG IN FREIBERG/SACHSEN

1. VORBEMERKUNGEN

Die Stadt Freiberg blickt auf 850 Jahre Stadtentwicklung zurück – ein jahrhundertelanger Zeitraum, in dem Zeitgeschmack und technische Möglichkeiten gestalterische Grenzen und Ziele setzen. Die Wertschätzung der Kernstadt, also der alten Stadt, ist dabei in unterschiedlichen Epochen durchaus unterschiedlich gewesen. In der Charta von Athen¹ etwa heißt es, dass die Städte, so wie sie heute existieren, so gebaut seien, dass ihre Beschaffenheit dem öffentlichen und privaten Wohl widerspricht: „Gewisse Schöngeister kämpfen um die Erhaltung alter malerischer Viertel, ohne sich um das Elend, das Durcheinander und die Krankheiten zu kümmern, die in jenen Vierteln zu Hause sind“. Immerhin heißt es aber auch, dass einige Viertel wegen der historischen oder der künstlerischen Werte teilweise geschont werden müssten.

Soziologische, bautechnische, verkehrstechnische und politisch-ideologische Argumente ließen sich offenbar zu allen Zeiten für oder gegen die Bewahrung der alten Stadt finden. So war nach dem Zweiten Weltkrieg in Ostdeutschland die Überwindung der bürgerlichen Stadt und deren sozialistische Umgestaltung geplant. In Westdeutschland gab es zwar ein erstes Städtebauförderungsgesetz, dessen Ziel aber eher in Flächenabrissen und der möglichst verkehrsgerechten Neubebauung der Altstädte bestand, als dass man sich des Wertes der historischen Substanz dadurch besonders bewusst geworden wäre. Die Altstadt war ganz einfach ein Teil der Gesamtstadt, die mit ihr alle Entwicklungen, aber auch alle Probleme gemeinsam hatte.

Heute kann man unabhängig von den Zielen und erreichten Ergebnissen von etwa 50 Jahren Stadtsanierung sprechen, wobei die Jahre des Wiederaufbaus der zerstörten Innenstädte noch hinzugerechnet werden können. Aktuelle Stadtsanierung sollte als ein Prozess partnerschaftlicher Stadterneuerung verstanden werden, der eine Besinnung auf allgemein verbindliche Werte und Ziele für die Altstadt erfordert. Sie ist dann besonders erfolgreich, wenn sich alle Beteiligten auf realistische Wege zur Erreichung dieser Ziele einigen und Kompromissfähigkeit erkennen lassen, um auch die damit verbundenen vielen kleinen und großen Probleme des Zusammenlebens und Arbeitens in einer historischen Stadt zu lösen.

1 Vgl. H. Bodenschatz, Charta von Athen: Fragen an eine Legende, in: Die alte Stadt 31 (2/2004), S. 83 ff.

2. KURZES STADTPORTRÄT

Die Geschichte der Stadt Freiberg begann mit einem ersten Silbererzfund im Jahr 1168, wonach ein reger Zustrom von Menschen aus der näheren und weiteren Umgebung begann. Von Anfang an planmäßig angelegt, entwickelte sich die Stadt Freiberg aus mehreren Siedlungskernen, nämlich aus

- ▷ einem Teil des Waldhufendorfes „Christiansdorf“,
- ▷ einer ersten bereits um 1170/80 entstandenen städtischen Siedlung von Bergleuten, auch Kaufleuten, der Unterstadt,
- ▷ der zur Sicherung der Silbereinkünfte des Markgrafen angelegten Burg Freudenstein mit Burglehn und Dom,
- ▷ einer Kaufmannssiedlung mit Obermarkt, Rathaus und Petrikirche, ebenfalls Ende des 12. Jahrhunderts.

Entstanden als erste freie Bergstadt in Sachsen entwickelte sich Freiberg im Mittelalter durch den Silberbergbau und die Erzverhüttung zum wirtschaftlichen und kulturellen Zentrum der Wettiner und der Markgrafschaft Meißen. Der Reichtum Sachsens schlug sich auch in der Stadt und der Gestaltung ihrer Gebäude nieder. Schon in früher Zeit wurden eindrucksvolle Kirchen errichtet, von denen der Dom St. Marien die bekannteste ist, wenngleich der romanische Vorgängerbau beim großen Stadtbrand im Jahr 1484 weitestgehend zerstört worden war. Die danach errichtete spätgotische Hallenkirche gehört mit ihrer reichen Ausstattung und zwei Silbermannorgeln zu den bedeutendsten Kirchen in Sachsen. Nach dem genannten Stadtbrand setzte vor allem in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts eine umfassende Bautätigkeit ein, so dass sich das heutige Stadtbild vorwiegend mit Gebäuden aus der Zeit von Gotik und Renaissance präsentiert, zum großen Teil ausgestattet mit reich verzierten Holzbalkendecken und einer Vielfalt von Wandmalereien.

Im Jahre 1765 wurde die älteste montanwissenschaftliche Hochschule der Welt, die „Bergakademie“, gestiftet. Diese begründete den Wissenschaftsstandort Freiberg, heute mit „Technischer Universität“. Nachdem im Jahre 1913 die Gruben geschlossen worden waren, wurden sie Mitte der 1930er Jahre wieder aufgewältigt und bis 1969 betrieben. Danach erfolgte die nochmalige Stilllegung des Bergbaus im Freiburger Revier. Noch in Betrieb befinden sich lediglich die Besucherbergwerke „Reiche Zeche“ und „Alte Elisabeth“, die gleichzeitig für die Ausbildung der Studenten der Bergakademie genutzt werden.

Die Stadt liegt am Nordrand des Erzgebirges, in der Mitte zwischen der Landeshauptstadt Dresden und dem Oberzentrum Chemnitz. Als Mittelzentrum ist Freiberg Sitz der Kreisverwaltung des Landkreises Mittelsachsen und „Große Kreisstadt“. Nach einem Rückgang der Einwohnerzahl um 6.000 seit 1995 besitzt die Stadt derzeit rund 40.500 Einwohner. Dieser Einwohnerverlust resultiert aus einem Überschuss an Sterbefällen gegenüber Geburten sowie einer größeren Anzahl von Wegzügen als Zuzügen. Größte Arbeitgeber sind das Landratsamt Mittelsachsen und die TU Bergakademie mit jeweils etwa 1.500 Beschäftigten. Daneben ist Freiberg ein bedeutender Standort der Halbleiterindustrie mit



Abb. 1: Fribergum Misinae.

Plan von Freiberg aus Münsters Kosmographie von 1575; Quelle: Stadtarchiv Freiberg, D-AV-Ca 47 II.

den Firmen „Siltronic AG“, „Deutsche Solar GmbH“ und „Freiberger Compound Materials GmbH“, in denen etwa 2.400 Beschäftigte tätig sind. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von mittelständischen Betrieben wie etwa die „Freiberger Brauhaus GmbH“ oder die „Molkerei Freiberg“. Die Arbeitslosenquote liegt bei 9,4%.

Als kulturelles Zentrum wirkt Freiberg mit der „Mittelsächsischen Theater und Philharmonie GmbH“ nicht nur in den Theatern von Freiberg und Döbeln, sondern in der gesamten Region. Im Abstand von zwei Jahren finden verbunden mit einem bedeutenden internationalen Organistenwettbewerb die „Silbermanntage“ statt, in Erinnerung an den berühmten Orgelbauer Gottfried Silbermann und seine Freiberger Werkstatt. Auch bergmännische Traditionen werden in einer Reihe von Vereinen weiterhin gepflegt. Der bedeutendste Verein ist die „Historische Freiberger Berg- und Hüttenknappschaft“ mit über 350 Mitgliedern.

In der rund 50 ha großen Altstadt befinden sich etwa 660 Wohngebäude, davon etwa 500 im Rang eines Kulturdenkmals. Tangiert wird die Altstadt von der Bundesstraße 173 Dresden-Chemnitz sowie von der Bundesstraße 101, die vom Erzgebirge nach Meißen führt.

3. DIE ALTSTADT NACH 1945

Nach dem Zweiten Weltkrieg, in dem Freibergs Altstadt glücklicherweise keine Kriegsschäden erleiden musste, spielten Altstadtfragen kaum eine Rolle. Dementsprechend waren in den frühen 1950er Jahren in der Stadtverwaltung Fachleute tätig, deren Möglichkeiten für praktische Stadtsanierung begrenzt blieben. Dennoch, ein wesentlicher erster Ansatz bestand in der Erarbeitung einer Farbleitplanung für die wichtigsten Teile der Altstadt. Wenngleich es ein spezielles Planungsrecht nicht gab und kommunale Gestaltungssatzungen nicht existierten, wurde diese Farbleitplanung Grundlage für die Gestaltung der Straßenfassaden, auch wenn es in dieser Zeit nur sporadische Instandsetzungen der Bausubstanz gab. Dies resultierte zum einen aus dauerhaften Materialengpässen und zum anderen aus den geringen Mitteln, die den Hauseigentümern aus den Mieteinnahmen zur Verfügung standen, da die Mietpreise im Wesentlichen auf Vorkriegsniveau eingefroren waren. Für dringend notwendige Reparaturen, insbesondere an der Gebäudehülle, wurden durch die Sparkasse zinsgünstige Darlehen zur Verfügung gestellt, die bei Notwendigkeit auch zwangsweise verordnet werden konnten. Unter diesen Bedingungen war eine nachhaltige Stadtsanierung nicht möglich. Daran änderte auch die Tatsache nichts, dass insbesondere anlässlich von politischen Feiern und zu besonderen Jahrestagen die Fassaden der Häuser in bestimmten Straßenzügen bzw. am Obermarkt mit einem neuen Anstrich versehen wurden.

In den Jahren 1968/69 wurde eine Konzeption zur weiteren sozialistischen Umgestaltung der Stadt erarbeitet mit dem Ziel der „typischen unverwechselbaren Gestaltung“. Dabei wurde durch den Bürgermeister einerseits vorgegeben, dass das wichtigste Rekonstruktionsgebiet die Altstadt sei, andererseits wurde wörtlich erklärt: „Erhaltungswürdiges darf die künftige Entwicklung nicht beschränken“.²

In dieser Zeit wurde Prof. Hermann Henselmann, der einer der Architekten der Stalinallee in Ostberlin gewesen war und damals als Leiter der Experimentalwerkstatt der Bauakademie der DDR arbeitete, beauftragt, eine „Städtebauliche Studie für die Freiburger Altstadt“ zu erarbeiten. Henselmann setzte dafür in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung folgende Schwerpunkte:

- ▷ Die Altstadt soll auch zukünftig die Funktionen des Zentrums erfüllen.
- ▷ Das Raster der alten Stadt soll beachtet werden.
- ▷ Die Stadt Freiberg soll als Beispielstadt für die Bewahrung historischer Stadtstrukturen vorgeschlagen werden.
- ▷ Die historische Stadt soll durch neue Elemente bereichert werden, dazu könnten auch neue Maßstäbe gesetzt werden.³

2 Vgl. *Stadtarchiv Freiberg*, Akten des Rates der Stadt, Archiv Nr. 7905.

3 Vgl. ebda., Nr. 3517.

Was diese Umgestaltung für die Altstadt bedeutet hätte, lässt sich an dem noch vorhandenen Modell ablesen (vgl. Abb. 2). Bereiche der Petersstraße mit der Petrikirche, die Obermarktbebauung und ein Teil der jetzigen Erbischen Straße und Burgstraße wären erhalten geblieben sowie die Nikolai-kirche, der Dom und wenige Häuser um den markanten Donatsturm. In den übrigen Bereichen sollten nicht nur neue Gebäude, teilweise als Hochhäuser, teilweise in industrieller Bauweise als Wohngebäude errichtet werden, sondern auch größtenteils völlig neue Stadtstrukturen entstehen. Zeichen setzen wollte man mit Solitären, u.a. mit einer durch eine Kristallstruktur geprägten neuen Stadthalle sowie dem Neubau des Theaters, das im zentralen Bereich des 1896 angelegten Albertparks entstehen sollte. Die damit verbundene Perspektive der Altstadt

wurde seinerzeit niemals öffentlich diskutiert, sondern allenfalls Fachleuten und den mit dem Bauwesen befassten Funktionären zugänglich gemacht. Es ist nach wie vor umstritten, ob eine Umsetzung dieser Planung jemals ernsthaft ins Auge gefasst worden war oder ob es sich lediglich um eine Alibiplanung für den damals amtierenden, sehr pragmatisch agierenden Bürgermeister der Stadt handelte. Aber auch die materiellen Möglichkeiten in der Bauindustrie der DDR schlossen eine Realisierung dieses Vorhabens aus. Immerhin wurde diese Planung bei entsprechenden Gelegenheiten vor allem durch den damals amtierenden Stadtarchitekten gewissermaßen als „abschreckendes Beispiel“ benutzt, um Fachleute von der Notwendigkeit der Sanierung einzelner Gebäude zu überzeugen.

Dass solche rigorosen Vorstellungen mit ihren gravierenden Auswirkungen gelegentlich dennoch umgesetzt wurden, lässt sich zum Beispiel an der Altstadt von Zwickau ablesen, in der nach einem teilweisen Flächenabriss des Baubestands Hochhäuser und Plattenbauten entstanden sind. Ein noch abschreckenderes Beispiel gibt die Innenstadt von Sokolov (Falkenau) in der Tschechischen Republik, wo die Altstadt bis auf Schloss, Kloster, Hauptkirche und eine Bebauung um den Markt nahezu restlos beseitigt und durch Hochhäuser ersetzt wurde.

In Freiberg wurde die Altstadt im Jahre 1976 unter Schutz gestellt und für die Aufnahme in die zentrale Denkmalliste der DDR vorgesehen. Dieser Beschluss wurde nicht etwa



Abb. 2: Planung für die Umgestaltung der Altstadt.

Modell von Hermann Henselmann, 1969; Foto: Waltraud Rabich.



Abb. 3: Die Freiburger Altstadt; Luftbild/Quelle: Stadtverwaltung Freiberg.

von den kommunalen Gremien gefasst, sondern interessanterweise von der Bezirksleitung der SED in Karl-Marx-Stadt, dem heutigen Chemnitz. Nach diesem Beschluss wurde im Jahr 1977 eine Aufgabenstellung zur Rekonstruktion und Umgestaltung der Freiburger Altstadt erarbeitet, die folgende Schwerpunkte aufwies:

- ▷ Die Altstadt soll gemäß den Anforderungen der sozialistischen Gesellschaft gestaltet werden;
- ▷ Bedeutsames soll erhalten werden;
- ▷ Flächenabbrüche sind auf bestimmte Gebiete mit nicht besonders hochwertiger Bebauung zu beschränken.⁴

Gleichzeitig wurde festgelegt, dass Neubauten in diesen Bereichen in industrieller Bauweise, maximal fünfgeschossig, ausgeführt werden sollten. Dank engagierter Fachleute in der Verwaltung ist es zu diesen Flächenabbrüchen allerdings nicht gekommen – bis auf eine Ausnahme, deren Fläche nach 1990 in einer zurückhaltenden Bauweise wieder bebaut wurde.

Neben den Bemühungen um Baukapazitäten für die unbedingt notwendigen dringenden Reparaturen, die einen weiteren Verfall der Altstadt verhindern sollten, gab es immer

4 Ebda. Archiv Nr. 688.

wieder beispielhafte Sanierungsobjekte in der Altstadt, aber auch Ersatzneubauten, die sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung in die historische Umgebung einfügten. Das war das Ergebnis der Bemühungen sowohl der Fachleute in der Verwaltung als auch engagierter Bürger, die als ehrenamtliche Denkmalpfleger tätig waren, sowie der Einsicht einzelner Funktionäre.

Sichtbare Erfolge für die Altstadt waren insbesondere bei den Vorbereitungen der 800-Jahr-Feier der Stadt Freiberg zu verzeichnen, die dann im Jahr 1986 stattfand. Ein Großteil der zur Verfügung stehenden Baukapazitäten in der Bauindustrie und in Industriebetrieben wurde auf Vorhaben in der Altstadt konzentriert. Vorrangig handelte es sich dabei um Sanierungen der Gebäudehülle. In Einzelfällen gab es, insbesondere am Petriplatz, denkmalgerechte Gesamtsanierungen, die in der Folgezeit als Beispiele für die Erhaltung historischer Bausubstanz propagiert wurden.

Völlig zu Recht wurde von der Bevölkerung kritisiert, dass an einzelnen Häusern nur eine Fassadenseite oder nur eine Seite des Daches instandgesetzt wurde. Dies war dem allgemeinen Mangel geschuldet, zeigte aber doch das Bemühen, das irgendwie Machbare zu realisieren. Indes war allen Beteiligten klar, dass auf diese Weise die historischen Werte der Freiburger Altstadt auf Dauer im notwendigen Umfang nicht zu retten gewesen wären.

4. STADTSANIERUNG SEIT 1990

4.1 Grundlagen

Noch vor der Wiederherstellung der deutschen Einheit wurden durch die Stadtverordnetenversammlung wichtige Beschlüsse gefasst. Einer davon betraf die Veräußerung städtischer Grundstücke – vor allem in der Altstadt – an Freiburger Bürger, Händler und Gewerbetreibende, die in diesen Immobilien bis dahin als Mieter gewohnt bzw. gearbeitet hatten. Diese Verkäufe erfolgten zu Preisen, die nach den in der DDR verbindlichen Wertmaßstäben ermittelt worden waren. Die Zahlung des Kaufpreises war dabei in zwei Raten möglich, wobei die zweite Rate um Rabatte bis maximal 30% je nach dem erreichten Sanierungsfortschritt reduziert werden konnte. Diese Bedingungen entlasteten die Erwerber in der Summe beträchtlich und ermöglichten so vielfach überhaupt erst einen Zugang zu eigenem Grund und Boden als Beleihungssicherheit für Sanierungskredite. Die Rabatte boten einen zusätzlichen Anreiz, die Sanierung schneller zu beginnen. In dieser Ausnahmesituation war ein solches ungewöhnliches, zeitlich befristetes Vorgehen wohl durchaus gerechtfertigt.

Mit dem 03.10.1990 galt auch in den neuen Bundesländern das Baugesetzbuch. Nach den Bestimmungen des Besonderen Städtebaurechts waren erstmals auch in Freiberg die gesetzlichen Voraussetzungen für eine umfassende Stadtsanierung gegeben. Bereits im Jahre 1991 wurde die Stadt Freiberg in die Programme der Städtebauförderung aufgenommen, die damals in vielfältiger Form aufgelegt worden waren:

- ▷ Städtebauliche Erneuerung
- ▷ Städtebaulicher Denkmalschutz – Aufschwung Ost
- ▷ Städtebaulicher Denkmalschutz
- ▷ Landessanierungsprogramm

Aufnahmevoraussetzung nach einem entsprechenden Antrag war lediglich der Erlass einer Erhaltungssatzung nach § 172 Baugesetzbuch, was in der damaligen Situation, in der jedermann auf schnelle Aufnahme der Sanierungstätigkeit hoffte, eine kluge Entscheidung war. Damit waren vor Gültigkeit einer Sanierungssatzung die Finanzierung „vorgezogener Maßnahmen“ möglich und somit erste Ergebnisse bald sichtbar. Unabhängig davon waren natürlich Sanierungsgebiete entsprechend der Verfahrensweise im Baugesetzbuch auszuweisen und förmlich festzusetzen. Insbesondere das Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“, das darauf angelegt ist, historische Ensembles mit ihrem besonderen Charakter und in ihrer Gesamtheit zu erhalten, insbesondere die historischen Stadtkerne, stellt seither eine Erfolgsgeschichte dar mit dem Ergebnis, dass seit wenigen Jahren dieses Förderprogramm auch auf die alten Bundesländer ausgedehnt worden ist. Gottfried Kiesow, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, hat es einmal so formuliert:

„Wichtigste Aufgabe des Städtebaulichen Denkmalschutzes ist es, dem Stadtdenkmal all die Funktionen zu erhalten, die sich mit der Bewahrung der identifikationsstiftenden Werte wie Stadtgrundriss, Einbettung in die Landschaft, Straßen- und Platzräume sowie signifikanten Einzelbauten vereinbaren lassen.“⁵

Am 12.09.1991 fasste die Stadtverordnetenversammlung den Beschluss zur Durchführung vorbereitender Untersuchungen. Acht Freiburger Planungsbüros wurden mit der Bestandserfassung beauftragt, weil sie mit den Verhältnissen in der Stadt am besten vertraut waren. Im Jahre 1992 wurden „10 Leitlinien für den Städtebaulichen Rahmenplan“, die unten im Einzelnen dargestellt werden, diskutiert und am 04.03.1993 beschlossen. Damit wurde dem mit der Erarbeitung des Rahmenplanes beauftragten Büros, „Resch & Stiefler“ aus Bayreuth, eine wesentliche Orientierung gegeben, so dass zu Beginn des Jahres 1994 die Ergebnisse in den Gremien der Stadtverordnetenversammlung sowie in der Öffentlichkeit diskutiert, öffentlich ausgelegt und am 02.06.1994 als „Städtebaulicher Rahmenplan“ bzw. „Neuordnungskonzept“ beschlossen werden konnten. Gleichzeitig erfolgte der Beschluss über die Sanierungssatzung für die Freiburger Altstadt. Diese Beschlüsse wurden in der letzten Sitzung der Wahlperiode der 1990 für vier Jahre erstmals frei gewählten Stadtverordnetenversammlung gefasst und waren kennzeichnend für das Klima in diesem Gremium, in dem es in besonderer Weise auch über Parteigrenzen hinweg meist um die Sache und um das Wohl der Stadt ging.

5 G. Kiesow, Städtebaulicher Denkmalschutz aus der Sicht der Denkmalpflege, in: Alte Städte – neue Chancen, Monumente-Verlag Bonn 1996.

Parallel dazu wurden eine Gestaltungssatzung für die Altstadt und ein einfacher Bebauungsplan erarbeitet und durch den Stadtrat bestätigt. Wesentliche Anliegen dieses Textbebauungsplanes waren einerseits die Förderung der Wohnnutzung und andererseits der Ausschluss bestimmter unerwünschter Nutzungen wie Spielhallen, Nachtclubs und die Formulierung von Festsetzungen in Analogie zu § 4a Baunutzungsverordnung, um in der Altstadt eine gewisse Nutzungsmischung zu ermöglichen. Damit war ein in sich stimmiges Planwerk für die Altstadt entstanden, das im Folgenden näher erläutert wird.

4.2 Planwerk Altstadt

Das Gebiet der Erhaltungssatzung nach § 172, Abs. 1 Baugesetzbuch umfasste die gesamte Altstadt sowie die angrenzenden Grundstücke jenseits der ehemaligen Stadtbefestigung mit einer Größe von 53 Hektar. Diese Erhaltungssatzung hatte neben der Gebietsabgrenzung im Wesentlichen den Gesetzestext zum Inhalt, wonach die Stadt Gebiete bezeichnen kann, in denen zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart auf Grund der städtebaulichen Gestalt Abbruch, Änderung und Nutzungsänderung baulicher Anlagen der Genehmigung der Gemeinde bedürfen.

Da es sich bei der Freiburger Altstadt um ein Gebiet handelt, dessen historische Stadtstruktur nahezu vollständig erhalten war, wurden als Unterstützung für die Erarbeitung des Rahmenplanes bzw. des Neuordnungskonzeptes zehn Schwerpunkte mit entsprechenden Leitlinien durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, deren Inhalt nachfolgend verkürzt dargestellt wird:

1. Bevölkerung: Verbesserung des Wohnumfeldes, Förderung der Wohnnutzung, Erhalt der kleinteiligen Eigentumsstruktur.
2. Wirtschaft: Erhalt und Weiterentwicklung der Altstadt als gesellschaftliches sowie als Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum, Sanierung von Wirtschaftsbrachen, Auslagerung von störenden und gebietsuntypischen Betrieben.
3. Kultur: Erhalt und Weiterentwicklung der Altstadt als Zentrum eines vielfältigen Kulturangebotes.
4. Art und Maß der baulichen Nutzung: Sicherung der städtebaulichen Zielvorstellung durch die kurzfristige Aufstellung eines einfachen Bebauungsplanes.
5. Bebauung: Erhalt der typischen Blockrandbebauung, Schließen von Baulücken, Erhalt des stadträumlichen Gefüges und der Maßstäblichkeit.
6. Neubauten in historischer Umgebung: behutsames Einfügen von Neubauten, keine historisierenden Gebäude, Neubauten als Spiegel ihrer Entstehungszeit, Maßstab, Proportionen und Parzellenstruktur sind aufzunehmen.
7. Straßen- und Platzräume: Erhaltung des gewachsenen Stadtgrundrisses, materialgerechte Wiederherstellung historischer Straßen- und Platzräume, Gestaltung auch als gemischtgenutzte Verkehrsflächen.
8. Verkehrsflächen: angemessene Verkehrsberuhigung der Altstadt sowie fußgänger- und

radfahrerfreundliche Gestaltung, Schaffung von altstadtnahen Standorten für den ruhenden Verkehr.

9. Grün in der Altstadt: Schutz und Erhaltung des grünen Gürtels der Ringanlagen, Gestaltung und möglichst intensive Begrünung der Innenhöfe, Fassadenbegrünung an geeigneten Standorten.
10. Mitwirkung der Bürger: frühzeitige Bürgerbeteiligung bei der Erarbeitung der Rahmenpläne und Sanierungskonzepte durch Bürgerversammlungen, Presseveröffentlichungen, Ausstellungen und Diskussionsrunden.

Ziel der Rahmenplanung war es, ein ganzheitlich abgestimmtes Neuordnungskonzept für die Stadtsanierung zu entwickeln. Es wurden Konzeptpläne zu Verkehr, Nutzung, Stadtgestalt sowie Stadt- und Baustruktur erarbeitet. Die Rahmenplanung war die Grundlage für alle weiteren Planungen sowie für die Beurteilung von Bauanträgen und Maßnahmen bei Grunderwerb und Bodenverkehr.

Bei der Erarbeitung dieser Rahmenplanung stellte sich heraus, dass es keiner langen Diskussion über die Größe der festzusetzenden Sanierungsgebiete bedurfte. In der Sanierungssatzung wurde die gesamte Altstadt als Sanierungsgebiet festgesetzt. Dies brachte zwar den Nachteil eines recht großen Sanierungsgebiets, dessen Sanierung nicht in kurzer Zeit abzuschließen war, andererseits wäre es weder den Bürgern noch den betroffenen Eigentümern zu vermitteln gewesen, dass lediglich Teile der Altstadt als Sanierungsgebiet ausgewiesen worden wären, während die anderen Teile weiterhin einem zunehmenden Verfall ausgesetzt geblieben wären. Beispielhaft sollen einige wesentliche Aussagen aus dem Rahmenplan dargestellt werden:

Bezüglich des fließenden Verkehrs wurde festgelegt, den Ziel- und Quellverkehr in der Altstadt durch Parkangebote am Altstadtrand zu reduzieren sowie die Durchfahrtsmöglichkeiten durch die Altstadt zu erschweren. Der ÖPNV sollte gestärkt werden – wenn auch der damalige Versuch, einen attraktiven Citybus zu installieren, nach wenigen Jahren Laufzeit leider wieder aufgegeben werden musste.

Für den ruhenden Verkehr wurden zwei privat betriebene Parkhäuser und ein städtisches Parkdeck errichtet. Die damals geplante Tiefgarage am Schlossplatz, ein idealer Standort unmittelbar am nunmehr sanierten Schloss Freudenstein, wird nach jetziger Erkenntnis aus wirtschaftlichen Erwägungen leider nicht realisiert.

Entsprechend den bereits genannten Siedlungskernen wurden Überlegungen zur künftigen Nutzung angestellt. Der Schwerpunkt für Handel und Dienstleistungen sollte sich in der so genannten Oberstadt entwickeln, während der Bereich um den Untermarkt als der ruhigere, teilweise kirchlich geprägte Bereich entwickelt werden sollte. Im letztgenannten Fall hat sich allerdings eine völlig andere Entwicklung durchgesetzt: Nach der Schließung einer Gerberei und der Verlagerung der benachbarten Wäscherei wurde in der Nähe des Untermarktes eine Einkaufspassage, verbunden mit mehreren Gaststätten, eingerichtet. Dies führte letztendlich dazu, dass dieser Bereich der Altstadt zu einem belebten kleinen Kneipenviertel wurde, das eine sehr gute Aufenthaltsqualität bietet.



Abb. 4 u. 5: Schloss Freudenstein.

Sanierung im Juni (li.) und September 2006 (re.); Foto: Katharina Wegelt.

Der Bereich um die Konzerthalle Nikolaikirche, das benachbarte Stadttheater, das Schloss Freudenstein und den Dom wurde als „Kulturdreieck“ konzipiert, was sich mit der Sanierung der Nikolaikirche und des Schlosses auch in vollem Umfang umsetzen ließ.

Da sich die mittelalterliche Stadt als steinerne Stadt darstellte, war und ist es um so wichtiger, die Qualität des grünen Gürtels im Bereich der ehemaligen Stadtbefestigung zu erhalten und zu verbessern. Die Blockinnenbereiche sollten unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange behutsam entkernt werden, um dort Flächen für grüne Bereiche zu schaffen. Leider aufgegeben werden musste die geplante Freilegung des Münzbaches, der früher offen durch das Stadtgebiet floss; technische Gründe, aber auch die Eigentümerstruktur der benachbarten Grundstücke sprachen dagegen.

Die Stadt- und Baustruktur mit nahezu 50 Baublöcken in der Altstadt war weitestgehend erhalten. Notwendige Ergänzungen sollten maßstabsgerecht erfolgen. Das ist beispielhaft im Bereich der Kaufhausgasse geschehen, aber auch im so genannten „Theaterquartier“, das zu DDR-Zeiten für eine Wiederbebauung in angepasster Plattenbauweise vorgesehen war. In zurückhaltender Gestaltung wurden Baulücken mit überwiegender Wohnnutzung neu errichtet, wobei sich Bauherren und Architekten mitunter eher zu viel als zu wenig der vorhandenen Bebauung unterordneten.

So genannte „Vertiefende Quartiersplanungen“, erarbeitet von der Stadtverwaltung als Angebot für Eigentümer und potenzielle Bauherren, lieferten weitere wesentliche Impulse. Möglichkeiten und Grenzen für die Entwicklung einzelner Grundstücke waren daraus ableitbar. Gleichzeitig dienten diese Quartiersplanungen zur Konkretisierung der Festlegungen im Städtebaulichen Rahmenplan. Auch die bereits sehr frühzeitig aufgestellte Gestaltungssatzung stellte sich als wirksame Unterstützung für Bauherren und Architekten heraus.



Abb. 6: Neugestaltung der Burgstraße mit Spielmöglichkeit; Foto: Rainer Bruha, August 2010.

4.3 Durchführung der Sanierung

Die Stadt Freiberg wird bei der Sanierung bis heute von einem Sanierungsträger, der „Stadtbau Freiberg GmbH“, begleitet. Diese Gesellschaft wurde durch die Stadt gemeinsam mit einem erfahrenen Sanierungsträger, der jetzigen „KEWOG Tirschenreuth“, gegründet und ist seit etwa 2001 ein Tochterunternehmen der „Städtischen Wohnungsgesellschaft Freiberg“. Von Anfang an gab es eine partnerschaftliche Zusammenarbeit, bei der sich der West-Partner in jedem Fall ausführlich über die Verhältnisse in Freiberg informierte, ehe seinerseits Maßnahmen zur Stadtsanierung vorgeschlagen wurden. Diese unkomplizierte und partnerschaftliche Zusammenarbeit besteht bis heute und ist ein Grund für die Erfolge, die die Stadt Freiberg auf dem Gebiet der Stadtsanierung aufzuweisen hat.

Für die Altstadt wurden seit 1991 bis 2009 öffentliche Mittel in Höhe von 72,6 Mio. € aufgewendet, davon seitens der Stadt 15,9 Mio. € Eigenmittel, ergänzt durch 56,7 Mio. € Finanzhilfen von Bund und Land. Zusätzlich wurden für die großen Wohngebiete im Programm „Soziale Stadt“ und in Förderprogrammen der Europäischen Union 42,9 Mio. € zur Verfügung gestellt und planmäßig abgerufen.

Für kommunale Vorhaben in der Altstadt wurden dabei 45,2 Mio. € verwendet, während 20,4 Mio. € als nicht rückzahlbare Zuschüsse für private Vorhaben zur Verfügung

gestellt wurden. Mit diesen Zuschüssen wurden 418 Einzelprojekte gefördert, zuzüglich etwa 75 Modernisierungsgutachten als Voraussetzung für weitere Sanierungsschritte. Die Bereitstellung der Zuschüsse für private Bauherren war kontinuierlich Jahr für Jahr gesichert.

Wenn man davon ausgeht, dass 1 € aus öffentlichen Mitteln weitere 7 € privater Mittel mobilisiert, sind allein aus privaten Sanierungsvorhaben Investitionen von etwa 150 Mio. € zu verzeichnen.

Dank einer mitunter etwas restriktiven, aber insgesamt sehr klugen Finanzpolitik der Stadt war der Abruf von Städtebaufördermitteln seit 1990 immer gesichert, da die notwendigen Eigenanteile zur Verfügung gestellt werden konnten. Zusätzlich hatte bereits die Stadtverordnetenversammlung im Jahr 1994 einige Vergabekriterien beschlossen, mit deren Anwendung sowohl die Ziele des Städtebaulichen Rahmenplans in besonderer Weise verfolgt, aber auch die Stellung der Freiburger Bürger als Grundstückseigentümer gestärkt und der Grundbesitz möglichst langfristig gesichert werden sollten.

Zur Beratung der vorliegenden Anträge wurde eine „Arbeitsgruppe Stadtsanierung“ gegründet, der unter dem Vorsitz des Bürgermeisters für Bauwesen die Amtsleiter des Stadtentwicklungsamtes und der Bauaufsichtsbehörde, die Leiterin der Unteren Denkmalschutzbehörde und Vertreter des Sanierungsträgers angehörten. Später wurden diesem Gremium zwei Stadträte zugeordnet. Durch Ortsbesichtigungen und Gespräche mit den Grundstückseigentümern sowie den Architekten erhielten die Mitglieder der Arbeitsgruppe detaillierte Informationen zu den anstehenden Sanierungsvorhaben.

4.4. Sanierungsbeispiele

Die meisten der über 600 Gebäude der Freiburger Altstadt befinden sich in Privatbesitz. Ein Hauptanliegen der Stadtsanierung muss es daher sein, nicht nur mit vorbildlichen kommunalen Sanierungsobjekten Beispiele zu geben, sondern vor allem private Grundstückseigentümer bei ihren Sanierungsbemühungen zu unterstützen. Dass dies gelungen ist, kann man in der Freiburger Altstadt ablesen. Um eine möglichst große Anzahl von Beispielen publik zu machen und vorbildliche Sanierungsergebnisse besonders zu würdigen, wurde im Jahre 1999 der „Freiberger Sanierungspreis“ durch die Freiburger Filiale der Deutschen Bank und die Stadtverwaltung ins Leben gerufen. Seit dieser Zeit wurde der Sanierungspreis 12 mal vergeben, und gleichzeitig wurden etwa 100 sanierte Gebäude durch eine kompetente Jury vertieft bewertet und durch die örtliche Presse in das Bewusstsein der Bürger gebracht. Beim Freiburger Sanierungspreis geht es nicht um einen der anderenorts üblichen Fassadenpreise, sondern hier wird der ganzheitliche Sanierungsansatz in Verbindung mit einer denkmalverträglichen Nutzung am höchsten bewertet.

Es ist hier nicht der Platz, eine Vielzahl von privaten Sanierungsmaßnahmen vorzustellen; auf den Träger des Sanierungspreises 2010 soll jedoch wegen der besonderen Bau-substanz kurz eingegangen werden. In den Gebäuden Kreuzgasse 1/3 befand sich bis etwa 2002 die katholische Kirche mit Pfarrgemeindezentrum und katholischem Kindergarten.



Abb. 7: Renaissancedecke und Wandmalerei
am Obermarkt 8; Foto: Rainer Bruha, August 2010.

Nachdem die katholische Gemeinde bereits seit Jahren auch eine andere Kirche in Freiberg genutzt hatte, errichtete sie dort ein neues Pfarrgemeindezentrum sowie an anderer geeigneter Stelle einen neuen Kindergarten. Damit war der alte Standort ungenutzt, und es war schwierig, eine neue Nutzung, vor allem für den Kirchenraum, zu finden. Dieser war in den 1870er Jahren aus einem Industriegebäude in eine Kirche umgebaut worden, ohne dass dieser Raum damit dauerhaft eine herausragende Qualität erhalten hätte. Aus diesem Grund wurde geplant, in den alten Kirchenraum Decken und Wände einzuzie-

hen. Entstanden sind attraktive Maisonettewohnungen, die in beispielhafter Weise das äußere Erscheinungsbild der Gebäude erhalten haben.

Als Beispiele für kommunale Vorhaben im Hochbau können hier die Sanierung des Rathauses, des Technischen Rathauses und eines weiteren Stadthauses für die Verwaltung genannt werden. Dabei ist das Rathaus bei allen Problemen, die solch ein historisches Gebäude mit sich bringt, als barrierefreies Bauwerk zertifiziert worden.

Neben der Sanierung des Stadttheaters, das sich ebenfalls in der Altstadt befindet und in dem seit mehr als 200 Jahren Theater gespielt wird, ist die Wiedereröffnung der Nikolaikirche als Konzerthalle im Jahr 2002 ein besonders wichtiges Sanierungsergebnis. Die Kirche war 1974 an die Stadt Freiberg verkauft worden und in Folge unterlassener Instandhaltung im Jahr 1990 in ihrem Bestand erheblich gefährdet. Nach einer sofort eingeleiteten äußeren Sanierung erfolgte bis 2002 auch die Sanierung des Innenraums, welcher nun für Kulturveranstaltungen aller Art sowie auch für besondere Theaterinszenierungen zur Verfügung steht.

In der Altstadt befinden sich eine grundlegend sanierte Kindereinrichtung, eine einzügige Grundschule aus der Jugendstilzeit und die beiden Häuser des Freiburger Gymnasiums, die ebenfalls grundlegend saniert und erweitert wurden, ergänzt durch eine moderne Sportanlage mit eigener Dreifeldturnhalle unmittelbar am Altstadtrand.

Ein großes Problem und einen städtebaulichen Missstand stellte das Schloss Freudenstein dar, das einst an Stelle einer Burg als Renaissanceschloss erbaut und gegen Ende des 18. Jahrhunderts zum Speicher umgebaut worden war. Mit dem Angebot einer Privatperson, der TU eine der bedeutendsten privaten Mineraliensammlungen als Stiftung zu übergeben, ergaben sich erstmals Chancen für eine zukunftsfähige Nutzung, indem geplant wurde, die Sammlung dort unterzubringen. Darüber hinaus konnte das Sächsische



Abb. 8: Ehemalige katholische Kirche, jetzt Wohngebäude,
bedacht mit dem „Freiberger Sanierungspreis 2010“; Foto: Rainer Bruha, September 2010.

Bergarchiv im Schloss angemessene Räumlichkeiten beziehen. Nach einem internationalen Architektenwettbewerb erfolgte in relativ kurzer Zeit die umfassende Sanierung, gefördert über die Europäische Union und über die Städtebauförderung. Gastronomie sowie Theater, Konzerte und weitere Veranstaltungen im Schlosshof tragen dazu bei, dass das Schloss zu einem weiteren Anziehungspunkt für die Freiberger und ihre Gäste geworden ist.

Bei der Gestaltung von Straßen und Plätzen wurde versucht, das historische Erscheinungsbild weitestgehend beizubehalten: rotes Granitsteingroßpflaster für die Fahrbahnen, gelbe Granitplatten für die Gehbahnen. Wenn möglich, wurde das historische Material wieder verwertet. In den neu gestalteten Fußgängerzonen wurde Pflaster mit geschnittener Oberfläche verwendet, um eine bessere Begehbarkeit und Befahrbarkeit vor allem für Rollstuhlfahrer zu erreichen. Dekorative Pflasterstrukturen wurden dokumentiert und in der alten Form wiederhergestellt.

Unmittelbar am Altstadtrand hat die Errichtung eines Einzelhandelsbetriebs mit einer Größe von etwa 4.500 m² Verkaufsfläche und 250 PKW-Stellplätzen, auf denen jeder Nut-

zer 90 Minuten kostenlos parken kann, erheblich zur Stärkung der Altstadt beigetragen. Zuvor befand sich seit 1850 an dieser Stelle die „Freiberger Brauerei“, deren notwendige Erweiterung an diesem Standort nicht möglich war, weswegen sie in ein Gewerbegebiet vor der Stadt verlagert wurde.

5. ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Für die Leistungen bei der Stadtsanierung erhielt die Stadt Freiberg beim Bundeswettbewerb „Erhaltung des historischen Stadtraums“ 1992-1994 eine Goldplakette sowie beim Bundesweiten Wettbewerb 2001/2002 „Leben in historischen Innenstädten und Ortskernen“ eine Silberplakette. Darüber hinaus gehörte die Stadt zu den Preisträgern im Wettbewerb des Deutschen Instituts für Städtebau und Wirtschaft „Ideen für den Erlebnisraum Innenstadt“ im Jahre 1998. Im Jahr 1999 wurde in Freiberg die „Arbeitsgemeinschaft historischer Städte in Sachsen“ gegründet und bis zum Jahr 2005 von hier aus geleitet.

Bei den genannten Erfolgen darf man nicht vergessen, dass die Bewältigung schwieriger Sanierungsobjekte noch ansteht. Dazu bedarf es nicht nur einer weiteren Förderung, sondern auch neuer Ideen zur praktischen Umsetzung, wie die mitunter bereits praktizierte Bildung von Bauherrengemeinschaften.

Stadtsanierung mit Städtebauförderung ist ein Erfolgsmodell, aber es ist natürlich auch eine Daueraufgabe, wobei es klar ist, dass nach der langjährigen intensiven Förderung in den neuen Ländern wieder eine Gesamtsicht auf alle Kommunen mit Sanierungsbedarf erforderlich ist.

50 JAHRE JANE JACOBS' »TOD UND LEBEN GROSSER AMERIKANISCHER STÄDTE«

PARADIGMENWECHSEL IN DER STADTPLANUNG
AUF DEM WEG ZUM ERHALTENDEN STADTUMBAU

1. EINLEITUNG

Vor 50 Jahren erschien 1961 die Erstausgabe von Jane Jacobs' Buch „Death and Life of Great American Cities“ – weltweit eines der folgenreichsten Bücher über Stadtplanung. Insgesamt sind fast 100 Auflagen des Buches in verschiedenen Sprachen erschienen.¹ Kennzeichnend für die verkürzte und unzureichende Rezeption des Buches in Deutschland ist die Unkenntnis über nordamerikanische Verhältnisse, des Entstehungshintergrundes, wie auch über die Wirkmächtigkeit dieses und weiterer Bücher Jane Jacobs', ihr zivilgesellschaftliches Engagement für eine bewohnerorientierte Stadt(teil)planung und das breite Spektrum ihrer weiteren Aktivitäten. Zum Verständnis ihres Werkes – auch aus europäischer Perspektive – sind der zeitgeschichtliche Hintergrund, eine Phase des Wandels und neuer Herausforderungen in den USA, sowie die jeweiligen Planungen und Projekte, auf die sie einwirkte, relevant. In diesem Beitrag wird nur dieser Entstehungskontext ihres Erstlings reflektiert und auf die Rezeption in Deutschland eingegangen.²

Zwei Jahre nach dem sensationellen Erfolg von „Death and Life“ erschien das Buch auch in Deutschland³ in der Reihe der Bauwelt-Fundamente. Die in der deutschen Ausgabe nicht enthaltenen Abschnitte werden hier aus der Vintage Book Ausgabe 1992 zitiert.⁴ Weitere Texte von Jane Jacobs werden Englisch zitiert.

1 Eine Übersicht aller Ausgaben auf www.librarything.com/work/25885/editions/

2 Dabei wird nach der deutschen Ausgabe *J. Jacobs*, Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Gütersloh/Berlin 1969, abgekürzt „Tod und Leben“ zitiert. Auf Abweichungen, Auslassungen und problematische Übersetzungen gegenüber der Originalausgabe wird jeweils hingewiesen.

3 Die deutsche Ausgabe beinhaltet kein Register, keine bibliographischen Angaben und wurde gekürzt. In jedem der 22 Kapitel ist ca. 1/10 des Textes, vor allem Einzelheiten und Namen von Projekten und Fallstudien – ohne Kennzeichnung – weggelassen worden. Teilweise sind bei der Übersetzung „unglückliche“ Formulierungen gewählt. So wurde „To think about processes“ (S. 440) mit die „tatsächlichen Vorgänge beobachten“ übersetzt (S. 217). Die Originalausgabe weist wenige Absätze pro Seite aus, während es in der deutschen Ausgabe mehr und unnötige Zeilenumbrüche gibt. Die 3. deutsche Auflage 1993 erschien mit einem Vorwort von Gerd Albers.

4 *J. Jacobs*, Death and Life of Great American Cities, Vintage Books 1992; abgekürzt zitiert mit „Death and Life“.

Jane Jacobs genießt in Nordamerika den Status einer Ikone.⁵ Ihre Ehrennamen gehen von „Urban Hero“, „Queen Jane“, „Urban Visionary“, über „Anti Planner“ bis zum „Urban Guru“. Weniger positive Kennzeichnungen reichen vom „dogmatischen Amateur“ bis zum „trouble maker“. In der *Village Voice* hieß es schon 1962 in einem Artikel von Jane Cramer: „She caused more trouble and made more enemies than any American woman since Margaret Sanger“ (Vorkämpferin für Geburtenkontrolle); und weiter: „She is madonna misericordia to the West Village“. Norman Mailer erklärte: „Jane Jacobs was the first and probably the best and most incisive critic of the plague that modern architecture and urban renewal have visited upon our cities“. 1962 hieß es in einer Buchbesprechung: „It’s one of those rare books that make a difference in world history. [...] She thinks what architects and planners do to our cities is stupid, ugly, dangerous and destructive. That’s why I mean by a book that changes the course of history.“ Häufig wird Jane Jacobs auch als „urban Rachel Carson“ bezeichnet, in Anlehnung an die (Mit-)Begründerin der Umweltbewegung Rachel Carson (1907-1964).⁶ In den letzten Jahren entbrannte gar eine Debatte um die Frage: „Was Jane Jacobs a saint?“, so die Zeitung *Globe and Mail* aus Toronto 2010.⁷

Der Jane-Jacobs-Mythos gründet sich auf ihrem unkonventionellen Ansatz, ihrer Kritik der Stadtplanung und des Stadtumbaus am Beispiel von New York und später in Toronto in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg und ihrem unermüdlich propagierten Einsatz für die Einbeziehung und Beteiligung der Bevölkerung bei Planungen. Neben dem gro-

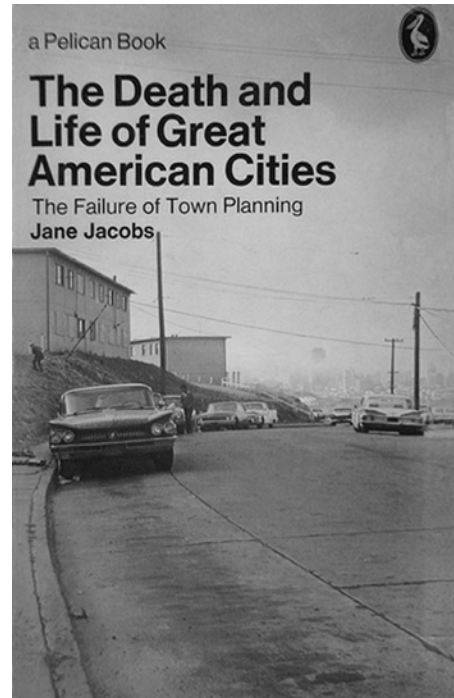


Abb. 1: Jane Jacobs, *Death and Life of Great American Cities*; Umschlag, englische Ausgabe mit Untertitel: *The Failure of Town Planning*.

5 Auf ihre weiteren Schriften, spätere Interviews, Ehrungen und unterschiedliche Rezeptionen ihrer Arbeit kann hier nicht eingegangen werden; vgl. z.B. die Ausstellung: *Jane Jacobs and the Future of New York*, von der Municipal Art Society in New York 2007 und die Dokumentation der Kommentare, *Block by Block*, MAS New York 2007; vgl. hierzu demnächst: D. Schubert, „Urban Hero“ oder „Trouble Maker?“ Jane Jacobs und Paradigmenwechsel in der Stadtplanung – Vom Kahlschlag zum behutsamen Umgang mit Stadt, Bielefeld 2010.

6 Alle Charakterisierungen bei: M. Allen (ed.), *Ideas That Matter, The Worlds of Jane Jacobs*, Ontario 1997, S. 69/70, 51, 201.

7 vgl. www.theglobeandmail.com/news/national/was-jane-jacobs-a-saint/article1269333/singlepage/

ßen publizistischen Erfolg ihrer Bücher gelang es ihr und Bürgerinitiativen in New York, Slumsanierungen und Autobahnpläne des Planungszaren Robert Moses und – nach ihrer Übersiedlung nach Toronto ähnliche Pläne dort – zu vereiteln. Die Etikettierungen gehen von der Aktionistin, über die Stadtplanungsexpertin bis zur radikalen Denkerin. „Jacobs, probably the 20th century most influential critic of urban planning“.⁸ „Jane Jacobs' impact on urbanism is formidable. Columbia urban scholar Kenneth Jackson called her the single most important author on cities in the twentieth century.“⁹

Das weitere Oeuvre von Jane Jacobs umfasst noch sechs Bücher und etliche Aufsätze, die hier nicht reflektiert werden können. Ihre Arbeiten lassen sich nicht in disziplinären Schubladen verorten, sie arbeitet immer transdisziplinär, innovativ und querdenkerisch. Die Flut von Publikationen über Jane Jacobs, ihre Bücher und ihr Wirken haben in den letzten Jahren deutlich zugenommen.¹⁰ Viele der neueren Publikationen beziehen sich allerdings „nur“ auf ihre Zeit in New York, auf ihren Erstling und suchen sie als *die* Gegenspielerin von Robert Moses, als große Strategin mit prophetischen Visionen zu profilieren. Moses „had unlimited power ,to get things done‘; Jacobs had none“.¹¹

2. UMBRÜCHE UND PARADIGMENWECHSEL – „THE FAILURE OF TOWN PLANNING“¹²

Jane Jacobs' Buch erschien in einer Umbruchzeit: Der 1961 über 70jährige Präsident Dwight D. Eisenhower („I like Ike“) wird von dem jungen charismatischen John F. Kennedy abgelöst. Nach den turbulenten Jahrzehnten der Depression, des Weltkriegs und des Koreakriegs waren die späten 1950er Jahre eine Phase der angepassten Ruhe („silent fifties“), in der zurückgestellte materielle Wünsche auf dem Weg zur Wohlstandsgesellschaft befriedigt wurden. Die Linke und deren gesellschaftliche Kritik waren seit Joseph McCarthys medienwirksamem Feldzug gegen „unamerikanische Umtriebe“ weitgehend ausgeschaltet, die Kriegsveteranen hatten auf drei Kontinenten gesiegt und zogen sich – Befehle zu befolgen gewohnt – in die heile Welt der Eigenheime in den Vororten zurück („Happy people with happy problems“). 1960 wohnte bereits ein Drittel der US-Amerikaner in Vororten und konnte und wollte sich den Traum vom Eigenheim erfüllen. Mit dem „Federal-Aid Highway Act“ von 1956 werden Milliarden in den Autobahnbau gepumpt, und mit dem Wohnungsbaugesetz 1954 werden weitere Milliarden für die Slumsanierung und den Wohnungsbau bereitgestellt. Die hässlichen Begleiterscheinungen der US-Gesell-

8 R. Brandes Gratz/N. Gratz, *Cities from the Edge*. New Life for Downtown, New York 1998, S. 61.

9 Chr. Klemek, *Placing Jane Jacobs Within the Transatlantic Urban Conservation*, in: *Journal of the American Planning Association*, Febr. 2007, S. 1.

10 D. Schubert, „Urban Hero“ or „Trouble Maker“ – three new books on Jane Jacobs, in: *Planning Perspectives* 1/2011.

11 R. Brandes Gratz, *The Battle for Gotham*. New York in the Shadow of Robert Moses and Jane Jacobs, New York 2010, S. xxii.

12 So der Untertitel der 1965 erschienenen Taschenbuchausgabe in England (Penguin).

schaft schienen ausgeblendet. Doch dann eskaliert der Kampf um die Gleichberechtigung der Schwarzen und der Kalte Krieg erlebt mit der Kubakrise 1962 einen Höhepunkt.

Jane Jacobs suchte vor diesem Hintergrund nicht den Stadtumbau und ordnende Stadtplanung zu optimieren, auch nicht deren Leitbilder, Techniken und Strategien. Sie stellte das Denken, Tun und Handeln der Disziplin Stadtplanung radikal in Frage und begründete damit einen Umbruch, einen Paradigmenwechsel.¹³ Jane Jacobs sah die Großstadt als besondere Versuchsanordnung: „Großstädte sind gewaltige Laboratorien, voll von Experimenten und Irrtümern, Fehlschlägen und Erfolgen in Aufbau und Planung. Es sind Laboratorien, in denen die Stadtplanung hätte lernen und ihre Theorien bilden und ausprobieren sollen“.¹⁴ Sie bemüht dagegen „nur“ ihre Wohnumgebung, ihren Wohnort und ihre Nachbarschaft New York City, Greenwich Village, Hudson Street 555 als räumliches Laboratorium.

Jane Jacobs verwies darauf, dass eine Art wirkungsmächtiger Gehirnwäsche stattgefunden hätte: Die (Groß-)Stadt würde als Sündenbabel, als Ort der Bewegung, des Wechsels, der Diskontinuität bewertet, dagegen das Land, die Kleinstädte und Vororte als heile Welt eines intakten Soziallebens. Jane Jacobs drehte die Argumentation um. Städte, Stadtquartiere und ihre Lebens-, Wohn- und Arbeitsbedingungen werden aus ihrer Sicht zu Opfern von vorherrschenden planerischen Ideologien sowie von Norm- und Wertvorstellungen der Planer.¹⁵ Sie wandte sich gegen die mit Stadtumbau und Sanierungsvorhaben intendierte Modernisierung, die einen radikalen Bruch mit der Vergangenheit impliziert.

Zwei US-amerikanische Wohnungspolitik- und Hypothekenmarktspezifika beförderten rasche Umbrüche und die kleinräumlichen Verfallsprozesse. Die Inanspruchnahme staatlicher Fördergelder setzte die räumliche Abgrenzung eines Areals und die Festlegung als „Slum“ voraus. Demnach wurde ausschließlich die Strategie des flächenhaften Abrisses mit nachfolgendem (Wohnungs-)Neubau betrieben. Die einseitige Fokussierung auf diese Strategie ließ Jane Jacobs von „cataclystic money“ sprechen, von Fördermitteln, die eine (stadtteil-)zerstörerische Wirkung hätten. „The deliberate social sponsorship of cataclystic private credit for redevelopment and renewal projects is even more obvious. In the first place, society put its own land clearance subsidy funds into these cataclysmic changes, purely to make financially possible the subsequent cataclystic private investment“.¹⁶

Vorab aber beförderten die Kreditinstitute den Verfall von ganzen Stadtquartieren, indem sie Kredite verweigerten. „Credit blacklisting is impersonal. It operates not against persons as such or even against buildings as such, it operates against neighborhoods. For

13 Th. Kuhn, *Die Struktur wissenschaftlicher Revolutionen*, 2. Aufl., Frankfurt am Main 1970, S. 10.

14 *Tod und Leben*, S. 11.

15 P. Hall, *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, Oxford 1992, S. 234.

16 *Death and Life*, S. 310; die Passage fehlt in der deutschen Ausgabe.

example, a merchant in New York's blacklisted East Harlem, not able to to get a \$ 15.000 loan for expanding and modernizing his successful business there, but had no difficulty in raising \$ 30.000 to built a house in a Long Island suburb.“¹⁷ Beide Mechanismen beförderten den – aus europäischer Sicht – dramatischen und raschen Verfall von ganzen innerstädtischen Stadtquartieren.

3. BIOGRAPHISCHER HINTERGRUND »SCRANTON GIRL« – NETZWERKE UND EINFLÜSSE

Jane Jacobs wurde am 4. Mai 1916 in Scranton (Pennsylvania) als Jane Isabel Butzner geboren. Scranton war in den 1930er Jahren eine boomende Stadt mit über 140.000 Einwohnern, deren Wohlstand vor allem auf den Anthrazitvorkommen und dem Kohleabbau gründete. Bis 2008 schrumpfte die Einwohnerzahl der Stadt auf die Hälfte.¹⁸ Der Vater war Arzt, die Mutter Krankenschwester und Lehrerin, beide hatten einen protestantischen Hintergrund, waren Freidenker und sozial engagiert. Jane Jacobs verzichtete auf ein Studium und suchte ihr Glück in der ebenfalls von der Krise gezeichneten Metropole New York. Sie verfasste kleinere Beiträge über New Yorker Stadtquartiere, den Blumenmarkt sowie die Diamantenbörse¹⁹ und belegte Vorlesungen an der Columbia University. Dabei wurde sie mit der chaotischen Großstadt vertraut, lernte auch die Slums und überbelegten Mietskasernenviertel kennen, entdeckte aber auch „ihr“ Greenwich Village. Eines Tages stieg sie an der U-Bahn Haltestelle Christopher Street aus und verliebte sich in den Stadtteil. „I found out the where we have to live“, berichtete sie ihrer Schwester.²⁰

Sie übernahm eine Stelle bei der Zeitschrift *The Iron Age* und machte 1943 auf die Situation in ihrer Heimatstadt aufmerksam. Die Kohlevorräte waren dort erschöpft, über 25.000 Bergbauarbeiter hatten ihre Arbeitsplätze verloren, und 7.000 Häuser standen leer. 1944 heiratete sie den Architekten Robert Jacobs. Es war der Beginn einer langen, glücklichen Ehe. 1947 kaufte das Ehepaar das Haus 555 Hudson Street im Greenwich Village. Das schmale dreigeschossige Backsteingebäude mit einem Süßwarenladen im Erdgeschoss wurde für die nächsten zwanzig Jahre zur Heimat der Familie Jacobs. 1948 wird der erste Sohn, zwei Jahre später der zweite Sohn geboren, später eine Tochter.

17 J. Jacobs, *How Money can make or break our cities*, 1961, Handschriftliches Manuskript, Jane Jacobs Papers, John J. Burns Library Boston College, Boston, Series 4. Der Verfasser dankt Frau Justine Highland und den Mitarbeitern für die freundliche Unterstützung bei Recherchen in dem in der Reorgansiation befindlichen Archiv.

18 R. Brandes/N. Mintz, *Cities. Back from the Edge. New Life for Downtown*, New York 1998, S. 199-203.

19 J. Jacobs, *Flowers Come to Town*, und: J. Jacobs, *Diamonds in the Rough*, *Vogue magazine* 1937, zit. in: M. Allen (s. A 6), S. 35 ff.

20 G. Lang/M. Wunsch, *Genius of Common Sense, Jane Jacobs and the Story of the Death and Life of Great American Cities*, Boston 2009, S. 24.

Vor allem Sozialarbeiter, Soziologen, Journalisten, Architekten und Querdenker beförderten ihre kritische Einschätzung des modernisierenden Stadtumbaus. Allen „Experten“, vor allem aber den Planern und der Disziplin Stadtplanung stand Jane Jacobs äußerst kritisch gegenüber. So werden Juristen wie Oliver Wendell Holmes (1841-1935) und John D. Butzner (1913-2006), Architekten und Wohnungsbauexperten wie Vernon DeMars (1908-2005), Henry S. Churchill²¹ und Robert C. Weinberg als wichtige Einflüsse aufgeführt. Vor allem aber sind die Aktivisten der Bürger- und Nachbarschaftsbewegung wie William H. Kirk (1909-2001) und Frank Havey (1908-1988) zu nennen, die in New York in Settlement Movements und in Bostons North End in ärmeren, häufig von Farbigen oder Immigranten bewohnten Vierteln arbeiteten. Auch auf den einflussreichen Soziologen Saul Alinsky (1909-1972), Anwalt der Armen und Entrechteten, greift sie zurück. Vor allem das Projekt East Harlem inspirierte Jacobs zu einem ihrer ersten Artikel für das *Architectural Forum*, in dem sie den modernen Wohnungsbau „von der Stange“ kritisierte. William Kirk, der Leiter der Selbsthilfeorganisation Union Settlement in East Harlem, hatte Jane Jacobs die zerstörerischen Effekte der Flächensanierung vor Augen geführt.²²

Jane Jacobs bemüht daher nicht die so genannten „Planungsexperten“ zur Untermauerung ihrer Argumente, diese Berufsgruppe bleibt ihr suspekt. Sie sucht ihre Argumente bei Außenseitern und Querdenkern, wie dem Journalisten Grady Clay (geb. 1916) und dem Filmemacher Sam Spiegel (1901-1985), bei Denkmalschützern wie Carl Feiss (1917-1997) oder dem Leiter der Rockefeller Foundation Chadbourne Gilpatric (1915-1989) sowie schließlich bei Stadtplanern wie Edmund Bacon (1910-2005), der es 1964 auf die Titelseite des Time Newsmagazin brachte. Vor allem aber beeinflusste und protegierte sie William H. White (1908-1999), der (Mit-)Herausgeber von *Fortune*. White („Holly“), ein Journalist, Stadtforscher und Soziologe, war vor allem durch sein Buch *The Organization Man* (1956) bekannt geworden.²³ 1952 wurde sie Mitarbeiterin beim *Architectural Forum*, einer Zeitschrift, die ihr Mann abonniert hatte. Zu ihrer neuen Arbeitsstelle im Rockefeller Center fuhr sie nicht mit der U-Bahn, sondern mit dem Fahrrad.²⁴

Die Zeitschrift war an unkonventionellen Beiträgen interessiert, die Denkanstöße und neue Perspektiven eröffneten. 1958 veröffentlicht Jane Jacobs in *Fortune* eine grundlegende Kritik des US-Stadtumbaus unter dem Titel „Downtown is for People“. Sie moniert, dass die Umbaupläne für die Stadtzentren aus der Planersicht und der Vogelperspektive erstellt seien, großflächige, ungenutzte Freiräume beinhalten, nicht aber die Anforderungen der

21 Für Henry S. Churchill mag zutreffen, „einige sind ausgesprochen gegenteiliger Ansicht und haben mir trotzdem in großzügiger Weise geholfen“; vgl. *H.S. Churchill, The City is the People*, New York 1945.

22 Tod und Leben, S. 18; in der deutschen Übersetzung mutiert die Union Settlement (Association) zur Genossenschaftssiedlung!

23 Auf deutsch: *W.H. White, Herr und Opfer der Organisation*, Düsseldorf 1958. White lieferte empirisch abgesicherte komparative Studien von Stadträumen und quasi eine „Ergänzung“ zu Jane Jacobs Fallstudie; vgl. *A. LaFarge, The Essential William H. White*, New York 2000.

24 *A. Sparber Alexion, Jane Jacobs. Urban Visionary*, Toronto 2006, S. 33.

Nutzer und Fußgänger berücksichtigen würden. Vorhaben dieser Art würden nicht die Innenstädte revitalisieren. Sie fordert eine Nutzungsmischung für die Zentren und einen Umbau aus der Fußgänger-, nicht aus der Autofahrerperspektive: „You've to get out and walk“.²⁵

Nur eine Planung wurde als vorbildlich von Jane Jacobs herausgestellt: Der Plan von Victor Gruen für die Reorganisation des Stadtzentrums von Fort Worth. Victor Gruen (Victor David Grünbaum 1903-1980), wegen seiner „nichtarischen Herkunft“ enteigneter und dann emigrierter österreichischer Stadtplaner hatte sich vor allem als Planer von Einkaufszentren profiliert. Er wurde zum Erfinder der „Shopping Center“ und „Shopping Malls“ und avancierte zum „architect of an American dream“.²⁶ Gruen war ein Feind des Pkws²⁷, sein Argument war: „Autos kaufen nichts“. In einer deutschen Fachzeitschrift wurde 1962 dazu bemerkt: „Gruens großartige und vorbildliche Shopping Centers vermehrten die Misere der verstopften Downtown-Bezirke.“²⁸

Als Jane Jacobs 1958 zu der renommierten „Conference on Urban Design Criticism“ eingeladen wurde, lernte sie die „Größen“ des Geschäfts persönlich kennen. Neben etablierten Planern und Architekten wie I.M. Pei, Louis Kahn, Arthur Holden und Gordon Stephenson waren Sozialwissenschaftler wie Chatherine Bauer Wurster, Lewis Mumford, Kevin Lynch und Stadthistoriker wie Frederick Gutheim eingeladen.²⁹ Und kein Geringerer als Lewis Mumford (1895-1990), einer der einflussreichsten Architekturkritiker und Denker seiner Zeit, schrieb für Jane Jacobs ein Gutachten für die Rockefeller Foundation, das sie für die Arbeit an ihrem ersten Buch freistellte. „There is no one among the younger [...] seems to me more promising. Indeed, she has already opened various fresh lines of investigation on matters that have been singularly ignored or misinterpreted by both planners and urban sociologists. [...] all the more I am confident that her results will challenge a good ideal of current practices“.³⁰ Vom Random House Verlag erhielt sie einen Vorschuss von 1.500 Dollar und mit dem Stipendium der Rockefeller-Stiftung ausgestattet, konnte sie ihre Stellung beim *Architectural Forum* aufgeben und sich ganz auf die Arbeit an ihrem Buch konzentrieren.

25 J. Jacobs, *Downtown is for People*, in: *Fortune* April 1958, S. 133-140, hier S. 134. Wieder abgedruckt in: W.H. Whyte (ed.), *The Exploding Metropolis*, London 1958, Neuauflage Berkeley, Los Angeles, London 1993 mit einem Vorwort von Sam Bass Warner. Gordon Cullen, der bis dahin nie in den USA war und Helmut Jacoby hatten Illustrationen zu dem Beitrag geliefert. Vgl. P.L. Laurence, *Jane Jacobs Before Death and Life*, in: *Journal of the Society of Architectural Historians*, March 2007, S. 12.

26 M.J. Hardwick, *Mall Maker. Victor Gruen, Architect of an American Dream*, Philadelphia 2004.

27 So das Kapitel: „The Taming of the Motorcar“, in: V. Gruen, *The Heart of our Cities. The Urban Crisis: Diagnosis and Cure*, New York 1964, S. 209.

28 D. Dehn, *Shopping Center in den USA. Eine Betrachtung der Arbeiten von Victor Gruen*, in: *neue heimat. Monatshefte für neuzeitlichen Wohnungsbau*, April 1962, S. 19.

29 P.L. Laurence, *The Death and Life of Urban Design: Jane Jacobs, The Rockefeller Foundation and the New Research in Urbanism, 1955-1965*, in: *Journal of Urban Design*, Vol. 11, No. 2, Juni 2006, S. 145-172.

30 vgl. www.rockfound.org/efforts/jacobs/mumford.shtml

4. GREENWICH VILLAGE – »FREISTAAT DER WIDERSPENSTIGEN GEISTER«³¹

Nicht nur das Straßenraster im Village unterscheidet sich vom Rest von New York, auch die Bewohner und die Architektur heben sich ab. „Greenwich Village is a concentration of contrasts in a city of contrasts. But in the Village’s case, these contrasts have long been synonymous with its identity: bohemia“.³² Auch Lewis Mumford hatte in den 1920 Jahren das kreative Umfeld im Village aufgesogen. Greenwich Village „is a little like Chelsea or Bloomsbury (in London; der Vf.), [...] artists, writers, rich folk, paupers, and Italian factory workes are intermingled within a fairly small area, all of which has an atmosphere quite different from any other section of New York“.³³

Die besondere Kombination von baulichem und sozialem Umfeld, die Mischung und Vielfalt wie in der Hudson Street, so Richard Florida auf Jane Jacobs Bezug nehmend, lässt derartige Örtlichkeiten zur bevorzugten Lebens- und Arbeitsumwelt der „creative classes“ werden.³⁴ Ein Dorf und zugleich ein kurioses Künstlerviertel, mit einer besonderen Mischung aus Lebenskünstlern, Aussteigern, Künstlern und Bohème. Susan Sontag beschreibt das Village als „mythischen Ort, als Manifestation aller Vorstellungen von Rebellion, Künstlertum, sexueller Emanzipation und Selbstverwirklichung“, jenseits des Mainstream.³⁵ In der Nähe von Downtown Manhattan bestand (noch) baulich eine „rückständige“ Mischung aus Hinterhöfen, Mietwohnungen, Lofts, Kellern und Gewerbeeinheiten, die teilweise zu Theatern, Cafés, Bars, Clubs umgenutzt wurden und eine Alternative zum kommerzialisierten Broadway boten.

Als Jane Jacobs, die Frau mit dem kleinbürgerlichen Hintergrund zusammen mit ihrem Gatten für \$ 7.000 Dollar das Haus in der Hudson Street 555 kauft, gerät sie in eine einzigartige sozio-kulturelle Umgebung, einen Schmelztiegel, in ein Multi-Kulti-Viertel, das als synonym für alternativ-linke Kunst und Kultur in New York und den USA steht. „If you want to get out of America, go to Greenwich Village“ hieß es.³⁶ Eine unvollständige Liste der bald einflussreichen Künstler im Village reicht über Jackson Pollock, Edward Hopper, Willem de Kooning bis zu John Reed. Schriftsteller wie Saul Bellow, Djuna Barnes, Henry James, Eugene O’Neill, Sinclair Lewis, Herman Melville, Theodore Dreiser, Mark Twain, Thomas Wolfe, Richard Wright und „Beats“ wie Allen Ginsburg, Jack Kerouac und William S. Burroughs und last not least auch Bob Dylan, lebten und arbeiteten hier im „Beatnik Country“.

Im Village wurde die „wilde Ehe“ toleriert, das „Zusammenleben in Sünde“; Beziehungen zwischen Farbigen und Weißen wurden offener gehandhabt; es wurde mit Drogen ex-

31 S. Lietzmann, New York: Die wunderbare Katastrophe, Hamburg 1976, S. 81 ff.

32 N. White/E. Willensky, AIA Guide to New York City, Fourth Edition, New York 2000, S. 112.

33 Zit. nach D.L. Miller, Lewis Mumford. A Life, New York 1989, S. 148.

34 R. Florida, The Rise of the Creative Class, and how it’s transforming work, leisure, community and everyday life, New York 2002, S. 42.

35 D. Schreiber, Susan Sontag. Geist und Glamour, Berlin 2009, S. 43.

36 B. Dylan, Chronicles, Volume One, New York u.a. 2004, S. 55.

Jacobs saw Greenwich Village and SoHo as under siege by highway and urban renewal planners, who condemned buildings with the "hex" sign of the X; her son Ned, on stilts, stands defiantly before one example. Designating neighborhoods as blighted slums to her was a self-fulfilling prophecy, hobbling efforts for grassroots revitalization. *Ruth Orkin*



Abb. 2: Jane Jacobs und ihr Sohn Ned.

Die weißen Kreuze an der Tür markieren Abrissgebäude; Quelle: A. Flint, *Wrestling with Moses*. How Jane Jacobs took on New York's Master Builder and transformed the City, New York 2009.

perimentiert; Homosexuelle hatten hier ihre Freiräume und vor allem waren die Mieten niedrig. „Rückständige“ Bau- und Funktionsstrukturen materialisierten sich hier in Lebensbedingungen, Verkehrs- und Verhaltensformen, die – so die Planer und Wohnungsreformer – bald untergehen würden. Das intakte subkulturelle Milieu im Village beförderte nachbarschaftliche Strukturen, Gewährung von Solidarität und Unterstützung in besonderen Situationen. Im Village akzeptierte Normen und Verhaltensweisen ermöglichten in diesem subkulturellen Milieu Verhaltenssicherheit und einen Rahmen für das Sozialverhalten gegenüber „der Welt draußen“.³⁷ Für Jane Jacobs war das Village der Ort, wo ethnische Gruppen konfliktfrei zusammen lebten, wo es (noch) einen Sinn für Gemeinschaft gab. Differenz und Indifferenz koexistierten im Villageleben. Es war in den 1960er Jahren wohl der aufregendste Ort der Welt für junge Leute und Weltverbesserer.

³⁷ Jack Kerouac veröffentlichte 1958 „The Subterraneans“, der als Schlüsselroman gilt, von einer Affäre zwischen einem Weißen und einer Farbigen handelt. Die Handlung wurde nach San Francisco verlegt. Im Village lebende Personen wie Allen Ginsburg und William S. Burroughs treten in dem Buch unter anderem Namen auf.

5. »DEATH AND LIFE OF GREAT AMERICAN CITIES« – »A BROADSIDE ATTACK«

Ein klassischer Fall: Das richtige Buch zur rechten Zeit. Die relativ unbekannte Autorin, 45 Jahre alt, die bis dahin nur kurze Artikel verfasst hatte, hat einen Erstlingserfolg, der rasch zu einem Bestseller wurde. Jacobs' Buch wurde vom Verlag aggressiv vermarktet. „Perhaps the most influential single work in the history of town planning [...] a work of literature“, so der *New York Times Book Review*.³⁸ Im Januar 1961 war das Buch fertig gestellt und im November – rechtzeitig für das Weihnachtsgeschäft war es auf der „recommended reading list“ – im Handel erhältlich.

Das Buch – stilistisch eine Melange aus Literatur, Journalismus und Soziologie – formulierte eine Radikalkritik am Städtebau und an der Stadtplanung, eine Breitseite gegen die Praxis in einer Umbruchzeit, die einen Umdenkungsprozess und einen Paradigmenwechsel der Stadterneuerung einleiten sollte. So beginnt der Band: „Dieses Buch ist ein Angriff auf die landläufige Stadtplanung und den landläufigen Umbau der Städte. Es ist außerdem und in erster Linie ein Versuch, neue Prinzipien für Stadtplanung und Stadtsanierung einzuführen“.³⁹ Jacobs wandte sich gegen Slumsanierung und die im Gefolge entstandenen standardisierten Wohnblocks, gegen die Zerschneidung von Nachbarschaften durch Stadtautobahnen, gegen Monostrukturen, gegen Zersiedlung und Sprawl. Ihr Buch war populärwissenschaftlich und emotional verfasst und basierte auf persönlichen Erfahrungen in ihrem geliebten Greenwich Village und vergleichbaren Quartieren wie dem North End in Boston.⁴⁰ Sie formulierte damit eine – bis dahin nicht artikulierte – Kritik an den Großprojekten des Stadtumbaus und der Slumsanierung, die mit baulichen Lösungen zugleich soziale Probleme zu lösen glaubten. Doch hygienische Wohnungen würden – so Jane Jacobs – nicht automatisch die Lebens- und Wohnbedingungen der unteren und der farbigen Schichten verbessern.

Systematisch demontiert wurden die Größen der Architektur und Stadtplanung. Ebenezer Howard wird Großstadtfeindlichkeit und die Planung von Schlafstädten vorgehalten.⁴¹ Seine „stadtzerstörenden“ Ideen seien in Amerika begeistert aufgenommen und von Clarence Stein, Henry Wright, Catherine Bauer und Lewis Mumford weiter entwickelt worden. Die gesamte moderne Stadtplanung sei praktisch aus dieser einfältigen Substanz bezogen und weiterentwickelt worden. Und auch Le Corbusiers Traumstadt aus Wolkenkratzen entstamme den gleichen Wurzeln. Nach Jane Jacobs stammt die Stadt der

38 Dieses Zitat befindet sich auf dem Cover späterer Ausgaben, z.B. der Ausgabe von 1992.

39 Tod und Leben, S. 9.

40 M. Scott, *American Planning since 1890*, Berkeley u.a. 1971, S. 592.

41 1962 erschien ein wichtiges Buch, das die These der verbreiteten Großstadtfeindlichkeit in Nordamerika untermauerte: M. and L. White, *The Intellectual Versus The City. From Thomas Jefferson To Frank Lloyd Wright*, Cambridge Mass. 1962.

Wolkenkratzer im Park direkt von der Gartenstadt her. „Praktisch kombinieren heute alle intellektuellen Städtebauer beide Konzepte in den verschiedenen Abwandlungen.“⁴² Dies würde in der Theorie „planmäßige Umsiedlung“, „Teilerneuerung“, „Sanierung und Wiederaufbau“, in der Praxis aber einen völligen Abbruch der – aus Sicht der Planer – herunter gekommenen Quartiere bedeuten.

Jacobs fasst die (falschen) Lehren des Städtebaus in einem Satz zusammen: „Vom Anfang bis zum Ende, von Howard bis Burnham, bis zum letzten Zusatzartikel zum Städtebauerneuerungsgesetz, ist das gesamte Gebräu gänzlich ohne jede Rücksicht auf das Leben der Großstädte selbst gebraut worden. Die Großstädte sind weder untersucht noch respektiert worden, sie durften nur Weihopfer sein.“⁴³ Sie nennt es „unurban urbanization“; mit der Praxis der Kahlschlagsanierung solle der Vorort in die Stadt injiziert werden. Der (Groß-)Stadtkritik setzt Jane Jacobs ein Plädoyer für die funktionierende städtische Nachbarschaft entgegen. Präzise beobachtet und beschreibt sie Akteure und ihr Tun vor ihrer Haustür. „So ist der Teil der Hudson Street, in dem ich wohne, jeden Tag Szenerie eines vielgestaltigen Bürgersteig-Balletts. Ich selbst trete kurz nach acht auf, wenn ich den Abfalleimer hinaustrage.“⁴⁴ Diese anrührend idyllische und idealisierende Passage ihres Buches, die Beschreibung der komplexen und scheinbar chaotischen Abläufe einer feinkörnig sozial- undutzungsgemischten Nachbarschaft, bildet ihre zentrale Botschaft. Der langen Tradition der negativ konnotierten (Groß-)Städte – diffamiert als Symbole für Verfall und Entartung⁴⁵ – stellt Jane Jacobs eine emotional begründete positive Bewertung gegenüber.⁴⁶

In Jacobs' Buch geht es weniger um die Stadt mit ihrer physischen Struktur, sondern um das „Stadtleben“. Sie entdeckt Netzwerke, informelle Strukturen und fließende Übergänge, die sich überlappen und überlagern.⁴⁷ Sie leitet (ungewollt) einen Paradigmenwechsel von der „top-down“ zur „bottom-up“ Planung ein, die Einbeziehung der Öffentlichkeit in Planungen, stärkere Mitbestimmungsrechte und Anwaltsplanung. Dezentralisierung – wie Howard sie mit den Gartenstädten propagierte – ist für sie keine ästhetische, sondern eine politische Frage der Optimierung von Beteiligungs- und Mitwirkungsmöglichkeiten. Stadtplaner würden nicht die komplexen Sozialstrukturen verstehen und sie auf bauliche Elemente reduzieren.

42 Tod und Leben, S. 24.

43 Ebda..

44 Ebda., S. 44. Dieses Kapitel ist mehrfach in anderen Büchern wieder abgedruckt worden; vgl. R.T. LeGates/F. Stout (eds.), *The City Reader*, London and New York 1996, S. 103 ff. und M. Carmona, St. Tiesdall (eds.), *Urban Design Reader*, Oxford 2007, S. 147 ff.

45 Vgl. A. Lees, *Cities Perceived. Urban Society in European and American Thought. 1820-1940*, Manchester 1995.

46 R. Montgomery, *Is There Still Life in The Death and Life?*, in: *Journal of the American Planning Association*, Summer 1998, S. 271.

47 M. Luccarelli, *Lewis Mumford and the Ecological Region. The Politics of Planning*, New York 1995, S. 197.

6. JANE JACOBS' DIALEKTISCHE METHODIK – „EXAMPLES COME FIRST“

Jane Jacobs' Thesen erwuchsen aus ihren täglichen Beobachtungen und eigenen Primärerfahrungen „vor Ort“. Was hier „funktionierte“, suchte sie zu beschreiben, zu ergründen, zu erklären und als Perspektive für andere Quartiere zu übertragen. Die Lektüre von Zeitungen und die Sammlung von Zeitungsartikeln wurde zur Recherche und Untermuerung von ihren Argumenten genutzt.⁴⁸ Fachzeitschriften wurden dagegen kaum ausgewertet; die Aversion von Jane Jacobs gegen „Expertenmeinungen“ ließ derartige Einschätzungen nur ausnahmsweise einfließen. Natürlich wurde diese induktive Methode als unsystematisch und unwissenschaftlich kritisiert, basierte sie doch empirisch nur auf wenigen Fallstudien „rückständiger“ Viertel in den USA.

„Trust your eyes and your instincts“, galt für sie als Maßstab. Vor allem aber stellte Jane Jacobs die wichtigen und richtigen Fragen. Sie akzeptierte nicht die häufig vorgeschobenen Sachzwänge der Planer und Politiker, sondern verließ sich auf ihre eigenen Erfahrungen und Beobachtungen. Nur sie bildeten die Messlatte zur Bewertung. Den Planern wirft sie Lebensfremdheit vor und die Negation von realen Bedürfnissen, Wünschen, Sorgen und Ärgernissen. Sie sucht nach inneren Gesetzmäßigkeiten: „Cities are not chaotic. They have an order of economic development, but they work without ideology. Ideology only prevents us from seeing the order“.⁴⁹ Sie beschreibt unaufgeregt in einem gefälligen Plauderton, schlägt vor, die Umgebung auf sich wirken zu lassen, ohne zu theoretisieren oder zur Rebellion aufzurufen. „Seek the truth from facts“, lautet ihr von dem chinesischen Kommunistenführer Deng Xiaoping entlehntes Credo.

Deshalb verwendet sie auch keine Abbildungen in ihrem Buch als Beleg. „Die Szenen, die als Illustrationen zu diesem Buch dienen können, sind rings um uns – man muss nur die Städte so betrachten, wie sie wirklich sind. Beim Schauen kann man auch lauschen, ein wenig verweilen und über das Geschehene nachdenken“.⁵⁰ Methodologisch im Sinne empirischer Sozialforschung lassen ihre problematischen, sporadischen und selektiven Beobachtungen keine Kategorienbildung und keine theoretischen Rückschlüsse zu. Eher ist es die Versuchsanordnung „trial and error“, nicht die systematische Lektüre und Aufarbeitung eines Gegenstandsbereiches, die Jane Jacobs praktiziert.

Jane Jacobs selbst beschrieb ihre Methodik: „Oh, I'm so chaotic. I just scramble as best as I can. Sometimes people say, you use such wonderful examples to illustrate what you're saying – how do you find them?‘ It's just the opposite. The examples come first. I think from the concrete. I can't think from the abstract“.⁵¹ Ihr Mann erklärt, dass 87% ihrer

48 Die Materialien in ihrem Nachlass in der John J. Burns Library, Boston College, belegen dies eindrücklich. Für viele der Kapitel sind die „Materialsammlungen“ („Clippings“) erhalten.

49 S. *Brownmiller*, Jane Jacobs, *Vogue magazine* May 1969, zit. in *M. Allen* (s. A 6), S. 22.

50 *Tod und Leben*, S. 8.

51 *A. Freedman* / Jane Jacobs, *The Globe and the Mail*, June 9, 1984, zit. nach *M. Allen* (s. A 6), S. 26.

Ideen im Papierkorb landen würden.⁵² Sie arbeitet und schreibt an einem Pult im Schlafzimmer von 9.30 am Morgen bis 4.00 nachmittags. Telefonanrufe werden in der Zeit nicht angenommen. Die Kinder dürfen nicht stören und müssen Anrufer abwimmeln. Als New Yorks Bürgermeister David Lindsay sie telefonisch erreichen wollte, antwortete die 14-jährige Tochter Mary: „My mother will not be available for conversation before 4 pm.“⁵³ In ihrer Freizeit liest, backt und kocht sie gerne. Sie liebt es, Kreuzworträtsel und andere Denksportaufgaben zu lösen, vor allem offene Rätsel um die Stadt.

6. »VIEL FEIND – VIEL EHR« – KRITIK UND KRITIKER – »THE PLANNERS HATED IT«

Die Hintergrundfolie für Jane Jacobs' Kritik am Stadtumbau und der Flächensanierung lieferten die von Robert Moses betriebenen Vorhaben in New York. Er arbeitete unter fünf Bürgermeistern, sechs Gouverneuren und sieben Präsidenten und seine Vorhaben ließen kaum einen Teil New Yorks unberührt.⁵⁴ Konflikte um die Stadt- und Verkehrsplanung sowie die Stadterneuerung wurden zwischen den ungleichen Gegnern, David und Goliath, die unbedeutende Hausfrau aus dem Village und dem einflussreichen „Masterbuilder“ ausgetragen. Die unterschiedlichen Perspektiven und Denkstile lagen auf der Hand. Während Robert Moses argumentierte, Städte seien für den Verkehr geschaffen, hielt Jane Jacobs dagegen, sie seien von und für Nachbarschaften gemacht. Ging es Moses um Großprojekte, hielt Jacobs den menschlichen Maßstab dagegen.⁵⁵ Moses' Credo war: „When you operate in an overbuilt metropolis, you have to hack your way with a meat ax.“⁵⁶ Für Moses machte es keinen großen Unterschied, Strände und Parks anzulegen oder Schnellstraßen durch dicht bebaute Quartiere zu schlagen. Der „kleine“ Unterschied Stadtautobahnen durch Manhattan zu bauen war: „There are more houses in the way [...] more people in the way – that's all“.⁵⁷

In einem Land mit einer damals gigantischen und weltweit führenden Automobilindustrie, in dem (neuer) Automobilbesitz nicht zuletzt über den Status von Personen mit unterschied, „einte“ Jane Jacobs und Robert Moses paradoxerweise, dass sie beide keine Autofahrer waren. „I don't drive, nor do I have a car. [...] When I go to a destination in downtown

52 J. Karp, Contrarian. „Jane Jacobs Doesn't Live Here Anymore“, zit. bei M. Allen (s. A 6), S. 14.

53 Jane Jacobs, Vogue magazine May 1969, zit. bei M. Allen (s. A 6), S. 22.

54 Zu Robert Moses vgl. H. Ballon/K.T. Jackson (eds.), Robert Moses and the Modern City: The Transformation of New York, New York/London 2007; R. Caro, The Power Broker. Robert Moses and the Fall of New York, New York 1975; B. Joerges, Die Brücken des Robert Moses. Stille Post in der Stadt- und Techniksoziologie 2/1, 1999, S. 43-63.

55 Vgl. A. Flint, Wrestling with Moses. How Jane Jacobs Took on New York's Masterbuilder and Transformed the American City, New York 2009; G. Lang/M. Wunsch (s. A 20); R. Brandes Grantz (s. A 11).

56 M. Berman, All that is solid melts in the air. The Experience of Modernity, London 1988, S. 291.

57 Zit. nach ebda., S. 293.

Toronto, I take a taxi“ erklärte Jane Jacobs.⁵⁸ Robert Moses' visionäre Stadtautobahnen – er selbst besaß nicht einmal einen Führerschein, verfügte aber über drei persönliche Chauffeure – sollten „freie Fahrt“ ermöglichen und Manhattan mittels Brücken autogerecht mit den anderen Bezirken und New Jersey verbinden.

So plante Robert Moses, eine Stadtautobahn („Lower Manhattan Expressway“) in der Nähe von Jane Jacobs' Haus „durchzubrechen“, und ihr Stadtviertel stand auf der Liste des „Urban Renewal“ für eine Flächensanierung. Moses erhielt vom Verlag eine Kopie ihres Buches und sandte sie erbost zurück mit dem Kommentar: „I am returning the book you sent me. Aside from the fact that is intemperate and inaccurate, it is also libelous. I call your attention, for example, to page 131. Sell this junk to someone else. Cordially Robert Moses.“⁵⁹ Und Moses polemisierte weiter: „Den jüngsten Fantasmen nach ist also [...] jede Hausfrau, die ihr Fachwissen aus Fernsehen, Radio und Telefon bezieht, fähig, ein riesiges System städtischer Hauptverkehrsstraßen zu planen [...]. Ehrliche Beamte werden als Schlitzohr, Unterdrücker der Armen oder als Diktatoren angeprangert, der Schieberei und Korruption bezichtigt. Ich erhebe mein Glas auf den Unternehmer, der Ghettos beseitigen kann, ohne Menschen umzusiedeln, ebenso wie auf den Koch, der Omeletts zubereiten kann, ohne ein Ei zu zerschlagen.“⁶⁰

Ging es in der Auseinandersetzung mit Robert Moses um die Art und Weise des Stadtumbaus in New York, entspann sich mit ihrem vormaligen Protegé Lewis Mumford eine intellektuelle Kontroverse. Ein ganzes Jahr polemisierte Mumford gegen Jacobs' Buch, ihre „komische“ Unkorrektheit, ihre falschen Einschätzungen und Bewertungen, ihre fehlenden historischen Kenntnisse sowie ihre idealistischen Vorstellungen. Im gleichen Jahr 1961 war auch Lewis Mumfords Opus Magnum „The City in History“⁶¹, ein Destillat lebenslanger Beobachtungen und Recherchen von und in Städten erschienen.

Waren Jacobs und Mumford sich einig im Kampf gegen Robert Moses' Großprojekte und das Konzept Flächensanierung und Neubebauung als „tower-in-the park“, so kam es zum Bruch über grundlegende stadtplanerische Ideen und ethische Perspektiven. Mumford aufgebracht und in seinem Stolz verletzt, verfasste drei längere Artikel mit Kritiken von Jacobs' Buch, von denen eine Art Komprimierung im *New Yorker* publiziert wurde.⁶²

58 J. Jacobs, *Dark Age Ahead*, New York 2005, S. 76.

59 Jane Jacobs Papers, John J. Burns Library Boston College, Boston; vgl. auch Jane Jacobs' Charakterisierung von Robert Moses (die in der deutschen Ausgabe fehlt): „Robert Moses, whose genius at getting things done largely consists in understanding this, has made an art of using control of public money to get his way with those whom the voters elect and depend on to represent their frequently opposing interests. [...] Either way, seduction or subversion of the elected is easiest when the electorate is fragmented into ineffective units of power“; *Death and Life*, S. 131.

60 Robert Moses, zit. nach: R. Burns/J. Sanders/L. Ades, New York. Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute, München 2007, S. 517.

61 L. Mumford, *The City in History. Its origins, its transformations, and its prospects*, Harmondsworth 1966 (zuerst 1961).

62 L. Mumford, „The Sky Line: Mother Jacobs' Home Remedies“, *The New Yorker*, December 1/1962, S. 148 ff; gekürzt abgedruckt in: E. Birch (ed.) *The Urban and Regional Planning Reader*, New York 2009, S. 132 ff.

„I have grappled with Jane Jacobs' stimulating and awful book and have written such a lengthy analysis of the conditions she is attacking, as well as her manner of attack and its solutions [...]. She is so active here and has gotten so much publicity for her work“.⁶³

Unter dem Titel „Mutter Jacobs Hausfrauenrezepte“ polemisierte Mumford gegen Jacobs' Vorstellungen von Urbanität und Nutzungsmischung.⁶⁴ Während Jacobs aus der Perspektive der Nachbarschaft und des Stadtquartiers argumentierte, bemühte Mumford die regionalplanerische Sicht. Hat Mumford die Stadtregion im Visier und die geplante Dezentralisierung – hier bemüht er das Vorbild der Gartenstadt –, ging es Jacobs inkrementalistisch „nur“ um ihr Stadtviertel, das als Vorbild für die Gesamtstadt bemüht wurde. Jacobs erweckte vor allem den Eindruck, Mumford und Moses wären Verbündete im Geiste und würden ähnliche Ziele verfolgen.⁶⁵ Diese Kritik ging vollkommen an Mumfords Intentionen vorbei. Er war über zwei Dekaden hinweg ein scharfer Kritiker von Moses' Plänen des Abräumens von Quartieren, der autogerechten Stadt und der Slumsanierungsvorhaben gewesen. Die Mumford-Jacobs-Debatte ging um die Grundwerte von Stadt und Planung, von Dichte, Nutzungsmischung und Vielfalt. Zwar erhielt Mumford 1961 den „National Book Award for non fiction“, für den auch Jacobs' Buch nominiert war, aber Jacobs' Kritik korrespondierte vollends mit damals aktuellen Themen und Konflikten. Es munitionierte die neu entstehenden Bürgerinitiativen und die Kritiker der Slumsanierung und des Stadtautobahnbbaus.

Das Buch löste eine Flut von Rezensionen aus. Vor allem waren Planer gefragt, deren Disziplin von Jane Jacobs nicht nur kritisiert, sondern gar in Frage gestellt wurde. Gleich zwei Rezensionen erschienen in der einschlägigen Planerzeitschrift. Dabei wurde von Morton Hoppenfeld zugestanden: „Every planner, architect, houser, real estater, and so on, needs to have his favorite theorems challenged periodically“. Das Buch sei ein Gewinn beim Nachdenken über städtische Probleme. „Unfortunately, the broadside of vituperation against all planners (which in Mrs. Jacobs' terms means us and Bob Moses and the architects for Stuyvesant Town and the New York City Housing Authority and a host of uncomfortable bedfellows) has had and will have a bad effect on an already resistant planner-client relationship in our traditionally laissez-faire society“.⁶⁶ Nach Hoppenfeld würde Jacobs ihre Erfahrungen in Greenwich Village (unzulässig) verallgemeinern und nicht tolerieren, dass es durchaus Befürworter des suburbanen Lebensstils gäbe. „The Enchanted Ballerina of Hudson Street“ würde das Kind mit dem Bade ausschütten.

In einer anderen Rezension im gleichen Heft wird – bezogen auf die Planerschelte – aus Planersicht gefragt: „Does she mean me?“ Jane Jacobs würde ein vereinfachtes Bild zeich-

63 Zit. nach *M. Hughes* (ed.), *The Letters of Lewis Mumford and Frederic J. Osborn. A Transatlantic Dialogue 1938-70*, New York 1971, S. 326.

64 *J.M. Mellon*, *Visions of the Livable City: Reflections on the Jacobs-Mumford Debate*, in: *Ethics, Place and Environment*, Vol. 12, No. 1, 2009, S. 35-48.

65 Mumford schrieb an Osborn 1963, dass er die Stadtautobahngegner unterstützen würde. „Gnashing of teeth by Mr. Moses, my old enemy“; zit. in *M. Hughes* (s. A 63), S. 335.

66 *M. Hoppenfeld*, *Review*, in: *Journal of the American Institute of Planners*, 1962, 28, S. 136-137.

nen und nicht die sozial integrierten, gut funktionierenden (Mittelschicht-)Nachbarschaften – ohne Nutzungsmischung – in ihre Analyse einbeziehen. Sicher hätten die Exzesse der Sanierung und Stadtautobahnen Wunden geschlagen, das sei aber kein grundsätzliches Argument gegen Planung.⁶⁷ Die bis dahin als harmlos geltenden Planer, die niemanden behelligen – so ein anderer Rezensent – würden in ihrem Buch zu Bösewichten, die systematisch die Städte im Lande zerstören würden. Deutlich würde, dass Frau Jacobs nur wenig von Planung verstehen und absichtlich oder unabsichtlich Architektur, Siedlungsbau und Stadtdesign verwechseln würde. Jane Jacobs selbst fasste vier Jahrzehnte später die Reaktionen auf ihr Buch wie folgt zusammen: „The planners hated it. The architects were divided“.⁶⁸

Das von Jane Jacobs gezeichnete Bild der heilen Welt und der intakten Nachbarschaft in Greenwich Village hatte mit den Realitäten New Yorks Anfang der 1970er Jahre allerdings nur noch wenig gemein. Als sie New York 1968 verließ und mit ihrer Familie nach Toronto übersiedelte, war die Stadt eine andere geworden. Gebeutel von der Finanzkrise, von Kriminalität, Drogenproblemen, vom Zustrom farbiger und einkommensschwächerer Haushalte bei zeitgleicher Abwanderung einkommensstärkerer Haushalte in die Suburbs galt die Stadt umgehend als „unregierbar“.

Jane Jacobs lebte vier Jahrzehnte – und damit mehr als die Hälfte ihres erwachsenen Lebens – in Toronto. Sie bewunderte den kanadischen Gemeinschaftssinn, die offene Ausstrahlung von Konflikten und bewarb sich 1974 um die kanadische Staatsbürgerschaft, die sie im September 1974 erhielt. Doch in Toronto wurde Jane Jacobs rasch – noch mit dem Auspacken der Umzugskisten beschäftigt – mit einer Autobahnplanung ähnlich wie in New York konfrontiert.⁶⁹ Umgehend wurde sie als prominente Sprecherin mit strategischen Erfahrungen genutzt. Die Auseinandersetzungen um den Bau des „Spadina Expressway“ markieren eine wichtige Zäsur in der Stadtentwicklungspolitik für die Torontonians und Kanada und haben symbolische Bedeutung. Initiativen konnten sich erstmals gegen top-down Planungen wie Großprojekte und Stadtautobahnen wehren und zeitweise auf lokaler Ebene reformorientierte und bürgernahe Stadtregierungen durchsetzen, die wiederum Bürgerbeteiligung, behutsame Stadterneuerung und Innenentwicklung zu zentralen Anliegen und Aufgabenbereichen machten.

8. EINFLUSS UND REZEPTION IN DEUTSCHLAND – »UNFREUNDLICHE BEMERKUNGEN EINER DAME«

„Tod und Leben“ wurde ins Japanische, Spanische, Italienische, Französische, Portugiesische und Deutsche übersetzt. 1967 besuchte Jane Jacobs das erste Mal Europa. Ihre Reisen waren neben den Verpflichtungen und Vorträgen immer mit der Erkundung weiterer

67 A. Melamed, Review, in: ebda., S. 137-139.

68 A Conversation with Jane Jacobs by Hank Bromley, Artvoice July 27/2000; Jane Jacobs Papers (s. A 17).

69 Vgl. R. White, Jane Jacobs and Toronto, 1968-1978, erscheint in: Journal of Planning History 1/2011.

Städte verbunden. So besuchte sie im Januar 1967 Hannover (Vortrag und Fernsehauftritt), Frankfurt, Mailand, Genua, Venedig, Paris und Anfang Februar London (Vortrag) und Cambridge (Vortrag). Während sie in Hannover die Planungen (!) schätzte, fand sie Frankfurt, wo sie das Goethe Haus besuchte „dirty, garnish, ugly and just plain mean looking“⁷⁰ und Genua „incredible“. Und endlich Venedig, im Nebel angekommen: „To me it is more interesting to walk on the streets than to ride on the canal [...]. (Venice) is the easiest city to find ones way“, easier than New York. [...] I spent most of yesterday walking the streets, and I could hardly stop. [...] The city is so beautiful it almost breaks your heart“.⁷¹ Sie schrieb von ihren Reisen regelmäßig Postkarten nach Hause, registrierte die Mini-rockmode und die längeren Haare der Jugendlichen.

1962 war Rudolf Hillebrecht in Hannover auf das Buch durch die Rezension in einer US-amerikanischen Zeitschrift aufmerksam geworden.⁷² Er überflog den Band und leitete ihn dann an seinen Mitarbeiter im Stadtplanungsamt Klaus Müller-Ibold⁷³, der perfekt Englisch sprach, weiter. Hillebrecht veranlasste die Rezension des Buches durch Klaus Müller-Ibold, besuchte Jane Jacobs 1964 in New York und 1970 in Toronto und lud sie 1967 zur „Constructa“ nach Hannover ein.⁷⁴ „Nicht nur Jane Jacobs [...] sondern auch ‚Miß Universum‘ in Gestalt der 19-jährigen Schwedin Margarte Arvidsson kam eigens aus den USA nach Hannover, um der Zweiten Constructa einen gewissen Glanz zu verleihen“. Bauwelt-Herausgeber Ulrich Conrads berichtete weiter: „Gewiß, es war gut und interessant, Mrs. Jacobs [...] einmal persönlich vor sich zu sehen. Ihr verallgemeinernder Report aber über eine fehlgeschlagene amerikanische Sanierungsmaßnahme und ihr Eintreten für die „Auffüllungstheorie“, die das tabula-rasa-Denken Sanierungsbeflissener ablösen sollte – beides war eigentlich zu leichtgewichtig, um es eigens von New York nach Hannover zu transportieren“.⁷⁵

Nicht zuletzt mag Hillebrechts „kompetente“ Führung zu ihrem Urteil über die Planungen in Hannover beigetragen haben: „The best planning I have ever seen. [...] Some is just unbelievable good“. [...] In Hannover I actually see the kind of planning all built,

70 Zit. nach M. Allen (s. A 6), S. 87.

71 Zit. nach ebda., S. 89 ff.

72 Interview mit Rudolf Hillebrecht und Walter Jessen am 01.10.1987 von Sid Auffahrt; der Verfasser dankt Sid Auffahrt für das Protokoll.

73 Klaus Müller-Ibold wurde in Shanghai geboren und ging dort auf die amerikanische Schule. Er sprach daher – damals ungewöhnlich – gut Englisch; Gespräch des Verfassers mit Klaus Müller-Ibold am 21.12. 2009 in Hamburg.

74 In dem Band von F. Lawrence führt Jane Jacobs in einem Interview 1966 als ihre erste Reise nach Europa auf; F. Lawrence (ed.), *Ethics In Making A Living*. The Jane Jacobs Conference, Atlanta 1989, S. 6.

75 U. Conrads, Mehr als nichts, in: *Bauwelt* 6/7, 1967, S. 142. Auch A. Mitscherlich verbreitete wieder seine „verjäherte und oberflächliche Polemik gegen miserable Zustände“. Das Referat des Chefs der Neuen Heimat hörte sich dagegen „wie eine Regierungserklärung“ an. Er kündigte eine „grundsätzliche Neuorientierung der von ihm geleiteten Unternehmensgruppe“ an. Er stellte die Erneuerung der Städte ins Zentrum und belegte dies mit Plänen der Flächensanierung von St. Georg und einer Neubebauung durch ein Hochhausgebirge. Ein Kommentar von Jane Jacobs dazu ist nicht überliefert.

actually executed“. Ähnlich positiv fiel ihr Urteil zu Hamburg im Rahmen dieser Reise aus: „Hamburgs waterfront is marvellous. [...] Right at the waterfront are great old brick warehouses. [...] The bomb damage must have been terrible“.⁷⁶ Für die Reise 1967 ist auch ein Termin mit Alexander Mitscherlich vermerkt.

Müller-Ibold betitelte seine Rezension „Umbruch in der Stadtplanung. Werden sich die Methoden in der heutigen Stadtplanung wandeln?“ Er ging dabei auch auf andere, neuere stadtsoziologische Beiträge ein und das „ernst gemeinte Bemühen, uns Stadtplanern zu helfen, dass wir das Phänomen der „Stadt“ als Ganzes besser begreifen“.⁷⁷ Städtebauer würden – als Architekten ausgebildet – formal und zu statisch denken und damit den ständigen Strukturwandel ignorieren. Einzelbegriffe wie „Nachbarschaft“ und „autogerechte Stadt“ würden zu Leitbildern ausgebaut werden, die Stadt würde nicht vielschichtig und vielseitig begriffen, sondern als „Zustand“ und nicht als „Prozess“.⁷⁸ Städtebauer würden ein „endgültig fixiertes Bild entwerfen“, ein Umdenken würde viel Zeit und Mühe erfordern, um eine „Städtebauwissenschaft zu entwickeln, die diesen Aufgaben gerecht werden kann“.⁷⁹ Diese Rezension fiel dann dem Bauwelt-Herausgeber Ulrich Conrads in die Hände, der dann die Veröffentlichung des Buches auf Deutsch initiierte.

In einer anderen Rezension der deutschen Ausgabe wird vor dem Hintergrund des deutschen Häusle- und Wiederaufbauwunders argumentiert, dass „eine soziologisch fundierte Kritik der Stadtplanung fast schon zu spät“ kommt: „J. J. untersucht die nie hinterfragten obersten Werte der „orthodoxen“ Stadtplanung, die als Ideal ein Konglomerat aus Ebenezer Howards „horizontaler“ Gartenstadt (1890) und Le Corbusiers „vertikaler“ Cité Radieuse (1920) verwirklicht hat. [...] J. Jacobs' Untersuchung entzündet sich am Nachtmahr der amerikanischen Stadtplanung: der ‚völlig überraschend‘ und immer häufiger auftretenden Verödung von Innenstadt-Bezirken, der Kriminalisierung, dem Veröden oder ‚Verslumen‘ von neugebauten Vorortbezirken oder Siedlungen. Es stellt sich heraus, daß die Schuld daran die orthodoxe Stadtplanung selbst trägt: Sie „dezentralisiert“ die ehemalige Vielfalt der Nutzung von Städten zu Kulturzentren, Bankvierteln, Vergnügungszentren, Wohnsiedlungen, Einkaufszentren etc. Die Wohnviertel werden dabei zu öden Schlafstädten, in denen Verbrechen am hellichten Tag an der Ordnung, weil da am sichersten sind“.⁸⁰

„Haben die Stadtplaner versagt“ ist der Titel einer anderen Buchbesprechung. Jane Jacobs' Buch wird als das „unkonventionellste und provozierendste Städtebau-Buch“ bezeichnet, das der „gesamten traditionellen Stadtplanung den längst erwarteten Todesstoß

76 Jane Jacobs Papers, John J. Burns Library, Boston, Subseries A. Auch bei ihrem Vortrag in London im Februar 1967 stellte Jane Jacobs die Arbeit von Rudolf Hillebrecht positiv heraus; vgl. *J. Jacobs, The self-generating growth of cities. A report of the meeting at the RIBA on 7 February 1967*, in: *RIBA Journal*, VI. 74, March 1967, S. 98.

77 K. Müller-Ibold, *Umbruch in der Stadtplanung*, in: *Der Städtetag*, Juli 1962, S. 878.

78 Ebda., S. 874.

79 Ebda., S. 876.

80 R. Reiche, *Buchbesprechung*, in: *Das Argument. Berliner Hefte für Probleme der Gesellschaft*, 1964, Nr. 28-31, S. 53 und S. 52.



Abb. 3: Jane Jacobs, *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*; Umschlag, deutsche Ausgabe, Gütersloh Berlin 1965.

versetzt“.⁸¹ In einer anderen Rezension geht Hermann Funke davon aus, dass nach Jane Jacobs Städte nicht für Stadtplaner, sondern für Laien gebaut werden. Jane Jacobs wagt es, „sechzig Jahre alte Theorien der Stadtplanung anzuzweifeln“ und die Errungenschaften der Nutzungsentflechtung in Frage zu stellen. „Jane Jacobs zu folgen, hieße, unsere heutige Stadtplanung (deren Axiome – ähnlich wie mathematische Sätze – vor aller Erfahrung gültig sind) aufzugeben zugunsten einer weit weniger gesicherten Stadtplanung auf der Grundlage von praktischen Erfahrungen und städtebaulichen Felduntersuchungen“.⁸²

Der damals wohl bedeutendste deutsche Stadtsoziologe Hans Paul Bahrdrdt greift das Buch enthusiastisch auf, „das trotz des Fehlens einer expliziten Theorie mehr zur Soziologie der Großstadt und zum Städtebau beigesteuert hat als viele andere Publikationen“.⁸³ Nach Bahrdrdt hat Jacobs gezeigt, dass „Anonymität und

Funktionsmischung nicht einfach einen Mangel an Ordnung und Integration bedeuten“,⁸⁴ sondern auch positive Bedingungen für städtisches Zusammenleben sein können. Ähnlich argumentiert auch Heide Berndt 1967, nach der im Buch von Jacobs das „Unbehagen am modernen Städtebau seinen deutlichsten Ausdruck“ findet. Was Jacobs zum Hauptziel ihrer Angriffspunkte machte, sind eben jene stillschweigend gesetzten Kriterien der Städteplanung, die umstandslos davon ausgehen, dass die Großstadt abzulehnen [sei]. [...Ihre] Leistung liegt in dem Nachweis der Dysfunktionalität der Planungskriterien in

81 G. Sello, Haben die Stadtplaner versagt? Zu Jane Jacobs' Buch „Tod und Leben großer amerikanischer Städte“, in: neue heimat, monatshefte für neuzeitlichen wohnungsbau 4/1964, S. 16 ff.

82 H. Funke, Die Großstadt und ihre Planer. Unfreundliche Bemerkungen einer Dame, in: DIE ZEIT Nr. 48, 29.11.1963.

83 H.P. Bahrdrdt, Humaner Städtebau, Überlegungen zur Wohnungspolitik und Stadtplanung für eine nahe Zukunft, München 1973, S. 115.

84 Ebda., S. 114.

bezug auf die Planungsziele“.⁸⁵ Berndt greift Jacobs' generellen Vorwurf der Stadtfeindlichkeit der Stadtplaner auf und stellt diesen wieder in die Howardsche Tradition: „Wir dürfen dabei nicht wie J. Jacobs dem Fehler verfallen, die in der modernen Stadtplanung latent vorhandene Stadtfeindlichkeit als etwas Unmittelbares zu nehmen, das der persönlichen Unwissenheit oder Boshaftigkeit von Stadtplanern entspringt; denn es handelt sich hier um kollektive Vorurteile, die eine lange historische Wurzel haben“.⁸⁶

Bahrds und Berndts Bewunderung des Buches von Jane Jacobs steht die schroffe Ablehnung von Katrin Zapf gegenüber. In ihrer Studie „Rückständige Viertel“ werden diese zu „Inseln der Rückständigkeit“. „Sanierungsmaßnahmen sollen ihre Rückständigkeit aufheben und die veralteten Verhältnisse auf den Inseln an die längst neuen Standards des Festlands anpassen“.⁸⁷ Jacobs' Arbeit wird von Zapf als „romantisierend“ gewertet, sie würde die „orthodoxe Stadtplanungstheorie“ als „Antistadt-Planung“ diffamieren und die „Entmischung der Funktionen“ und Dezentralisierung als „systematische Versuche der Stadt-Vernichtung“ einschätzen. „Gegen die Puristen der gleichsam keimfreien, überschaubaren, funktionsentmischten, mit großen Grünflächen versehenen, aber entnervend langweiligen Musterstadt bricht sie eine Lanze für großstädtische Mannigfaltigkeit. [...] Jane Jacobs' funktionierende Großstadt ist ein einziges Gewimmel. Auf den vielfältig belebten Straßen kommt es nicht zu Straßenverbrechen wie in den modernen amerikanischen Wohnbausiedlungen“.⁸⁸ Zapf unterstellt Jacobs „den generellen Widerstand gegen eine organisierte Modernisierung der Gesellschaft“. „Mit ihren Arbeiten haben sie [auch Herbert Gans wird kritisiert] nicht nur dem landläufigen Planungsperfektionismus und bizarren Planungsutopien pari geboten, sondern auch ein unmittelbar ansprechendes Plädoyer für die Rückständigkeit abgegeben. [...] Was diese Kritiker der Planung lieben, beschreiben sie als gleichberechtigte Subkulturen, obwohl es sich in beiden Fällen um rückständige und unterprivilegierte Milieus handelt. [...] Die Apologeten der Rückständigkeit argumentieren noch akademisch, sie können bis jetzt keine nachweisbar gescheiterte Praxis zur Bestätigung ihrer Positionen heranziehen“.⁸⁹

Die widersprüchliche Wirkung von Jane Jacobs' Buch in Deutschland muss vor dem Hintergrund gänzlich anderer Umstände betrachtet werden. Detaillierte Kenntnisse über die Stadtentwicklung in den USA, über die Folgen des Sprawls und der Slumsanierungsprogramme sowie der Verödung der Innenstädte waren in Deutschland Anfang der 1960er Jahre kaum bekannt.⁹⁰ Es überwog die Faszination von wirtschaftlicher Dynamik,

85 H. Berndt, Der Verlust von Urbanität im Städtebau, in: Das Argument 44, 1967, S. 263.

86 Ebda., S. 264.

87 K. Zapf, Rückständige Viertel. Eine soziologische Analyse der städtebaulichen Sanierung in der Bundesrepublik, Frankfurt a.M. 1969, S. 14.

88 Ebda., S. 249.

89 Ebda., S. 251.

90 Vgl. O. Boustedt, Probleme des Städtewachstums aus der Sicht amerikanischer Erfahrungen und Forschungen, Berlin-München 1962. Seine Argumentation mit dem „Zweifrontenkrieg“ der Stadtbefürworter zwischen Gartenstadt- und Hochhausprotagonisten weist deutliche Analogien zu Jane Jacobs auf.



Abb. 4: Greenwich Village: „Hudson Street Ballet“ 2009; Foto: Dirk Schubert.

raschem Wachstum und Massenmotorisierung. Gebautes und Geplantes wurden dabei nicht selten verwechselt. Wiederum Rudolf Hillebrecht berichtete 1965 beim Deutschen Städtetag über Erfahrungen aus Amerika. Er war „überrascht und erschreckt“ von den Innenstädten, die zerbombten Städten – „unseren Innenstädten unmittelbar nach dem Kriege“ – ähneln würden. Er bezog sich wiederum auf Jane Jacobs' Buch und beklagte die Vernachlässigung des öffentlichen Nahverkehrs. Er sah in der besseren Bedienung der Stadtzentren durch öffentlichen Nahverkehr den Schlüssel für den Regenerationsprozess der amerikanischen Städte.⁹¹

Victor Gruen brachte es 1968 bei einem Vortrag im „Deutschen Presseklub Hamburg“ auf den Punkt: „Amerikas Fehler im Städtebau bieten Europa die Chance zu lernen. [...] In den Vereinigten Staaten, die das Glück oder Unglück hatten, dem Anprall technologischer Entwicklung, gehobenen Lebensstandards, Vermehrung der regionalen Bevölkerung ungefähr 20 Jahre früher ausgesetzt zu sein als europäische Länder, können wir die Folgen der Massenflucht aus den Städten in der Region deutlich erkennen und ermessen.

91 R. Hillebrecht, Erfahrungen aus Amerika, in: Straßen für die Städte. Jetzt muß gehandelt werden! Neue Schriften des Deutschen Städtetags, Heft 15, Köln 1965, S. 41.

[...] Europa hat den technologischen und wirtschaftlichen Vorsprung Amerikas schon fast eingeholt. Die europäischen Städte sind deshalb auch ähnlichen Gefahren ausgesetzt wie die amerikanischen. Sie haben nicht mehr viel Zeit; es heißt handeln, bevor es zu spät ist“.⁹² Gruen suchte die Wiederbelebung der US-Innenstädte mittels Fußgängerzonen nach europäischem Vorbild zu befördern.⁹³

„Rettet unsere Städte jetzt!“ war 1971 das Motto der Hauptversammlung des Deutschen Städtetags. Wegen der zunehmenden Bedeutung der Bestandsentwicklungspolitik wurde ein Arbeitskreis Stadterneuerung eingerichtet. Hier stritten Ankläger (Hermann Funke) und Verteidiger (Rudolf Hillebrecht) über (vertane) Chancen des Wiederaufbaus. Beide Seiten bemühten Jane Jacobs als Kronzeugin. Hermann Funke klagte an: „Theoretische Denkansätze über die Stadt von Außenseitern geliefert, von Hans Paul Bahrdt, Alexander Mitscherlich, Jane Jacobs und anderen, aber nicht von denen, die sich mit der Stadt befassen sollten, von den Professoren des Städtebaus an unseren wissenschaftlichen Hochschulen“.⁹⁴ Die Wiederentdeckung und Neubewertung der Vergangenheit rückte auch bei der Stadterneuerung stärker ins Zentrum. Das „Europäische Denkmalschutzjahr“ 1975 mit der griffigen Parole „A Future for our Past“ löste viel Resonanz und eine Fülle von Aktivitäten aus. Was in den 1950er Jahren modernisierungskritisch als Bewahrung abendländischer Stadtstrukturen erörtert wurde, wurde nun als Sorge um die Bewahrung und Wiederherstellung historischer Bausubstanz interpretiert. Das verstärkte Bemühen zur Bewahrung und zum Erhalt historischer Bausubstanz, die Sicherung der Unverwechselbarkeit und Einmaligkeit des Stadtbildes spiegeln die Veränderung der Wertmaßstäbe wider.

Schon 1969 hatte der Stadtsoziologe Henning Dunckelmann polemisch argumentiert: „Jane Jacobs’ Buch nur eine publikumswirksame Masche?“ Zu dem Zeitpunkt waren in Deutschland bereits 15.000 Exemplare des Bandes verkauft worden. Dunckelmann seziiert die Dimensionen wie Nachbarschaft, Öffentlichkeit, Kritik am Prinzip der Zonung, die „induktive Stadtplanung als Methode“ und kommt zum Schluss, dass ein Wandel der städtebaulichen Anschauungen und Konzeptionen in Deutschland schon vor dem Erscheinen des Buches von Jane Jacobs eingesetzt hätte.⁹⁵ Jürgen Friedrichs brachte es aus sozialwissenschaftlicher Perspektive auf den Punkt: Jane Jacobs geht „in ihrem berühmten gewordenen Buch [...] nicht von theoretischen Überlegungen aus, sondern von erlebter und großgeschauter Stadtwirklichkeit. Sie legt ein Bekenntnis ab zur lebendigen Großstadtstraße mit mannigfachen Kontakchancen, die doch nicht zu Komplikationen führen.

92 V. Gruen, Die Wiederbelebung unserer Stadtkerne, in: neue heimat monatshefte 8/1968, S. 1 und 10.

93 V. Gruen, Herzinfarkt der Städte. Diagnose und Therapieversuch des amerikanischen Architekten Victor Gruen, in: neue heimat. Monatshefte für neuzeitlichen wohnungsbau, Dezember 1962, S. 24 ff.

94 Neue Schriften des Deutschen Städtetages, Rettet unsere Städte jetzt! Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 16. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages vom 25.-27. Mai 1971 in München, Stuttgart 1971, S. 109.

95 H. Dunckelmann, Jane Jacobs’ Buch nur eine publikationswirksame Masche?, in: Stadtbauwelt 7/1970, S. 265.

Freilich ist es auch eine besonders „geglückte“ Straße in Greenwich-Village, welche die Autorin schildert und als Vorbild hinstellt. Ob sich die Lebendigkeit in dieser Form wieder herstellen lässt, ist fraglich“.⁹⁶

Es sollte noch bis 1971 dauern, bis das Städtebauförderungsgesetz verabschiedet wurde. Im SPIEGEL war schon 1969 unter „Zukunft verbaut“ eine Wende erkannt worden: Anstelle von Geistersiedlungen am Stadtrand, „Brutstätten von Langeweile, Krankheit und Kriminalität“, der Entkernung, Entballung und Durchgrünung müsse jetzt Ballung, Kernbildung und städtische Aktivität treten. Wohnen, Arbeiten und Freizeit an den gleichen Orten, zu gleicher Zeit. In Berlin würden unter dem Label „Stadtсанierung“ monströse Kahlschläge praktiziert, „indem man ganze Stadtteile radikal abräumt und wieder mit neuen Entwicklungshindernissen bebaut“.⁹⁷

1975 war dann im Städtebaubericht bereits von anderen Zielen die Rede, die „spinnernten Nostalgiker“ und Vertreter der Rückständigkeit mussten Ernst genommen werden. „Stadterneuerungsmaßnahmen nach dem Städtebauförderungsgesetz mündeten mehr oder weniger in Flächensanierungen mit einem Totalabbruch alter Bausubstanz und völliger Neuordnung und ggf. Umwidmung von Stadtquartieren. [...] Der Erhaltungsgedanke [gewinnt, d. Vf.] einen Rang, der ihn immer deutlicher von der konkret nur schwer fassbaren Nostalgiebewegung der vergangenen Jahre abhebt und zu nachprüfbaren Kriterien seiner Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit führt. [...] Es ist natürlich verfrüht, beim gegenwärtigen Stand der Erhaltungsdiskussion und der Erhaltungsbemühungen von einer grundlegenden Umkehr der Städtebaupolitik zu sprechen. [...] Die zu beobachtende stärkere Zuwendung zur Objektsanierung bei der Anwendung des StBauFG ist im übrigen ein weiteres Anzeichen für den Wandel städtebaulicher Zielsetzungen unter dem Aspekt der Erhaltung“.⁹⁸ Werner Durth spricht von einem Paradigmenwechsel im Städtebau und von Versuchen, Stadt nicht mehr nur „von oben“, sondern partiell auch aus der Perspektive der Benutzer sehen zu lernen.⁹⁹

Auf eine Initiative von Klaus Müller-Ibold hin wurde Jane Jacobs 1981 zu dem Kongress „Das Wohnquartier in der Stadterneuerung“ nach Hamburg eingeladen. Ihr Vortrag¹⁰⁰ war ein Plädoyer gegen umfassende Planungen. „Ich habe manchmal den Eindruck, dass viele Siedlungs- und Stadtplaner verhinderte Raumplaner sind. [...] Planung in kleinen Schritten ist besser für die Aufgaben der Stadterneuerung geeignet als groß angelegte Pla-

96 J. Friedrichs, Großstadtforschung in den USA, in: E. Pfeil, Großstadtforschung. Entwicklung und gegenwärtiger Stand, Hannover 1972, S. 105.

97 Der Spiegel, 03.02.1969, S. 55.

98 Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Städtebaubericht der Bundesregierung 1975, Bonn Bad Godesberg, S. 69, 10 und 11.

99 W. Durth, Die Inzenierung der Alltagswelt. Zur Kritik der Stadtgestaltung, Braunschweig 1977, S. 33.

100 Der Verfasser hatte das Vergnügen, ihren Vortrag bei der Tagung vom 12.-14. Oktober 1981 in Hamburg im Congress Centrum zu hören. Angekündigt war der Vortrag unter: „Sense and Nonsense in the Concept of a Single, All-Embracing Plan“. Der Titel des Papers lautete: „Can big plans solve the problem of renewal?“

nungen. [...] Es gibt keine Möglichkeit, die visuelle Monotonie bei großangelegten Planungen auszuräumen.“¹⁰¹ Jane Jacobs lieferte ein Plädoyer für Nutzungsmischung, Kleinteiligkeit und Dichte. Sie bemühte Daniel Burnhams Plan for Chicago 1909 („man soll keine kleinen Pläne machen“) als Feindbild. Es gibt für die Stadterneuerung kein ungeeignetes Handwerkszeug als großangelegte Planungen. [...] Alles was wir tun, hat seine Neben- und Rückwirkungen“.¹⁰²

9. PARADIGMENWECHSEL: SIND WIR ALLE »JACOBEOANS«?

Jane Jacobs' Klassiker ist als eines der wenigen Architektur- und Stadtplanungsbücher über Jahrzehnte hinweg in Neuauflagen erhältlich. Der Reformpädagoge Hartwig von Hentig stufte es unlängst als eines der wichtigsten Bücher ein: „Der Fortschritt ist für Kinder nicht nur gut gelaufen. Es gibt dieses wunderbare Buch *Tod und Leben großer amerikanischer Städte* von Jane Jacobs, darin schildert sie, wie wir den Kindern in den reichen Suburbs eine tote Welt eingerichtet haben. Ganz anders in den Slums. Da gab es keine Autos, weil dafür kein Geld da war. Die Hälfte des Gewerbes vollzog sich auf der Straße. Überall waren Kinder, auf dem Trottoir wurde gebolzt, da wurde dies und das gemacht, und immer guckte jemand aus dem Fenster, es gab ein *public eye* auf die Kinder, keine Pädagogik. So rieben sich die Kinder aneinander hoch zum Erwachsenensein.“¹⁰³

Peter Blake hat beschrieben, wie das Gedankengut von Jane Jacobs über Werner Düttmann nach Berlin gelangte und dann im Rahmen der IBA 1984 als „Behutsame Stadterneuerung“ „genutzt“ wurde. Ohne den Einfluss von Jane Jacobs überbewerten zu wollen, mag folgende personelle Vernetzung nicht uninteressant sein: Der Berliner Senatsdirektor Werner Düttmann (1921-1983) besuchte mit dem Architekturkritiker Peter Blake Anfang der 1970er Jahre Jane Jacobs und war außerordentlich inspiriert von ihren Ideen der kompakten undutzungsgemischten Stadt und suchte sie umgehend in Berlin umzusetzen. Natürlich soll hier nicht simplifizierend kurzgeschlossen werden, dass nach dieser Begegnung in Berlin eine veränderte Stadterneuerungspolitik eingeleitet wurde. Neben den lokalen Akteurskonstellationen, (partei-)politischen Auseinandersetzungen und den besonderen Problemlagen des Altbaubestandes in Berlin mag dieses Gespräch aber als eine Inspiration gedient haben.

Die „Behutsame Stadterneuerung“, die Rehabilitierung der „größten Mietskasernenstadt der Welt“ schrieb nicht nur Berliner, sondern Europäische Stadterneuerungsgeschichte. Sie leitete den Übergang von der Kahlschlagsanierung und den Stadtautobahnplanungen zu einem veränderten Umgang mit dem Bestand ein. Die Altbau-IBA trug ab den 1980er Jahren wesentlich dazu bei, die „kaputte Stadt zu retten“ und mit der Verabschiedung der berühmten „12 Grundsätze der Behutsamen Stadterneuerung“ wurde sie

101 *Baubehörde Hamburg*, Das Wohnquartier in der Stadterneuerung, Dokumentation 1981, S. 13, 14, 15.

102 Ebda.

103 S. Mayer im Gespräch mit Hartmut von Hentig, in DIE ZEIT, 27.11.2003, Nr. 49.

zum politischen Programm. Die „Behutsame Stadterneuerung“ war nicht nur interdisziplinär, sondern sie war auch international orientiert. In Wien, Amsterdam, Rotterdam, Bologna und anderen Städten wurden ähnliche Programme aufgelegt. Immer lokal orientiert und auf die Besonderheiten des Ortes und seiner Bewohner zugespißt, wurden mit den Einwohnern maßgeschneiderte Bestandsentwicklungskonzepte entwickelt.¹⁰⁴

Der von Jane Jacobs eingeforderte erhaltende Umgang mit dem Bestand beförderte so in Europa fast zwei Dekaden nach dem Erscheinen ihres Buches einen Paradigmenwechsel. Aber natürlich ist dieser im Bereich der Stadtplanung und Stadterneuerung nicht allein auf Jane Jacobs und ihr Buch zurückzuführen. Pater Hall spricht bezogen auf das Jahr 1973 vom „Great shift in Zeitgeist“.¹⁰⁵ Die Baby-Boomer Generation und die Studentenbewegung von Paris bis Berkeley traten auf den Plan und artikulierten Forderungen nach Mit- und Selbstbestimmung. Die Dominanz von Technokraten und des militärisch-industriellen Komplexes wurde in Frage gestellt, Bürgerrechts-, Antikriegs-, Frauen- und Ökologiebewegung erzwangen politische Veränderungen. Die „Leistungen“ der Modernisierung wurden zunehmend auch in eine Negativbilanz umgedeutet, und vor dem Hintergrund ökonomischer und gesellschaftlicher Umbrüche wurde ab Ende der 1970er Jahre die „fordistische Stadterneuerung“¹⁰⁶ auch durch radikale Widerstandsformen, wie der Squatter-Bewegung in England, den Krakern in den Niederlanden und den Hausinstandbesetzungen in Deutschland, umgekehrt.

Auch der „Planer als *der* Experte“, der Fachmann wurde damit in Frage gestellt. „Das Ethos der Redlichkeit beglaubigte das Ethos der Tat, das dank der Autoimmunisierung im Habitus der Transparenz“ legitimiert schien.¹⁰⁷ Seine „Fach“-Ausbildung, seine Kompetenz, seine quasi ethische Begründung, seine Arbeit – nicht für Einzelinteressen – sondern für das übergeordnete Gemeinwohl, seine Legitimation wurden nicht mehr akzeptiert. Jane Jacobs wendet sich gegen einen fixierten, geplanten Endzustand, gegen finalistische Planungen. Wie kommt es nun zu Paradigmenwechseln der Stadtplanung und Stadterneuerung? Jane Jacobs bietet eine einfache Erklärung an: „Progress occurs funeral by funeral. [...] There are a lot of planners who never could embrace this view, but they retired; they died, a lot of them, and a new generation saw things differently“.¹⁰⁸ Über 50 Jahre hinweg gab es mehrere, neue und veränderte Aufmerksamkeitszyklen des Werkes von Jane Jacobs. Es bleibt zu konstatieren, dass ihre Wissensbestände, Einschätzungen und Analysen transnationalisierbar waren, globalisierungsfähig und wirkungsmächtig wurden.

104 H. Bodenschatz, Behutsame Stadterneuerung: Ein Projekt von europäischem Rang, in: W. Eichstedt/K. Kouvelis/E. Pfotenhauer (Hrsg.), Leitbild Behutsamkeit, Texte zu Arbeit und Person des Stadtplaners Cornelius van Geisten, Berlin 2009, S. 6.

105 P. Hall, The Centenary of Modern Planning, in: R. Freestone (ed.), Urban Planning in a changing World, London 2000, S. 21.

106 D. Ipsen, Über den Zeitgeist der Stadterneuerung, in: Die alte Stadt 1/1992, S. 19.

107 Th. Etzemüller, Social Engineering als Verhaltenslehre des kühlen Kopfes. Eine einleitende Skizze, in: ders. (Hrsg.), Die Ordnung der Moderne, Berlin 2009, S. 34.

108 A Conversation with Jane Jacobs by Hank Bromley, Artvoice July 27/2000, Jane Jacobs Papers (s. A 17).

Jane Jacobs' Ideen bilden eine Art Steinbruch für vielfältige stadtplanerische Perspektiven und Reformströmungen. Sie ist die Kronzeugin für die aktuelle Debatte um die „creative classes“, eine (Mode-) Strömung, die auf Dichte und Heterogenität von Quartieren als Voraussetzung kreativer Milieus setzt. Die funktionale Stadt wird als unwirtliche, kreativitätstötende Kontrollmaschine charakterisiert, der kreativitätsfördernde lebendige Urbanität, innerstädtische Quartiere und Nutzungsvielfalt gegenübergestellt werden. Sollen nun viele

„kleine Jane-Jacobs-Viertel“¹⁰⁹ gebaut werden, wo spontaner Austausch und Zufallsbegegnungen möglich werden? Wird darüber mehr Gemeinschaft, mehr Bürgersinn und mehr sozialer Zusammenhalt erreicht werden? Jane Jacobs selbst warnte vor der Ideologie des „Heils aus Ziegelsteinen“, also mit Mitteln der gebauten Umwelt ursächlich gesellschaftliche Strukturen beeinflussen zu können.

Wenige Tage vor ihrem 90. Geburtstag verstarb Jane Jacobs 2006 in Toronto. Sie sah Städte mit Problemen, aber nicht die Stadt als Problem. „Our Jane“ war schon kurz nach ihrem Tode immun gegenüber jeglicher öffentlicher Kritik und ihr wurde posthum eine Aufmerksamkeit wie sonst nur populären Politikern, Sportlern und Künstlern zuteil. Zu ihrem Tode veröffentlichten die Hinterbliebenen folgende Anzeige: „What's important is not that she died but that she had lived, and that her life's work has greatly influenced the way we think. Please remember her by reading her books and implementing her ideas“.¹¹⁰



Abb. 5: Greenwich Village: Hudson Street – nun teilweise Jane Jacobs Way; Foto: Dirk Schubert.

109 D. Brooks, *Die Bobos. Der Lebensstil der neuen Elite*, München 2002, S. 146.

110 Zit. nach: An interview with Jane Jacobs (1999), in: *Urban Design International* 11/2006, S. 81.

AUTORINNEN/AUTOREN

Prof. Dr. Harald Bodenschatz

Architektursoziologe/Stadtplaner; Institut für Soziologie an der TU Berlin; Schwerpunkte: Stadtbau, suburbaner Städtebau sowie Stadtplanungs- und Stadtbaugeschichte; Mitglied des wiss. Kuratoriums und Redaktionsmitglied bei Forum Stadt.

Prof. Dipl.-Ing. Michael Braum

Vorstandsvorsitzender der Bundesstiftung Baukultur; seit 1998 ordentlicher Universitätsprofessor an der Leibniz-Universität Hannover, Fakultät für Architektur und Landschaft, Institut für Städtebau und Entwerfen; 2007 Berufung in die Deutsche Akademie für Städtebau und Raumplanung.

Dipl.-Ing. Michael Bräuer

Architekt BDA und Stadtplaner SRL. 1963-1969 Architekturstudium an der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar; 1990 Staatssekretär für Raumordnung, Städtebau und Architektur der beiden letzten DDR-Regierungen; vielfältige Aktivitäten zum Beginn der Erneuerung der alten Städte; seit 1993 einer der Vorsitzenden der Expertengruppe Städtebaulicher Denkmalschutz beim BMVBS.

Dipl.-Ing. Rainer Bruha

1963-1968 Studium an der Hochschule für Verkehrswesen Dresden; 1970-1974 Leiter der Staatlichen Bauaufsicht Stadt Freiberg; 1974-1990 Prüflingenieur im Institut für Stahlbeton Dresden; 1991-2005 Dezernent für Bau- und Wohnungswesen, Bürgermeister für Bauwesen, Dezernent für Stadtentwicklung bei der Stadtverwaltung Freiberg.

Prof. Dr.-Ing. Werner Durth

Architekt, Soziologe und Architekturhistoriker; Fachgebiet Geschichte und Theorie der Ar-

chitektur an der TU Darmstadt; Schwerpunkte: Geschichte der Architektur, Stadtplanung und Stadtsoziologie im 20. Jahrhundert; wichtigste Publikationen: Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900-1970, Braunschweig 1986 und zusammen mit Paul Siegel: Baukultur. Spiegel gesellschaftlichen Wandels, Berlin 2009.

Prof. Dr. rer. pol. Dirk Schubert

Studiendekan Masterstudiengang Stadtplanung an der HafenCity Universität Hamburg; bis 1981 Assistent an der FU Berlin, dann Akademischer Oberrat an der TU Hamburg-Harburg; Arbeitsschwerpunkte und zahlreiche Buch- und Zeitschriftenpublikationen in den Bereichen Wohnungswesen, Stadtplanungsgeschichte, Umbau von Hafen- und Uferzonen.

Prof. Dr. phil. Dr.-Ing. h.c. Erika Spiegel

Emer. Professorin für Sozialwissenschaftliche Grundlagen der Raumplanung bzw. des Städtebaus an den Technischen Universitäten Dortmund und Hamburg-Harburg. Studium der Soziologie, Nationalökonomie und des Öffentlichen Rechts an der Universität Heidelberg; Zahlreiche Veröffentlichungen zu den Grenzbereichen zwischen Städtebau/Stadtplanung und Soziologie.

Dr. rer. pol. Jürgen Zieger

Seit 1988 Oberbürgermeister der Stadt Esslingen und Erster Vorsitzender des Forum Stadt. 1973-1980 Studium der Architektur an der FH Aachen und der Stadt- und Regionalplanung an der Universität Oldenburg. Dissertation 1986, danach Stadtplaner in Singen/Hohentwiel, Stadtbaumeister in Oberkochen und Erster Bürgermeister der Stadt Neckarsulm.

