



38. Jahrgang

4|2011

BAG-Verlag

Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Aus dem Inhalt:

Eduard Kögel,
Die chinesische Stadt
im Spiegel von Ernst
Boerschmanns Forschung

Susanne Stein,
Neues China – Neue Städte
– Neue Gesellschaft

Martin Heintel/
Valentin Kraus u.a.,
Kulturlandschaftsraum
Wien – Grinzing

Theresia Kaufmann,
Nachhaltige Mobilitäts-
entwicklung in Bogotá

Katharina Brichetti,
Das Visionäre in der
Revolutionsarchitektur

Otto-Borst-Preis
Auslobung des Preises
für Stadterneuerung 2012



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 (Besprechungen)
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
Dr. Theresia Gürtler Berger, Stadt Luzern,
Ressortleitung Denkmalpflege
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@email.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 2192-8924



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

Inhalt 4/2011

ABHANDLUNGEN*Eduard Kögel*

- Die chinesische Stadt im Spiegel von Ernst Boerschmanns Forschung
(1902-1935). Von der religionsgeografischen Verortung zur funktionalen
Gliederung 357

Susanne Stein

- Neues China – Neue Städte – Neue Gesellschaft:
Aufbau in wechselseitiger Perspektive 371

Martin Heintel/Valentin Kraus/Anton Neureiter/Norbert Weixlbaumer

- Kulturlandschaftsraum Wien–Grinzing: Eine Potenzialanalyse 389

Theresia Kaufmann

- Nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Bogotá 405

FORUM*Katharina Brichetti*

- Das Visionäre der Revolutionsarchitektur. Eine Geschichte progressiver
Ideale, inszenierter Gigantomanie und magischer Poesie..... 421

AUTORINNEN/AUTOREN 432**OTTO-BORST-PREIS**

- Auslobung des Preises für Stadterneuerung 2012 433

BESPRECHUNGEN

- SEELIGER, HANS REINHARD/KRUMEICH, KIRSTEN: Archäologie der antiken
Bischofssitze, I: Spätantike Bischofssitze Ägyptens (*Immo Eberl*) 435

- LAMPUGNANI, VITTORIO MAGNAGO: Die Stadt im 20. Jahrhundert.
Visionen, Entwürfe, Gebautes (*Robert Kaltenbrunner*) 436

- HARLANDER, TILMAN/PYTA, WOLFRAM: NS-Architektur:
Macht und Symbolpolitik (*Dirk Schubert*)..... 439

- FLECKEN, URSULA/CALBET I ELIAS, LAURA: Der öffentliche Raum
Sichten, Reflexionen, Beispiele (*Aljoscha Hofmann*) 441

DIE CHINESISCHE STADT IM SPIEGEL VON ERNST BOERSCHMANN'S FORSCHUNG (1902-1935)

VON DER RELIGIONSGEOGRAFISCHEN VERORTUNG ZUR FUNKTIONALEN GLIEDERUNG

Ernst Boerschmann (1873-1949) formte zwischen 1902 und 1949 mit seinen Forschungsarbeiten im Westen das Bild der chinesischen Stadt und Architektur.¹ Er war der erste, der sich professionell mit der Thematik befasste. Seine Publikationen trugen entscheidend dazu bei, dass die Chinesen ab 1930 ebenfalls begannen, ihre Baukultur zu erforschen. Die Stadt und ihr Umfeld, wie Boerschmann sie sah, blieb jedoch in der chinesischen Forschung weitgehend ausgeklammert, da sich diese auf die Konstruktion der Einzelbauten bezog, Boerschmann hingegen umfassende religiöse und räumliche Aspekte untersuchte. Die Revolutionen von 1911 (Republik) und 1949 (Volksrepublik) waren jeweils politische Zäsuren, die auch in der Stadtstruktur zu Umdeutungen und Neubewertungen führten. Einige der von Boerschmann festgehaltenen Aspekte zu wichtigen Referenzpunkten zwischen Religion, Geografie und Stadtform veränderten sich bereits nach der Revolution von 1911. Andere verschwanden spätestens mit der Kulturrevolution (1966-1976), ohne je wieder in den Fokus der Forschung gekommen zu sein.

Drei Aufenthalte zwischen 1902 und 1935 ermöglichten es Boerschmann, viele Orte aus eigener Anschauung kennenzulernen. Dabei stand er zu Beginn der Herausforderung gegenüber, mit rudimentären Grundlagen neue und verlässliche Ergebnisse zu produzieren. Denn die chinesische Stadt wurde bis ins 20. Jahrhundert mit Ideogrammen und skizzenhaften Zeichnungen dargestellt. Eine moderne Kartografie auf Grundlage von Aufmaßen kam erst mit den Ausländern nach China, die jedoch im 19. Jahrhundert die politische und wirtschaftliche Schwäche der Qing-Dynastie (1644-1911) mit der Degeneration der chinesischen Kultur gleichsetzten. Ernst Boerschmann stellte sich als einer der ersten mit seiner Arbeit gegen diese Auffassung.

Noch einige Jahre bevor er mit seinen Forschungen begann, klang die Beschreibung der chinesischen Stadt durch westliche Besucher recht ernüchternd. Zum Beispiel stand

1 Ein ausführliches Publikationsverzeichnis mit 120 Titeln findet sich bei *H. Walravens* (Hrsg.), „Und der Sumeru meines Dankes würde wachsen“. Beiträge zur ostasiatischen Kunstgeschichte in Deutschland (1896-1932), Wiesbaden 2010. Zu Ernst Boerschmann im Kontext der Erforschung der chinesischen Baukunst siehe *E. Kögel*, Early German Research in Ancient Chinese Architecture (1900-1930), in: Berliner Chinahefte / Chinese History and Society 39 (2011), S. 81-91.

am 30. April 1865 der deutsche Kaufmann und spätere Entdecker von Troja, Heinrich Schliemann, vor den Toren von Peking. „Ich sah von der Stadt nichts, als ich vor der Stadtmauer stand, die großartig und gewaltig ist. [...] Ich glaubte im Inneren der Stadt Wunderdingen zu begegnen, aber ich hatte mich schrecklich getäuscht.“² Seine Erwartung, gespeist aus fantastischen europäischen Vorstellungen, die ihre Grundlage noch in der Chinabegeisterung des 18. Jahrhunderts hatte, wurde von der schnöden Wirklichkeit der geschwächten Qing-Dynastie grob enttäuscht. Die anglo-französische Armee hatte 1860 während des Zweiten Opium-Krieges den Neuen (Yiheyuan) und den Alten Sommerpalast (Yuanming Yuan) bei Peking zerstört. Nachdem Schliemann die Stadt besichtigt hatte, notierte er über die Verbotene Stadt: „Wahrlich, ich glaube, dass es eine große Wohltat für die Menschheit und ein erheblicher Fortschritt für die Zivilisation in China gewesen wäre, wenn die Franzosen und Engländer, die 1860 den Palast Yuanming Yuan zerstörten, auch das kaiserliche Gefängnis von Peking dem Erdboden gleichgemacht hätten.“³

Der sogenannte Boxeraufstand von 1900 (gegen die Ausländer und die chinesischen Christen) endete erneut mit einer alliierten militärischen Vergeltungsaktion, die das alte Kaiserreich weiter schwächte. Der deutsche Kaiser Wilhelm II sandte nach der Ermordung des Gesandten Clemens von Ketteler ebenfalls ein Kontingent für die alliierte Armee nach China. Zum Nachfolger von Ketteler berief man Alfons Mumm von Schwarzenstein, der bereits 1902 ein „Tagebuch in Bildern“ mit eigenen Fotoaufnahmen zu Peking herausgab.⁴ Im selben Jahr entsandte das Deutsche Reich den im Kriegsministerium angestellten jungen Architekten Ernst Boerschmann mit dem Auftrag nach China, im deutschen Kontingent der alliierten Armee zu wirken. Bei diesem zweijährigen Aufenthalt entbrannte seine Liebe zur chinesischen Architektur und Stadtkultur, beeinflusst durch die Publikation von Mumm von Schwarzenstein und einer Monografie zum „Tempel der großen Erleuchtung“ (Dajie si) in den Westbergen bei Peking, die der deutsche Architekt Heinrich Hildebrand 1897 herausgegeben hatte.⁵ Hildebrands Buch kann als die erste Dokumentation eines Einzelbauwerkes nach westlichen Methoden gelten, die auf seinen eigenen Aufmaßen beruhte.

Durch die bereits zuvor erwähnte politische Schwäche und die kriegerischen Auseinandersetzungen mit den westlichen Mächten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte das Ansehen der chinesischen Stadt und Architektur erheblich von seinem zuvor von europäischen Intellektuellen idealisierten Bild eingebüßt. Für Ernst Boerschmann war jedoch die damals beschriebene Stagnation der chinesischen Kulturentwicklung eine große Kontinuität, die über alle Brüche der Geschichte hinweg an ihren ureigenen Prinzipien festgehalten hatte. Gegenüber der deutschen Politik begründete er den Antrag

2 H. Schliemann, *Reise durch China und Japan im Jahre 1865*, Berlin 1995, S. 18 f.

3 Ebda, S. 29.

4 A. Mumm von Schwarzenstein, *Ein Tagebuch in Bildern*, Berlin 1902.

5 H. Hildebrand, *Der Tempel Ta-chüeh-sy (Tempel des großen Erwachens) bei Peking*, Berlin 1897.

auf Förderung seiner Feldforschung damit, dass die chinesische Kultur mindestens genauso bedeutsam sei wie die in Europa hoch angesehenen antiken Kulturen im Vorderen Orient, Ägypten und Griechenland, die jedoch im Gegensatz zu China mühsam ausgegraben werden müssten. Die chinesische Kultur sei noch lebendig und müsste lediglich dokumentiert werden, bevor sie verschwinden würde.

Während seines ersten Aufenthaltes zwischen 1902 und 1904 als Mitglied der Armee lernte Boerschmann die deutsche Kolonie Qingdao, die Hafenstädte Tianjin und Schanghai sowie die Hauptstadt Peking kennen. Ein Aufmaß zum „Tempel der azurblauen Wolken“ (Biyun si) in der Nähe von Peking sowie Diskussionen mit dem Jesuiten und Indologen Joseph Dahlmann formten das später vom Deutschen Reichstag bewilligte Forschungsprojekt zur „Baukunst und religiösen Kultur der Chinesen“. 1906 wurde er vom Auswärtigen Amt als Attaché für drei Jahre nach China entsandt. In dieser Zeit dokumentierte er neben Tempeln auch viele Stadtpläne und Ortschaften im Kontext von Landschaft und Topografie. Seine Grundannahme blieb dabei, dass der chinesische Kulturkreis durch eine starke zentrale Kraft geformt sei, die über alle religiösen und weltlichen Grenzen hinweg einem einheitlichen Gestaltungsprinzip folge, das sich zudem im Laufe der Geschichte nur unwesentlich geändert habe. Der ganzheitliche Ansatz, in dem Religion, Kultur und Bauform gleichberechtigt nebeneinander standen, fand sich nach Boerschmann im Großen wie im Kleinen. Dazu spielten die umfassende Machtfülle des Kaisers sowie die Religionen eine besondere Rolle. Auf das ganze Land bezogen erkannte Ernst Boerschmann schon bald die heiligen Berge als religiöse Zentren des Landes, von denen aus die Kultur, das Leben und die Gestaltungsvorstellungen geprägt wurden. Er identifizierte die fünf taoistischen Berge Heng Shan (Nord), Tai Shan, Hua Shan, Song Shan und Heng Shan (Süd), die er dem „altchinesischen Kulturkreis“ zuordnete.⁶ Dazu kamen die vier von den Buddhisten verehrten Berge Wutai Shan, Emei Shan, Jiuhua Shan und Putuo Shan. Diese religionsgeografisch verorteten Zentren mussten nach seiner Auffassung einen bedeutenden Einfluss auf ihr jeweiliges Umfeld haben. Überlagert wurde diese religiöse Struktur durch die lokale Verehrung der legendenumwobenen Helden des Altertums in eigenen Tempeln und die überall anzutreffenden Tempel zur Verehrung des Gelehrten Konfuzius (551-479 v. Chr.). Boerschmann legte seine Reiseroute zwischen 1906 und 1909 deshalb so an, dass er sechs der neun heiligen Berge besuchen konnte. (Die drei fehlenden Berge besuchte er auf einer Forschungsreise zwischen 1933 und 1935).

Die Gestaltung in der Architektur und der Stadt entsprach nach Boerschmann dem Gefühl einer „Einheit mit der Natur, [...] einer reinen Naturreligion, wie sie heute noch am reinsten erscheint in dem Staatskultus, in der Verehrung der Sonne, des Mondes und der Gestirne, der Erde und des Ackerbaus.“⁷ Hier bezog er sich auf Peking, wo der

6 Nach seiner Auffassung handelte es sich dabei um die vorbuddhistisch geprägten Kulturen des Taoismus und Konfuzianismus.

7 E. Boerschmann, Baukunst und Landschaft in China, in: Zeitschrift für Erdkunde zu Berlin (1912), S. 321-365, hier S. 322.

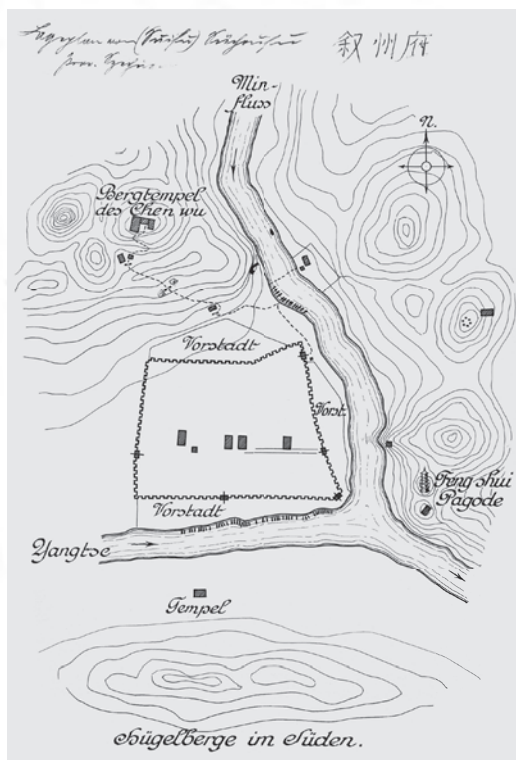


Abb. 2: Die Stadt Yibin (Sichuan) am Zusammenfluss von Jangtse und Minfluss. Neben der Topografie und den Wasserläufen zeigt Ernst Boerschmann die Tempel und Pagoden außerhalb der Stadt; Quelle: NEB.

Seine Neugierde bezog sich auf das konkrete Beziehungsgeflecht einzelner religiöser Bauten – wie zum Beispiel Pagoden – und ihr Verhältnis zu Stadtform und Topografie. Für Städte wie Peking, Guilin, Suzhou oder Chengdu erstellte er Pläne, in denen die religiösen Bauten besonders hervorgehoben dargestellt sind. Vor allem die Pagoden, die oft bestimmte topografische Situationen betonten, erregten sein Interesse. Für kleinere Orte in den Provinzen Shandong und Sichuan zeichnete Boerschmann selbst Pläne auf Grundlage eigener Beobachtungen und historischer Darstellungen, in denen er versuchte, die Sinnzusammenhänge zu visualisieren (vgl. Abb. 2).

Zumeist reiste er lediglich mit einem chinesischen Übersetzer und Koch sowie lokalen Trägern für die Materialien. Aufwändige Instrumente zum Vermessen der Architek-

Kaiser, der Sohn des Himmels.“⁹ In regionalem Maßstab sah er für Peking auch die Anlage der kaiserlichen Gräber im Kontext von Topografie, Symbolik und religiöser Verehrung (vgl. Abb. 1).

Obwohl Boerschmann zwischen 1911 und 1931 sieben voluminöse Bände zur chinesischen Architektur publizieren konnte, gelang es ihm nicht, ein intendiertes Werk zur chinesischen Stadtentwicklung fertigzustellen. In einzelnen Artikeln zu bestimmten Städten oder in Teilen seiner anderen Publikationen wird jedoch die Stadtform, ihre Symbolik und Einbettung in die Landschaft immer wieder thematisiert. Seine von religiösen Aspekten durchdrungene Analyse verortete folglich die Einzelbauten im Kontext ihres natürlichen Umfeldes. Topografie und Landschaftsform, Wasserwege und klimatische Bedingungen setzte Boerschmann in Beziehung zu Bauwerken und den historischen Chroniken, die er auf seinen Reisen gesammelt hatte.

9 E. Boerschmann, Anlage chinesischer Städte, in: Stadtbaukunst alter und neuer Zeit 4/1924), S. 49-53 u. S. 67-70, hier S. 52.



Abb. 3: Stadttor der Stadt Tianjin; Quelle: NEB.

tur oder gar Stadt konnte er nicht mit sich führen, da viele Strecken ohne Fahrzeug überwunden werden mussten. Boerschmann nutzte die ihm zur Verfügung stehenden Quellen, wie die genannten traditionellen Darstellungen und lokalen Aufzeichnungen sowie erste von westlichen Kartografen erstellte Pläne einzelner Orte und machte sie für seine eigenen Zwecke nutzbar. Neben den bereits erwähnten Pagoden interessierten ihn die Stadtmauern und die darauf platzierten Tempel für den Gott der Literatur. In seinen skizzenhaften Stadtgrundrissen bilden die Stadtmauer, die Topografie und die Landschaft zusammen mit den wichtigsten Tempeln und Pagoden in und außerhalb der Stadt die Referenzpunkte, aus de-

nen er versuchte, grundsätzliche Gestaltungsfragen abzuleiten. Schon bald war Boerschmann auf die „Geheimwissenschaft“ des Feng Shui gestoßen, von der er annahm, sie habe eine nicht unbedeutende Rolle in der Gestaltung der Stadt gespielt. Neben den Idealformen der rasterförmigen Stadtanlagen, wie zum Beispiel in Peking, stieß er natürlich auch auf die organisch gewachsenen Handelsstädte, die sich mit ihrer Form an der Topografie und vor allem den Wasserläufen orientierten (vgl. Abb. 3).

Als Ernst Boerschmann 1907 auf seinen Reisen durch die Provinz Shandong die Stadt Qufu besuchte, maß er den Tempel des Konfuzius auf und präsentierte ihn später als Teil des gesamten Stadtplanes und des außerhalb der Stadt liegenden heiligen Haines, in dem sich die bis heute verehrte Grabstätte des Gelehrten befindet.¹⁰ Neben den professionellen Fotoaufnahmen vermaß er das Bauwerk mit Hilfe seines chinesischen Begleiters. Ohne große technische Ausstattung musste Boerschmann das Aufmaß des 700 Meter langen Tempels in Qufu an seine Möglichkeiten anpassen: die Hauptstrecken und Grundmaße ermittelte er durch sein Schrittmaß und überprüfte sie durch Referenzmessungen mit dem Maßband an ausgewählten Beispielen. Zusätzlich spielten die traditionellen, idealisierten Architekturdarstellungen, wie sie zum Beispiel auf Gedenksteinen

¹⁰ E. Boerschmann (s. A 7) S. 343.

eingraviert waren, eine wichtige Rolle. Aus diesen Ideogrammen gingen die räumliche Gliederung hervor und die funktionale Zuordnung einzelner Bereiche. Lokale und regionale Chroniken gaben weiterhin Aufschluss zur Entstehungszeit und zu wichtigen historischen Ereignissen. Während es vorherigen westlichen Reisenden durchaus klar war, dass der Tempel in Qufu eine nationale Bedeutung hatte, blieb ihre Darstellung jedoch beschreibender und allgemeiner Natur.¹¹ Der Gründer des Ostasiatischen Museums in Köln, Adolf Fischer, hatte 1906 zusammen mit seiner Frau Frieda Qufu besucht. Sie notierte in ihrem Tagebuch: „Dieser Tempelbezirk ist das Heiligtum aller Chinesen, besonders der Gelehrten, und wohl die schönste Anlage in China.“¹²

Der Plan, den Ernst Boerschmann von Qufu veröffentlichte, entsprach aufgrund der oben genannten Umstände nicht exakt der Realität, sondern war angepasst an seine Wahrnehmung. Als idealisiertes Rechteck – mit einigen Deformationen an der südwestlichen Ecke – wurde vor allem die Beziehung des Tempels zum Grab des Konfuzius in der außerhalb der Stadt liegenden Nekropole der Familie Kong dargestellt. Daneben erfahren die Residenz der Familie sowie der Tempel seines Schülers Yan Hui und der Tempel für den Gott der Literatur Beachtung. Mit dieser Dokumentation zeigte Boerschmann, dass der Staatskult und die Bedeutung des großen Gelehrten die Stadtform und ihr Umfeld entscheidend geprägt hatten. Aber er nutzte dafür eine idealisierte Form, die den räumlichen Aufbau in den Vordergrund stellte (vgl. Abb. 4 u. 5).

1924 erteilte die Technische Hochschule Charlottenburg Ernst Boerschmann einen Lehrauftrag, der 1927 in eine Honorar-Professur umgewandelt wurde. Bis 1931 erschienen nun in rascher Folge seine wichtigsten Publikationen zur chinesischen Baukunst. Zum Städtebau hat er in einzelnen Zeitschriftenartikeln geschrieben. 1924 erschien in der „Stadtbaukunst“ ein Artikel zur „Anlage chinesischer Städte“, in dem er die Beziehung von Stadt und Landschaft thematisierte. Darin beschreibt er die „flach hingelagerten“ Städte, die „hinter Stadtmauern verborgen“ blieben. Nur durch die Vertikalen wie Trommelturm, Glockenturm, Stadttore oder buddhistischen Pagoden – die sich auch weit außerhalb fanden – werde die Besonderheit der Städte hervorgehoben. „Bei aufmerksamer Betrachtung wird man gewahr, dass auch diese [die außerhalb der Stadt liegenden Pagoden; E.K.] zum Stadtbild gehören, und es kommt uns plötzlich die klare Erkenntnis, dass die Chinesen ihre Städte nicht als isolierte Gebilde betrachten, sondern sie mit der weiteren Landschaft verknüpfen und in diese hineinkomponieren, dass sie äußere und innere Beziehungen zwischen Stadt und Landschaft feststellen und sie baulich in Erscheinung bringen.“¹³

1929 veröffentlichte Boerschmann einen Artikel zu chinesischen Stadtplänen, in dem er unter anderem die Städte Peking, Xi'an, Chengdu, Taiyuan und Suzhou vorstellte. Zum damaligen Zeitpunkt war ihm bereits deutlich, dass die chinesische Stadt großen

11 P. A. Tschepe S.J., Heiligtümer des Konfuzianismus in Kü-fu und Tschou-Hien, Jentschoufu 1906.

12 F. Fischer, Chinesisches Tagebuch, München 1938, S. 116.

13 E. Boerschmann (s. A 9), S. 50.

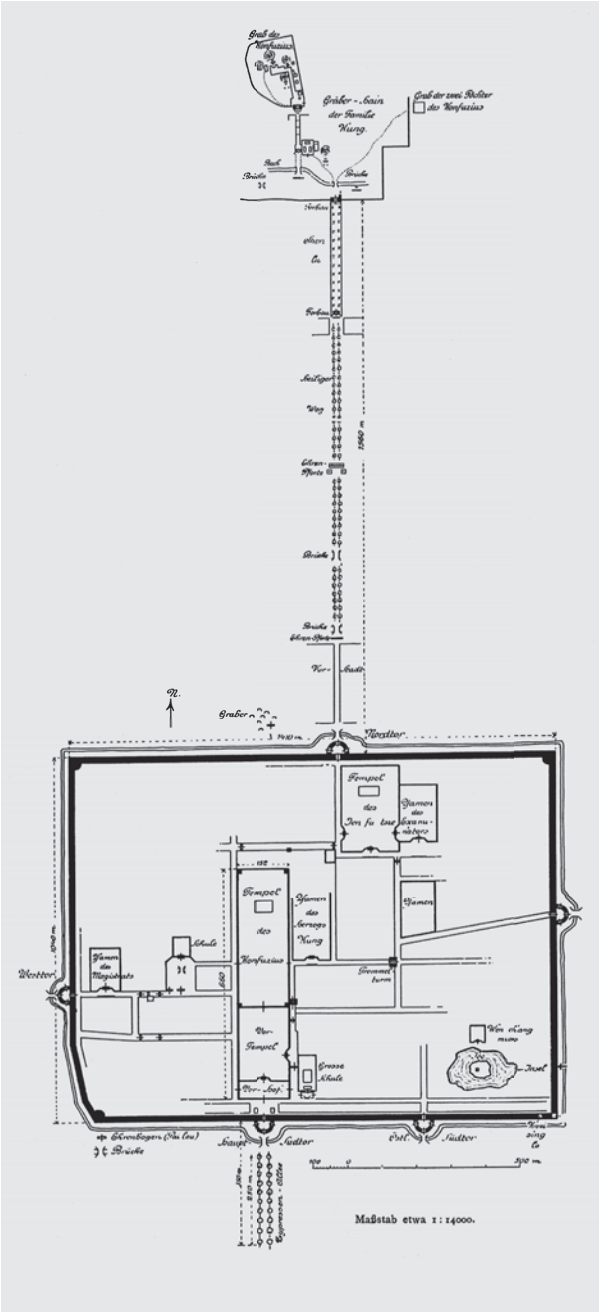


Abb. 4: Ernst Boerschmanns Plan zu Qufu (gezeichnet nach einem Besuch 1907); Quelle: NEB.



Abb. 5: Die reale Stadtgestalt von Qufu.
1 Grab des Konfuzius, 2 Tempel des Konfuzius,
3 Tempel des Yan Hui; Bearb. E. Kögel.

Herausforderungen gegenüberstand, und deshalb schloss er den Artikel mit folgendem Hinweis:

„China befindet sich heute in einer Zeit entscheidender Umgestaltung. Diese wird sich naturgemäß auch auf die Anlage und den Ausbau der Städte erstrecken. Bei den zahlreichen großen und wichtigen kleinen chinesischen Städten muss das Problem der Neu- anlage oder Erweiterung in städtebaulicher Beziehung um so mehr unsere größte Aufmerksamkeit erfordern, als es sich hier um die Weiterbildung eines alten, vollkommenen und fest ausgebildeten Typs handeln wird, der schon viele, selbst neuzeitliche Bedürfnisse weitgehend zu erfüllen im Stande war. Die unbedingte Klarheit, die ein Merkmal chinesischen Gestaltens auf allen Gebieten ist, wird die Chinesen davor bewahren, verworrene und kleinliche Lösungen anzunehmen. Sie werden vielmehr die großen Gesichtspunkte, die sie sich in vieltausendjähriger Übung erarbeitet haben, auch für die bevorstehenden Aufgaben nutzbar machen.“¹⁴

Da Boerschmann sich von nationalsozialistischen Organisationen fernhielt, erschwerten sich seine Arbeitsbedingungen in den 1930er Jahren. Dennoch konnte er zwischen 1933 und 1935 für sechzehn Monate in China forschen, von wo er große Pläne für weitere Publikationen mitbrachte. Unter anderem war neben einem Buch mit dem Titel „China im Aufbau“ ein Lehrbuch zum Städtebau in China vorgesehen. Das letzte Thema sollte in Zusammenarbeit mit chinesischen Architekten und Ingenieuren bearbeitet werden. Vor Ort hatte Boerschmann mindestens 135 Stadtpläne in unterschiedlichen Maßstäben, Pläne zur Stadterweiterung und Sanierung sowie einige tausend Fotos gesammelt, die für diese Publikation Verwendung finden sollten. Durch die fehlende finanzielle Unterstützung wurde das Lehrbuch zum Städtebau nie fertiggestellt, und die Zusammenarbeit mit den chinesischen Kollegen schrumpfte zu einer Mitarbeit von chinesischen Studenten und Doktoranden in Berlin.

Als 1935 im Ernst Wasmuth Verlag das dreisprachige Buch „Städtebau und Wohnungswesen der Welt“ erschien, trug Boerschmann den Teil zu China bei.¹⁵ Während seiner Reise in den 1930er Jahren hatte er in eigener Anschauung erfahren, wie sich die chinesischen Städte nach der Revolution von 1911 verändert hatten. Historisch, schrieb er 1935, war die Stadt aus zwei Elementen zusammengesetzt. Einmal die Neunteilung des Quadrates mit der zentralen Fläche für das Gemeinwesen. Zum anderen ging die Stadtgestalt von der modularen Bauweise des Hofhauses aus, das sich in den konstruktiven Modulen für die Einzelhalle wie in der Zusammensetzung der Höfe zu unterschiedlichen Größen addieren ließ. Dieses Konzept fand für die Wohnbauten wie für die religiösen und die administrativen Gebäude Anwendung. „Und so deckt sich das Bild der 1.800 chinesischen Städte, die wir im eigentlichen China kennen, fast genau mit den Überlieferungen

14 E. Boerschmann, Chinesische Stadtpläne, in: Deutsche Bauhütte 33 (1929), S. 106-107 u. S. 128-130, hier S. 130.

15 E. Boerschmann, China, in: Bruno Schwan (Hrsg.), Städtebau und Wohnungswesen der Welt, Berlin 1935, S. 24-28.

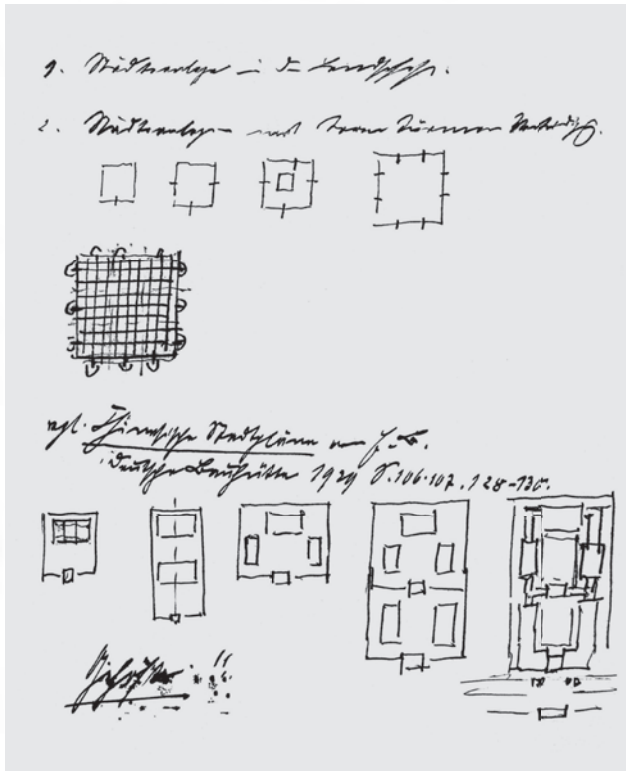


Abb. 6: Die Konzeptionen der chinesischen Idealstadt.
 Darunter die Kompositionen der Hofhäuser; Quelle: NEB.

aus der Zhou-Dynastie [1160-256 v. Chr.]. Überall sind es Rechtecke verschiedenster Größe, freilich sehr häufig auch bereichert durch unregelmäßige Formen, zumal in bewegter Landschaft, in Gebirgen und an Wasserläufen, die von einer Mauer umgeben sind und, nach den Himmelsrichtungen angeordnet, 1-4 Tore bei den kleineren, 6-8 oder gar 9 Tore bei den größeren Städten zeigen. [...] Unter Umständen, besonders bei den Stadtgründungen der Mongolen, erinnert das Ganze leicht an ein militärisches Zeltlager, das wir von uns aus geneigt wären, sogar mit einem römischen *castrum* gleichzusetzen.“¹⁶ (vgl. Abb. 6)

Weiter schreibt er, dass die Städte vor allem während der Ming-Dynastie (1368-1644) ihre Ummauerung bekamen und dass die Tore mit ihren Turmaufbauten die ansonsten horizontalen Stadtbilder zusammen mit den vertikalen Pagoden belebten. In den 1930er Jahren

waren jedoch sowohl der politische wie der wirtschaftliche Druck zur Stadterneuerung so groß geworden, dass neue Leitbilder notwendig wurden. In Deutschland und in den USA ausgebildete chinesische Architekten und Planer projektierten riesige Stadterweiterungen in Nanjing und in Schanghai. Den Plan für *Greater Shanghai* hatte der in Dresden promovierte Stadtplaner Shen Yi als Chef der Stadtverwaltung zu verantworten.¹⁷ Boerschmann war von den Plänen angetan: „Jedenfalls gehört die Stadterweiterung von Schanghai zu den bedeutendsten Stadtplänen unserer Zeit.“¹⁸

In ganz besonderer Weise war ihm jedoch die seit 1928 im Ausbau befindliche neue Hauptstadt Nanjing vertraut, in der er 1934 einige Monate zu Forschungszwecken ver-

16 Ebda., S. 26.

17 Zur Planung von Greater Shanghai und zur Rolle von Shen Yi siehe E. Kögel, *Using the Past to Serve the Future – The Quest for an Architectural Chinese Renaissance Style Representing Republican China in the 1920s–1930s*, S. 455–468, in: P. Herrle/ E. Wegerhoff (Hrsg.), *Architecture and Identity*, Münster 2008.

18 E. Boerschmann (s. A 15), S. 28.



Abb. 7: Die Stadt Nanjing in den 1930er Jahren aus der Luft. Unten rechts sieht man ein Stadttor und innerhalb der Ummauerung sowohl Wasserwege wie auch landwirtschaftlich genutzte Flächen; Quelle: NEB.

brachte. Die großen städtebaulichen Projekte, bei denen auch amerikanische Architekten wie Henry Killam Murphy und deutsche Architekten wie Heinrich Schubart beratend wirkten, sollten sowohl innerhalb wie außerhalb der (bis heute) erhaltenen historischen Stadtmauer die Struktur für den neuen Regierungssitz aufnehmen.

Für Ernst Boerschmann eröffnete der Aufenthalt in den 1930er Jahren eine neue Dimension in der Forschung, da er nun vom Flugzeug aus die Städte von oben fotografieren konnte. Sowohl in Kanton (heute Guangzhou) wie in Nanjing ermöglichte ihm diese technische Neuerung weit bessere Grundlagen für seine Arbeit. Aber die politische Unruhe in China – einerseits interne Machtkämpfe der republikanischen Regierung, andererseits Bedrohung durch kommunistische Rebellen und regionale Warlords – sowie die sich bereits abzeichnende Konfrontation mit Japan brachten Boerschmann zu einem nachdenklichen Resümee: „Die wirkliche Ausgestaltung von Nanjing in städtebaulicher Beziehung bleibt allerdings abhängig von der inneren und äußeren politischen Entwicklung des modernen China.“¹⁹ Die Hauptstadt Nanjing wurde 1937 durch die japanische Armee zerstört, die bei einem anschließenden Massaker mindestens 200.000 Menschen umbrachte (vgl. Abb. 7).

¹⁹ Ebda.

Im Herbst 1933 hatte Boerschmann für drei Monate die Stadt Kanton besucht und von dort das Hinterland der Provinz bereist. Ausflüge brachten ihn in die britische Kolonie Hongkong und auf der anderen Seite des Perlflusssdeltas in die portugiesische Stadt Macao. Während Hongkong und Macao durch die kolonialen Mächte ihr jeweiliges Erscheinungsbild an heimatlichen Vorbildern orientierten, setzte Ernst Boerschmann große Erwartungen in die erste radikale Stadterneuerung und Stadterweiterung in Kanton. Die Stadtmauer war zwischen 1919 und 1922 abgetragen und durch eine Ringstraße ersetzt worden. Die Modernisierung der Gesellschaft forderte ihren Tribut. Auch die Ausdehnung der Stadt in ihr Umland musste nun durch neue Pläne reguliert werden. Ernst Boerschmann nutzte das Flugzeug, um sich aus der Luft ein Bild der Entwicklung zu verschaffen. In großflächigem Raster dehnte sich die Stadt vor allem nach Süden und nach Westen aus. Die dichte, teils als chaotisch und eng empfundene Bauweise der inneren Stadt erklärte sich mit dem Blick von oben neu. „Einen wesentlichen Grund erkennt man bei der Schau aus dem Flugzeug. Wie im weiten Umkreis von Kanton zahlreiche verstreute Dörfer allerengste Bebauung zeigen und mit ihren überschießenden Hausdächern fast wie geschlossene Schilfflächen erscheinen, lassen sich noch heute innerhalb der Stadt ganz ähnliche, von einander abgesonderte Teile unterscheiden. Ursprünglich getrennte, kleinste Dörfer wuchsen im Laufe der Zeit teilweise zusammen.“²⁰ Hier lassen sich auch Hinweise erkennen auf die heutige Praxis, die sogenannten „Urbanen Dörfer“ (in denen in den letzten Jahren die Wanderarbeiter untergekommen sind) in die formale städtische Entwicklung zu integrieren, indem man die alte Struktur einfach bei der weiteren Urbanisierung um- und überbaut und damit zu einem Teil der Gesamtentwicklung werden lässt.

Die Stadterneuerung der 1930er Jahre schaffte in Kanton jedoch auch Probleme der Kompensation für die Eigentümer von Grundstücken, die nun für neue Straßen und Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden mussten. Boerschmann notierte dazu: „Im Vordergrund stand die Frage der Entschädigung. Fremde, die den Dingen ferner stehen, stellen es sich zuweilen so vor, dass in China ohne Umstände enteignet wird und dann der Geschädigte sich selber überlassen bleibt. Davon kann natürlich keine Rede sein. Das Bewusstsein überkommener Ordnung von Privateigentum und dem Anteil des Staates ist heute so lebendig wie je.“²¹ Allerdings war die Frage der Entschädigung tatsächlich nach im Westen als ungerecht empfundenen Regeln definiert. Wenn das Grundstück nur zu einem Teil benötigt wurde, erfuhr der andere Teil ja durch die neue Erschließung eine Wertsteigerung, die mit in die Berechnung der Entschädigung einfluss.

Zum Zweck der Stadterweiterung und Sanierung wurde die 1907 durch deutsche Ingenieure zum ersten Mal vermessene Stadt neu kartographiert und in einem Kataster erfasst. Der Plan war in 13 Blättern im Maßstab 1:10.000 erhältlich. Mit diesen Unterlagen

20 Privataarchiv Ernst Boerschmann (PAEB), Kanton im Umbau, unpubliziertes Manuskript, S. 2.

21 Ebda., S. 7.

und mit Hilfe des deutschen Geografen Wolfgang Panzer, der zwischen 1931 und 1934 an der Sun-Yatsen-Universität in Kanton lehrte, erkundete er die Stadt. Die Flächen um den Kern wurden in großem Maßstab für die Urbanisierung vorbereitet:

„Ja man ging noch weiter und legte im Nordwesten [...] doch noch bis 50 Meter hohe Kuppen in mühevoller Arbeit bis auf den Grund nieder, um nahe Teiche, Niederungen, Gräben auszufüllen und neuen Baugrund zu schaffen für Straßen und Gebäude. [...] Diese Arbeiten übertrafen an Umfang bei weitem sogar die englischen Vorbilder im nahen Hongkong und Kowloon, wo man zuerst und unbedenklich ganze, jedoch viel kleinere Hügel abgetragen hatte. [...] Noch bis in die letzte Zeit der Mandschu [Qing-Dynastie bis zur Revolution 1911; E.K.] war man ungern herangegangen an Veränderungen oder gar Zerstörung ganzer Berge, die als Brennpunkte der Kräfte eines geheiligten Erdbodens besonders verehrt wurden. [...] So groß war heute der Umschwung, dass sogar der ehrwürdige Berg in Kanton selbst zum Teil vernichtet werden durfte. Denn es galt nunmehr, das freie Spiel der Kräfte in Wirtschaft und Verkehr zu fördern. Da blieb kaum noch Raum für alte und strenge Bindung.“

Die religiös-geografische Verortung der Stadt in ihrem Umfeld war mit der kaiserlichen Macht durch die Revolution von 1911 hinweggefegt worden. Der als Gründungsvater der Republik verehrte Sun Yatsen hatte 1922 in seiner programmatischen Schrift „The international Development of China“ geschrieben, das Land solle sich mit der neuen Entwicklung an westlichen Vorbildern orientieren, um so die als rückständig wahrgenommene Stadtgestalt und Infrastruktur auf den neuesten Stand zu bringen.²² Das beinhaltete auch die Aufgabe der alten religiösen Bindungen, die im Angesicht der militärischen und wirtschaftlichen Übermacht der westlichen Staaten von der neuen politischen Führung als historischer Ballast wahrgenommen wurden. Boerschmann war klar, dass die Herausforderungen sowohl auf administrativer wie auf planerischer Seite riesig waren. „Der Neubau von Kanton, als ganzes genommen, erweist sich als eine der größten Aufgaben, die unsere Zeit auf dem Gebiet des Städtebaus kennt. So sehr unsere alten riesigen Hauptstädte in Europa und Amerika in Fläche und Volkszahl auch größte chinesische Städte vorläufig noch übertreffen und so gewaltig unsere eigenen städtebaulichen Vorhaben auch sein mögen, für völlige Neuanlage ganzer Städte nach einheitlichem Wurf in Zusammenhang mit weiträumiger Landesplanung und mit politischen Zielen größten Ausmaßes haben wir bei uns keine ebenbürtigen Beispiele.“²³

Schon in den 1930er Jahren schien für Boerschmann die Entwicklung in China von Dimensionen geprägt, die uns mit Blick auf die heutige Urbanisierung vertraut vorkommen. Die Radikalität im Umgang mit der Landschaft, großmaßstäbliche Pläne und die pragmatische Integration des Bestandes verweisen auf Ziele, die von neuen wirtschaftlichen, sozialen und politischen Ambitionen geprägt waren. Die alten Bindungen an lokale und religiöse Zusammenhänge und eine flexible Adaption natürlicher Gegeben-

22 Sun Yatsen, *The International Development of China*, New York 1929.

23 PAEB (s. A 20), S. 28.

heiten wurde offensichtlich von einem neuen Entwicklungsmodell überlagert, das alte Sinnzusammenhänge zugunsten wirtschaftlicher Aspekte aufgab oder vorerst in den Hintergrund drängte. Krieg (1937-1945), Bürgerkrieg (1945-1949), radikale gesellschaftliche Umwälzungen während der Kulturrevolution (1966-1976), sodann die rasante Urbanisierung verschütteten weitere konstituierende Zusammenhänge der traditionellen Stadt, die heute nur noch an sehr wenigen Beispielen und in Teilen nachvollziehbar sind. Ernst Boerschmann hat mit seiner Arbeit einen bedeutenden Beitrag zur Untersuchung der vormodernen Stadt in China geleistet, von dem aus in der heutigen Forschung komplexe Zusammenhänge nachvollziehbar und sichtbar werden. Seine teils fragmentarischen Untersuchungen zur transitorischen Situation der Stadt nach der Revolution von 1911 sind Dokumente des Übergangs zur funktionalen Gliederung, die den neuen Anforderungen gerecht werden musste. Sie zeigen aber auch, dass die Modernisierung der chinesischen Städte schon früh im 20. Jahrhundert große Opfer forderte.

NEUES CHINA – NEUE STÄDTE – NEUE GESELLSCHAFT: AUFBAU IN WECHSELSEITIGER PERSPEKTIVE

„Die Welt ist kleiner geworden und sie wird mit jedem neuen Tag [...] kleiner [...]. Nirgends kann man das heute stärker empfinden als in China. [...] Die Chinesen wollen und brauchen den Anschluss an die Welt wie jedes andere Volk der Erde. [...] Die Chinesen arbeiten heute in dem Bewusstsein, dass sie mit den tief greifenden Veränderungen in ihrem Lande, mit dem Aufbau Chinas, auch wesentlich zur Entwicklung der Welt beitragen. Chinesischer Städtebau und Architektur werden ihren Weg in der Synthese der großen Kulturtraditionen mit dem sozialen, wirtschaftlichen und technischen Fortschritt in China, in Asien und in der Welt finden“.

Margarete Schütte-Lihotzky, 1958¹

Seit den 1990er Jahren wird der städtische Bauboom in der Volksrepublik China, das kompromisslose Sich-Befreien von den baulichen Strukturen der Vergangenheit, in der internationalen Öffentlichkeit mit Erstaunen, Bewunderung und scharfer Kritik begleitet. Nicht allein die großflächige Zerstörung überkommener Stadtstrukturen polarisiert die Meinungsbildung. Heftig diskutiert wird in Publikumsmagazinen wie in Fachkreisen vielmehr über die Frage vermeintlicher Austauschbarkeit oder Spezifik des „neuen Gesichts“ chinesischer Städte – ein „Gesicht“, an dem bekanntlich auch eine stetig wachsende Anzahl namhafter ausländischer Architekten und Planer modelliert. Unter internationaler Beteiligung entstehen längst nicht mehr ausschließlich Repräsentationsbauten; viel größeres mediales Aufsehen erregen die großräumigen Stadtsanierungs- und -erweiterungsprojekte des 21. Jahrhunderts, die China als „Land der unbegrenzten Möglichkeiten“ erscheinen lassen.

Auf der Suche nach einer zeitgemäßen chinesischen Architektur und Stadtgestalt jenseits extremer Funktionalität und disneyfizzierter Tradition kommt gerade den globalen Interaktionen im Städtebau des Landes eine besondere Funktion zu. Sie gelten als Beleg für eine völlig neue Epoche chinesischer Welt(zu)gewandtheit, in der die Begegnung Chinas mit dem Ausland erstmals auf Augenhöhe stattfindet. Vor diesem Hintergrund lässt sich das internationalisierte Baugeschehen der letzten zwanzig bis dreißig Jahre nicht nur von den vermeintlich stadtfeindlichen politischen „Umwegen“ und „Wirren“ vorheriger

1 M. Schütte-Lihotzky, *Millionenstädte Chinas. Bilder- und Reisetagebuch einer Architektin* (1958), hrsg. von K. Zogmayer, Wien 2007, S. 121 f.

Jahrzehnte positiv abgrenzen. Auch auf das kolonial geprägte *international setting* der ausländischen Konzessions- und Vertragshafenstädte der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts kann heute von chinesischer Seite selbstbewusster Bezug genommen werden. In Shanghai und vielen anderen chinesischen Großstädten wurden republikzeitliche Images der 1920er und 1930er Jahre reaktiviert, um aktuelle Ansprüche globaler Geltungsmacht historisch zu untermauern.²

Selektive zeithistorische Anknüpfungspunkte ergeben sich anlässlich einer Reihe von Jahrestagen und Jubiläen, seit geraumer Zeit aber auch aus der historiographischen „Wiederentdeckung“ der 1950er Jahre. Mit dem Eintritt in das 21. Jahrhundert haben die Gründungsjahre des Neuen China – vergleichbar mit der zeitweiligen Konjunktur der Aufbau- und Wirtschaftswunderjahre Westdeutschlands – den Status erlangt, eine der „besten Phasen in der [...] Geschichte der Volksrepublik China“ gewesen zu sein.³ Eine Neubewertung des planerischen und städtebaulichen Erbes dieser „Phase“ ist damit allerdings nur bedingt einhergegangen. Nach wie vor steht der chinesische Städtebau der 1950er Jahre unter dem Generalverdacht, blindlings dem „rückständigen“ „so-wjetischen Modell“ des sozialistischen Realismus gefolgt zu sein. Eine derart (negativ) vorgefärbte Sicht auf das Baugeschehen in der Frühphase der Volksrepublik fördert jedoch kaum Neues zutage und wird dem Gegenstand nicht gerecht. Denn wenn man die städtebaulichen Prozesse der chinesischen „Aufbaujahre“ im globalhistorischen Kontext der östlichen *und* westlichen Nachkriegsmoderne(n) betrachtet, werden hinsichtlich der Akteure, Konzepte und Bauentwürfe eine erstaunliche Vielzahl von Verflechtungen und Parallelentwicklungen sichtbar, die überdeckt von der Rhetorik des Kalten Kriegs „undenkbar“ wurden und damit aus dem Blick gerieten.⁴ Mit einer solchen Einordnung knüpft die vorliegende Darstellung zum einen an die wachsende Zahl von zeithistorischen Studien an, die für ein breites Spektrum von Themen die Mechanismen der gegenseitigen politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Durchdringung von Ost und West während des „Kalten Krieges“ offenlegen. Zum anderen verstehen sich die nachfolgenden Ausführungen als Beitrag zur Historisierung des kontinuierlichen „Wechselspiels von Globalisierung und Lokalisierung“⁵ im chinesischen Städtebau des 21. Jahrhunderts.

2 Zu diesem Konglomerat aus Projektionen und Selbststilisierungen vgl. H. Lu, *Shanghai Rising. Resurgence of China's New York City?*, in: A. Chen u.a. (Hrsg.), *Urban Transformation in China*, Aldershot 2004, S. 251 ff; wie die Stadtstrukturen der Kolonialzeit seit den 1990er Jahren offiziell in das „baukulturelle Erbe“ der Volksrepublik inkorporiert wurden, skizziert M.-C. Bergère, *Shanghai's Urban Development: A Remake?*, in: S. Kuan/P. Rowe (Hrsg.), *Shanghai. Architecture and Urbanism for Modern China*, S. 46 ff.

3 Tian Fujian, *Gongheguo chuchuang huihuang de qi nian* [Die sieben glanzvollen Jahre nach der Gründung der Volksrepublik], in: *Dangdai Zhongguoshi yanjiu* 5-6 (1999), S. 126.

4 Katherine Verdery beschreibt die Anordnung der Schlagbäume auf den „mental maps“ zeitgenössischer Wissensbestände wie folgt: „[...] the Cold War was also a form of knowledge and a cognitive organization of the world. It laid down the coordinates of a conceptual geography grounded in East vs. West.“ K. Verdery, *What was Socialism and what comes next?*, Princeton 1996, S. 4.

5 J. Osterhammel, *Globalgeschichte*, in: H.-J. Goertz (Hrsg.), *Geschichte*, Reinbek 2007, S. 596.

1. AUFBAU GLOBALGESCHICHTLICH

Globalgeschichtliche Untersuchungen liegen in der Geschichtswissenschaft bereits seit einigen Jahren im Trend. Unter dem Etikett Globalgeschichte werden eine Reihe von Analyse-Richtungen subsumiert, die sich mit Fragen von Transfer und Verflechtungen auf unterschiedlichen kartographischen Maßstabsebenen befassen. Dabei geht es, wie Jürgen Osterhammel beschreibt, aber nicht um eine „bloße räumliche Erweiterung der europäischen Geschichte“, sondern um die „analytische Entprivilegierung“ Europas. Auf dieser Grundlage kann eine Verflechtungsgeschichte des modernen, industriebezogenen Städtebaus im 20. Jahrhundert auch in der VR China ansetzen und globale „Wirkungsketten zurückverfolgen und Vergleichsrelationen entwerfen“.⁶

Ein analytischer Rahmen, der es ermöglicht, diesen Anspruch für den Städtebau und die Stadtplanung der 1950er Jahre forschungspraktisch einzulösen, lässt sich entlang der zeitgenössischen Aufbau-Konzepte abstecken. „Aufbau“ war einer der – im geographischen wie im politischen Sinn – grenzüberschreitenden Grundbegriffe des Nachkriegsjahrzehnts.⁷ Die Diskurse und Praktiken des Aufbaus eröffneten in unterschiedlicher Ausprägung den jeweiligen „Anschluss an die Welt“. Das bezog sich aber nicht ausschließlich auf Kontakte innerhalb einer der beiden politischen Hemisphären des Kalten Kriegs. Als system- und länderübergreifendes Konzept wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Neubeginns nach dem Zweiten Weltkrieg ermöglichte der Aufbau Dialoge und Begegnungen städtebaulicher Akteure aus Ost und West, bot zahlreiche Anknüpfungspunkte für wechselseitige Beobachtungen, Bezugnahmen und Wissenstransfers und erleichterte die Einpassung neu gewonnener Wissensbestände in die nationalen Aufbau-Kontexte.

Die diskursive Basis dafür bildeten eine Reihe von Übereinstimmungen in den europäischen und außereuropäischen Semantiken des Aufbaus der Nachkriegsjahre. Wie ein Querschnitt durch zeitgenössische deutschsprachige Konversationslexika zeigt, wurden in den Definitionen von „Aufbau“ oder „aufbauen“ zunächst zwei grundsätzliche Aspekte unterschieden. In der ersten Bedeutung bezog sich „Aufbau“ vornehmlich auf die Errichtung materieller Strukturen, wobei das Errichten von Bauwerken nicht nur den Neubau, sondern ebenso häufig die Wiedererrichtung von Zerstörtem bezeichnete. In der zweiten Bedeutung wurde die schöpferische Komponente des Aufbaus im Sinne einer Schaffung, Organisation oder Gestaltung von Institutionen, wirtschaftlichen, politischen oder kulturellen Vorgängen hervorgehoben. Demgegenüber war im chinesischsprachigen Kontext von Aufbau (*jianshe*) der Aspekt der Schaffung von etwas gänzlich Neuem, sowohl

6 Ebda., S. 597.

7 Im anglo-amerikanischen Kontext war von (*re*)*construction*, im Französischen von *reconstruction*, im Niederländischen von *opbouw* und im Chinesischen von *jianshe* die Rede, um nur einige Beispiele zu nennen.

hinsichtlich materieller wie gesellschaftlicher Strukturen, durchweg stärker ausgeprägt.⁸ Ausgehend von diesen Grundbedeutungen erfuhr das semantische Spektrum von Aufbau in den 1950er Jahren eine sprunghafte Erweiterung. Unter dem Schirm des Aufbaus fanden politische, technische, ökonomische und soziale Belange gemeinsam ihren Platz. Der Aufbau stellte eine rationale Neuordnung der Beziehungen zwischen Staat, Gesellschaft, Mensch und Natur in Aussicht. Er wurde im direkten wie im übertragenen Sinn als Konstruktionsaufgabe aufgefasst, die sowohl auf den Menschen als auch auf seine Lebensumwelt ausgerichtet war. Wenn es dabei infolge der immensen Kriegszerstörungen in Europa und Asien zunächst um grundlegende Existenzsicherung, um die Wiederherstellung von Infrastrukturen und die Schaffung von Wohnraum ging, wurde den vorzeigbaren Aufbauereignissen in Stein, Stahl, Beton und Konsumgütern zugleich auch immer symbolische Bedeutung verliehen. Mit Wohnungsbauprogrammen, der (Wieder-) Errichtung von Industrieanlagen, Verkehrsnetzen und städtischer Infrastruktur erfuhr der Aufbau auf beiden Seiten des beginnenden Kalten Kriegs eine ideologische Verankerung im gesellschaftlichen und politischen Leben. Aufbau – auch das ist eine länderübergreifende Konstante – war zu keiner Zeit ein wertneutrales Konzept zur Beseitigung von Kriegsschäden, sondern dezidiert ein gesellschaftspolitisches Instrument der Integration nach innen und der Abgrenzung vom „Systemgegner“ nach außen. Insbesondere der propagandistisch überhöhte „Aufbau der Städte“ sollte weithin sichtbar von der Vitalität, Überlegenheit und Legitimität der jeweiligen Gesellschaftsordnung künden. Untermauert wurden die Ansprüche auf globale Vorherrschaft mit Photographien, Statistiken und Kartenmaterial nicht nur in der Tages- und Fachpresse, sondern auch in Broschüren und Bildbänden. Darüber hinaus gab es zahlreiche Ausstellungen zu den „Städten im Aufbau“, und im weiteren Verlauf der 1950er Jahre führten eigens konzipierte Besichtigungsfahrten Fachleute und Touristen zu den Schau- und Bauplätzen, die im Aufbau bereits internationales Renommée erlangt hatten.⁹

Trotz aller politisch motivierten Abgrenzungsversuche zwischen Ost und West entwickelte sich daraus ein transnationales Zeichensystem, das in seiner Ikonographie auf zwei zentrale Themenbereiche der Moderne ausgerichtet war. Industrieanlagen und ingenieurtechnische Großprojekte wurden als Chiffren für wirtschaftliche Produktivität, technologischen Fortschritt und Innovationspotenzial vorgeführt; Wohnungsbau und soziale Infrastrukturen verwiesen auf die staatliche „Fürsorge für den Menschen“ und damit verbundene Ansprüche gesellschaftlicher Umgestaltung. Darüber hinaus ähnelten sich auch die sprachlichen Muster, die den nationalen Aufbau-Idiomen zugrunde lagen, stark.¹⁰

8 Zu ausführlicheren begriffsgeschichtlichen Erläuterungen siehe S. Stein, *Von der Konsumenten- zur Produktionsstadt. Aufbauvisionen und Städtebau im Neuen China, 1949-1957*, München 2010, S. 79 ff, 314 ff.

9 Vgl. ebda., S. 86, 258.

10 Vgl. ebda., S. 79 ff, 319 ff.



Abb. 1: „Mit unserer emsigen Arbeit die sozialistische Gesellschaft aufbauen“ (1955); o. Verf. Woguo di yi ge wunian jihua. Tongsu tujieban [Der erste Fünfjahresplan unseres Landes. Eine illustrierte Darstellung für jedermann], Shanghai 1955, S. 6.



Abb. 2: DDR-Plakat um 1950; Quelle: Deutsches Historisches Museum Berlin (Hrsg.), Plakate der SBZ/DDR. Politik, Wirtschaft, Kultur, Berlin 1999 [CD-ROM], Inventarnummer P90/2772.

Die auffälligste strukturelle Gemeinsamkeit der Aufbau-Diskurse nach dem Zweiten Weltkrieg bestand jedoch darin, dass städtebauliche Projekte und Visionen einer „neuen Gesellschaft“ von den zeitgenössischen Akteuren nicht nur begrifflich auf einen gemeinsamen Nenner gebracht, sondern auch in ein kausales Wechselverhältnis gestellt wurden. Auf diese Weise überlagerten sich die materiellen und ideellen Bedeutungsebenen von Aufbau unaufhörlich. So konnte der vom „Wettbewerb der Systeme“ geprägte Städtebau der 1950er Jahre erfolgreich zur Metapher eines gesamtgesellschaftlichen Aufbaus erklärt werden. Umgekehrt wurde die Entstehung der neuen Gesellschaft häufig als Errichtung neuer Gebäude visualisiert und Baustellen zu Bauplätzen einer „schönen Zukunft“ stilisiert (vgl. Abb. 1 u. 2). Solche (Sprach-)Bilder waren keineswegs nur Teil des populären Aufbau-Verständnisses der Nachkriegsgesellschaften, wie es sich aus zeitgenössischen Publikumszeitschriften und populärwissenschaftlichen Veröffentlichungen rekonstruieren lässt. Es findet sich in ganz ähnlicher Form auch in zahlreichen Fachdiskussionen zu Architektur und Städtebau wieder. Hier vollzog sich offenkundig ein Drehtüreffekt: Das ingenieurwissenschaftliche Vokabular des Planens und Bauens



Abb. 3: Wohnungsbau Wolfsburg, Braunschweiger Straße (1954), Quelle: Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation (IZS) Wolfsburg.

Abb. 4: Neuerbautes Wohnviertel Shanghai, Caoyang xincun (ca. 1952); Quelle: Rui Ying, *Caoyang xincun de yi ge gongren jiating de shenghuo* [Das Leben einer Arbeiterfamilie in Caoyang xincun], in: *Xin Zhongguo* funü 9 (1952), S. 18.

fand Eingang in die gesellschaftspolitischen Diskurse der Zeit, die ihrerseits auf die Planersprache zurückwirkten.

Diese Wechselwirkungen treten im Bereich des Wohnungsbaus wohl am deutlichsten zutage. Seine Resultate waren für den Durchschnittsbürger in Ost und West der (unmittelbar erfahrbare) Inbegriff des Aufbaus (vgl. Abb. 3 u. 4). Entsprechend wort- und bildmächtig wurden sie in vielen Ländern publik gemacht.¹¹ Die Erwartungen der Bevölkerung auf eine baldige Verbesserung der miserablen Lebensum-

stände trafen in den raumgreifenden Wohngebietsplanungen der Nachkriegsjahre mit den soziopolitischen Gestaltungs- und Machtansprüchen staatlicher Planungseliten zusammen. Aus der Rückschau bietet der Wohnungsbau deshalb zahlreiche Anknüpfungspunkte, um städtebauliche Konzepte und Leitbilder der 1950er Jahre in ihrer Verwobenheit mit den gesellschaftlichen Ordnungsvorstellungen des Aufbaus nachzuzeichnen.

2. CHINESISCH-EUROPÄISCHE ARCHITEKTURBEGEGNUNGEN

Die Beobachtung, dass Architekten und Planer im Aufbaujahrzehnt aufgrund der kriegszerstörten Städte mit ähnlichen Problemstellungen befasst waren und daraus gerade hinsichtlich der Struktur von Wohnvierteln „bei weitgehender Übereinstimmung in Planungselementen (wie Nachbarschaftseinheiten) trotz verschiedener Wirtschaftssysteme zu sehr verwandten städtebaulichen Lösungen“ gelangten, ist nicht neu.¹² Über Funktionstrennung, effiziente Infrastrukturen und die „Quartiersstruktur als progressive Vergesellschaftungsform“¹³ herrschte in der internationalen scientific community der Nachkriegszeit weitgehender Konsens.

Weniger beachtet wurde allerdings, dass die internationalen Übereinstimmungen in den städtebaulichen Konzepten nicht allein das Resultat voneinander isolierter Ent-

11 Ein Beispiel aus dem deutschen Kontext ist der 13-minütige Werbefilm für die Vertriebenenstadt Espelkamp-Mittwald aus dem Jahr 1954: „Denn wo ein Wille ist...“ (Hauptdarsteller: Horst Tappert; Kamera/Regie: Alexander Treleani; Drehbuch: Alfred Niehaus); Stadtarchiv Espelkamp.

12 R. Hillebrecht, Zur Einführung, in: E. Goldzamt, *Städtebau sozialistischer Länder. Soziale Probleme*, Stuttgart 1975, S. 8.

13 A. Köhring, Ostblicke? Begegnungen sowjetischer und westeuropäischer Architekten in den 1950er Jahren, in: *kunsttexte.de* 2 (2011), S. 1, unter: <http://kunsttexte.de/> (16.08.2011).

wicklungen in Ost und West waren. Vielmehr ermöglichten und legitimierten die vergleichbaren Aufgaben des Aufbaus in den 1950er Jahren eine blockübergreifende Kommunikation zwischen den Baufachleuten. Indirekt bildeten hier Fachzeitschriften und Buchpublikationen ein Medium der gegenseitigen Wahrnehmung.¹⁴ Darüber hinaus boten Tagungen, Ausstellungen und offizielle Delegationsreisen regelmäßige Foren für persönliche Begegnungen und direkten Austausch zwischen Architekten und Planern jenseits politischer Grenzziehungen. Solche Ost-West-Dialoge werden für die europäische Städtebau- und Architekturgeschichte in jüngerer Zeit wieder verstärkt wahrgenommen und untersucht.¹⁵ Weitgehend ausgeklammert bleiben bislang die außereuropäischen Dimensionen solcher Kontakte (und daraus resultierender Transferprozesse), was in manchen Fällen nicht zuletzt forschungspraktische Ursachen haben dürfte. Inwieweit „China im Aufbau“ in die systemübergreifenden Diskussionen über zeitgemäße städtebauliche Konzepte involviert war, ist bereits aufgrund der prekären Materiallage für die 1950er Jahre nicht einfach zu erschließen.¹⁶ Für die nachfolgende Skizze wurden exemplarisch vier chinesisch-ausländische „Architekturbegegnungen“ der Jahre 1955 bis 1957 und die daraus entstandenen Berichte herangezogen. Im Mittelpunkt der Auswertung stand die Frage nach der jeweiligen Wahrnehmung des „anderen“ Baugeschehens: Was konnte (auch in offiziellen Publikationen) als kompatibel mit dem eigenen städtischen Aufbau dargestellt werden, wo und wie äußerten sich die Akteure zu (systembedingten) Differenzen, was präsentierten sie als vorbildlich und nachahmenswert? Die verschiedenen Berichte veranschaulichen, dass die stadträumlichen Konzepte des Neuen China trotz der zeitlich und personell eingeschränkten Kontakte zwischen chinesischen und ausländischen Fachleuten keinem Sonderweg folgten, sondern einem international (nahezu) identischen Kanon moderner Ordnungsvorstellungen verpflichtet waren.

In der Regel waren die Darstellungen über Austauschbeziehungen und Seitenblicke zwischen Ost und West in den 1950er Jahren auf beiden Seiten von ideologisch begründeten Überlegenheitsgesten eingerahmt. Für die Aufbau-Diskurse der sozialistisch verfassten Länder lässt sich zudem beobachten, dass der Anspruch, das fortschrittlichste Gesellschaftssystem der Welt zu vertreten, konstant von der Selbstwahrnehmung wirtschaftlicher und kultureller Rückständigkeit (gegenüber den „kapitalistischen Ländern“) durchzogen war.¹⁷ Es ist diese eigentümliche Mischung aus Über- und Unterlegenheitsgefühlen, die auch den wechsellvollen Umgang mit ausländischen Wissensbeständen im

14 Zu „Wegen des Wissenstransfers“ im sowjetisch-chinesischen Kontext vgl. S. Stein (s. A 8), S. 219 ff.

15 So z.B. bei A. Köhring (s. A 13); vgl. auch die Beiträge folgender Tagungen zur Nachkriegsmoderne: „Zwischen Traum und Trauma – Die Stadt nach 1945“, unter: <http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/termine/id=13854> (17.08.2011); „45+ Architektur und Städtebau der Nachkriegsmoderne in Europa“, unter: <http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/termine/id=16616> (17.08.2011).

16 Zur Quellenproblematik und Archivsituation in der VR China siehe S. Stein (s. A 8), S. 24 ff.

17 Vgl. dazu G. Péteri, Nylon Curtain – Transnational and Transsystemic Tendencies in the Cultural Life of State-Socialist Russia and East-Central Europe, in: Slavonica 2 (2004), S. 118 f.

Aufbau des Neuen China charakterisiert. Galten nach Gründung der Volksrepublik die „fortschrittlichen sowjetischen Erfahrungen“ im Städtebau als die einzige (und obligatorische) Alternative zur „degenerierten“ Wissenschaft und Technik des Kapitalismus, zeigen nicht zuletzt die offiziellen Berichte über Delegationsreisen nach und aus Europa, dass sich seit der zweiten Hälfte der 1950er Jahre der Referenzrahmen für den chinesischen Städtebau Richtung „Westen“ erweiterte.

Das „Lernen von der Sowjetunion“ (*xuexi Sulian*) stand im chinesischen Baugeschehen zwar nach wie vor an erster Stelle, verlor aber seine politisch motivierte Exklusivität zugunsten einer breiter gefächerten, wenn auch „kritischen“ Orientierung an den „positiven Erfahrungen aller Länder, ob sozialistisch oder kapitalistisch“.¹⁸ Vor diesem Hintergrund konnten chinesische Architekten und Stadtplaner nicht nur die Rekonstruktion Warschaus und anderer Städte in der Volksrepublik Polen begutachten, sondern mit Rotterdam auch eine radikalere Variante aus der Vielfalt des (Wieder-)Aufbaus in Westeuropa durch eigene Anschauung kennenlernen. Umgekehrt war es west- (und ost-)europäischen Architekten möglich, hinter den „seidenen Vorhang“ zu blicken und die Ikonen des chinesischen Aufbaus in den Millionenstädten des Landes persönlich in Augenschein zu nehmen.

3. DELEGATIONEN AUS CHINA

Die erste der hier untersuchten Begegnungen fand im Sommer 1955 anlässlich des 4. Kongresses der „Union Internationale des Architectes“ (UIA) im niederländischen Den Haag statt.¹⁹ Satzungsmäßig verstand sich die 1948 in Lausanne konstituierte UIA als überstaatliches Architekturforum, das Raum für Austauschbeziehungen über politisch-ideologische Grenzen hinweg bot.²⁰ Während in den ersten Jahren nach der Gründung vor allem westeuropäische und nordamerikanische Architekten in der UIA vertreten waren, kamen 1952 die Architektenverbände der Sowjetunion, der VR Polen und der Tschechoslowakei hinzu. Die UIA-Mitgliedschaft Chinas, Nordkoreas und Japans wurde auf dem Kongress im Juli 1955 bestätigt, zu dem die Chinesische Gesellschaft für Architektur (*Zhongguo jianzhu xuehui*; gegr. 1953) eine achtköpfige Delegation unter Leitung des Architekten Yang Tingbao entsandt hatte.²¹ Zeitnah zum UIA-Kongress wurden Yangs

18 Mao Zedong, Zur Frage der richtigen Behandlung von Widersprüchen im Volke, 27.02.1957, in: *ders.*, Texte. Schriften, Dokumente, Reden und Gespräche, Bd. 2, München 1979, S. 173.

19 Das Oberthema der Zusammenkunft lautete „Architektur und die Evolution des Bauens“; vgl. auch die Übersicht über die Kongresse der UIA unter: <http://www.uia-architectes.org/texte/england/Menu-6/219481999.html> (12.08.2011).

20 „The International Union of Architects was founded [...] to unite architects of the world without regard to nationality, race, religion, or architectural doctrine, and to federate their national organisations.“ <http://www.uia-architectes.org/texte/england/Menu-1/0-pourquoi-new.html> (12.08.2011).

21 Yang Tingbao (1901-1982) hatte sein Architekturstudium von 1921 bis 1927 an der University of Pennsylvania absolviert. Weitere Delegationsmitglieder waren der in Frankreich ausgebildete Hua Lanhong

Kongresseindrücke in der chinesischen „Zeitschrift für Architektur“ (*Jianzhu xuebao*) publiziert.²²

Sein Bericht beginnt mit einer historischen Einordnung der Entwicklung und Mission der UIA und einer stark protokollarischen Wiedergabe des Kongressverlaufs. Sieht man von tagespolitischen Floskeln ab, bewertet Yang Tingbao die Diskussionen unter den Delegierten zum Thema „Wohnungsbau von 1945 bis 1955“ durchweg positiv und wirbt mit seiner Darstellung implizit für eine stärkere Ausweitung internationaler Kontakte im chinesischen Architekturwesen und Städtebau. Grenzüberschreitende Austauschbeziehungen zwischen Architekten und Stadtplanern seien unerlässlich für die Weiterentwicklung der Wissensbestände im „friedlichen Aufbau“ – hier ist vor allem der Wohnungsbau gemeint – weltweit. Am Baugeschehen des Neuen China bestehe in diesem Zusammenhang großes Interesse. Die Delegationsmitglieder hätten sich deshalb in zahlreichen Gesprächen am Rande des Kongresses darum bemüht, den Vertretern verschiedener Länder die „Situation des chinesischen Aufbaus“ nahezubringen und freundschaftliche Kontakte zu knüpfen. Daraufhin sei von vielen Gesprächspartnern der Wunsch geäußert worden, selbst eine Besichtigungsreise in die Volksrepublik zu machen.²³ Yang Tingbao unterstreicht mit seiner Darstellung, dass China nicht nur den Anschluss an die Welt brauche, sondern selbst international anschlussfähig sei. Diese Anschlussfähigkeit verdeutlicht er in den weiteren Schilderungen der „Erlebnisse und Erfahrungen während der Besichtigungen in Holland“ eher indirekt.²⁴ Besonders ausführlich beschreibt Yang zunächst eine Bilder- und Photoausstellung zu den Resultaten des zeitgenössischen Wohnungsbaus in rund zwanzig Mitgliedsländern der UIA. Sichtlich ist er an dieser Stelle darum bemüht, die Exponate nach den Kriterien der „Blockzugehörigkeit“ zu differenzieren, wenn er die Konzepte von „kapitalistischer“ Nachbarschaftseinheit und sowjetischem Superblocksystem als Gegensätze positioniert. Ähnlich verhält es sich mit seiner Unterscheidung der dargestellten Wohnhaustypen (als Abbilder des jeweiligen Wirtschaftssystems und der Eigentumsverhältnisse aufgefasst) und ihrer architektonischen Gestaltung. Hinsichtlich der Form, so schreibt Yang, seien hier deutlich zwei Linien zu erkennen: So wiesen die sowjetischen Bauwerke selbst unter den Bedingungen der industriellen Präfabrikation noch ihren „nationalen Stil“ auf, während man die Bauten Argentiniens, der USA, der Türkei, Griechenlands und anderer Länder Westeuropas aufgrund ihres rein technischen „internationalen Stils“ nicht mehr voneinander unterscheiden könne.²⁵

[Léon Hoa] (geb. 1912), sowie Dai Nianci (1920-1991) und Wu Liangyong (geb. 1922), der spätere Leiter der renommierten Architekturfakultät der Qinghua Universität in Beijing.

22 Yang Tingbao, Guoji jianzhushi xiehui di si jie dahui qingkuang baodao [Bericht über die Situation auf dem 4. Kongress der Union Internationale des Architectes], in: Jianzhu xuebao 2 (1955), S. 69-89.

23 Vgl. ebda., S. 72 f.

24 Vgl. ebda., S. 73 ff.

25 Ebda., S. 77; ungeachtet der politisch-ideologischen Zuschreibungen sind alle von Yang genannten Bau-beispiele mit Zeichnungen und Photos im Delegationsbericht aufgeführt.

Überraschenderweise verwendet Yang fast keines dieser blockfixierten Bewertungskriterien in der anschließenden Darstellung seiner Eindrücke vom „Wiederaufbau“ der Stadt Rotterdam, die ja gerade als „Prototyp einer modernen Nachkriegsstadt“ und „eine der Hauptstädte des Modernismus“ historisiert worden ist.²⁶ Im Gegenteil: „Wir finden die Anstrengungen des holländischen Volkes, die Kriegsschäden zu beseitigen, lobenswert; besonders repräsentativ dafür ist der Wiederaufbau von Rotterdam“, schickte Yang seiner minutiösen Gegenüberstellung von Schadensbilanzen und Aufbauerfolgen Rotterdams voraus. Nicht nur die Hafenanlagen, sondern auch das fast vollständig zerstörte Stadtzentrum waren unter Berücksichtigung von Funktionstrennung und Auflockerung neu errichtet worden, wie Yang anerkennend beschreibt. Zur Architektur der neuen Bauwerke äußert er sich in diesem Zusammenhang nicht, die von ihm beschriebenen Aufbauleistungen werden aber durch Abbildungen der berühmten Einkaufsstraße de Lijnbaan (mit den Kaufhäusern *ter Meulen* und *de Klerk*) illustriert.²⁷

Ein weiterer „progressiver Solitär“ des niederländischen Aufbaus, der bei der chinesischen Delegation auf großes Interesse stößt, ist das „Bauzentrum“ (*Bouwcentrum*) Rotterdams. Auch dieses Gebäude stellt Yang im Delegationsbericht auf zwei Seiten mit detaillierten Konstruktionszeichnungen und -erläuterungen vor, obwohl es architektonisch, so Yang wörtlich, „den Modernisten zuzurechnen ist und in seiner Form einer Maschine gleicht“. Dieses „Manko“ fiel aber offenbar nicht weiter ins Gewicht, denn die chinesische Delegation hatte im Bauzentrum die seltene Gelegenheit, sich einen Überblick über neueste Baustoffe und Bausysteme „nicht nur aus Holland, sondern auch aus anderen westeuropäischen Ländern“ zu verschaffen.²⁸

Um das Sammeln von „Erfahrungen“ und den Anschluss an aktuelle internationale Entwicklungen im Städtebau ging es auch im darauffolgenden Jahr bei einer einmonatigen Delegationsreise chinesischer Architekten in die Volksrepublik Polen, über die Yang Tingbaos Studien- und Fachkollege Liang Sicheng (1901-1972) als stellvertretender Delegationsleiter ebenfalls in der „Zeitschrift für Architektur“ berichtete.²⁹ Der Besuch im Sommer 1956 fand im Kontext des heraufziehenden politischen „Tauwetters“ statt. Mit Beginn der Entstalinisierung vollzog sich in den Ländern der sozialistischen Hemisphäre auch eine baupolitische Wende, die die gestalterischen Maximen des sozialistischen Realismus zur Disposition stellte, was nicht nur unter den chinesischen Baufachleu-

26 Zu zeitgenössischen und nachträglichen Bewertungen des Wiederaufbaus von Rotterdam siehe S. Stein (s. A 8), S. 255 ff.

27 Vgl. Yang (s. A 22), S. 77 f.; zum Wiederaufbau Rotterdams siehe F. Bollerey, Rotterdam baut auf. Eine weltberühmte Einkaufsstraße, progressive Solitäre und die Rahmenpläne von 1940, 1946 und 1955, in: C. Bernhardt/T. Wolfes (Hrsg.), Schönheit und Typenprojektierung. Der DDR-Städtebau im internationalen Kontext, Erkner 2005, S. 105-124.

28 Vgl. Yang (s. A 22), S. 78 f.

29 Liang Sicheng, Bolan Renmin Gongheguo de jianzhu shiye [Das Bauwesen in der Volksrepublik Polen], in: Jianzhu xuebao 7 (1956), abgedruckt in: Liang Sicheng quanji [Liang Sicheng Gesamtausgabe], Bd. 5, Beijing 2001, S. 270-291.

ten Verunsicherung auslöste. Die Reise nach Polen, einem Land mit einer ausgeprägten Modernismustradition im Architekturbetrieb, wie Liang in seinem Bericht vermerkte, sollte diesbezüglich zur Orientierung dienen:

„Seit November 1954, als Chruščev seine epochemachende Rede hielt, ist die Kritik an der Doktrin ‚Zurück zum Alten‘ bereits zu einer Massenbewegung in den Baufachkreisen der volksdemokratischen Länder geworden. Aber in welche Richtung die Architekten gehen sollen, nachdem man die Fehler der Vergangenheit kritisiert hat, bleibt noch zu klären. Stimmt es, dass die einzige Alternative zur schöpferischen Methode der Doktrin ‚Zurück zum Alten‘ die ‚moderne‘ Architektur ist, die gerade in Westeuropa und den USA populär ist? [...] Genosse Lu Dingyi hat in seinem Beitrag zum ‚Wetteifern der hundert Schulen‘ geschrieben: ‚Wir sind der Auffassung, dass der Sozialistische Realismus das beste, wenn auch nicht das einzige schöpferische Verfahren ist.‘ Trotzdem haben sich viele Architekten gefragt: ‚Ist der sozialistische Realismus auf die Architektur anwendbar?‘ Mit solchen oder ähnlichen Fragen im Gepäck ist jedes der Delegationsmitglieder nach Polen aufgebrochen, in der Hoffnung, unter den dortigen Fachkollegen Antworten zu bekommen.“³⁰

Nach Auskunft Liangs konnten die Mitglieder der chinesischen Delegation das Ringen der polnischen Kollegen um angemessene architektonische Ausdrucksformen anhand von verschiedenen Diskussionen, Wettbewerbsbeiträgen, Entwürfen und Projekten aus nächster Nähe mitverfolgen. Die Ergebnisse bewertete er in seinem Bericht allerdings kritisch: „Wir haben zwei Entwürfe gesehen, die bei einem Wettbewerb den ersten Preis erhalten haben. Beide hatten eine äußerst seltsame Form, so dass wir uns gefragt haben: Sind diese Gebäude praktisch, sind sie ökonomisch und rational?“³¹

Das Paradigma „praktisch, ökonomisch, rational“ (*shiyong, jingji, heli*) sah Liang dagegen auf vorbildliche Weise im modernisierenden Wiederaufbau der polnischen Städte erfüllt:

„In Polen sind während des Weltkriegs viele Stadtgebiete völlig zerstört worden, aber im Wiederaufbauprozess haben die polnischen Architekten bewiesen, dass die noch vorhandene Kanalisation und die alten Straßenzüge große wirtschaftliche Bedeutung besitzen, die es zu nutzen gilt. Sie nicht zu nutzen, wäre nicht realistisch. Aber sie wiederum einfach nur zu nutzen, wäre auch nicht ausreichend, sondern man sollte gleichzeitig einige Straßenführungen und Rohrleitungen nach modernen Bedürfnissen umgestalten. Darüber hinaus lassen sich die zerstörten Gebiete teilweise zur Anlage neuer Grünflächen nutzen. Die größte Umgestaltung in den Städten betrifft die Industrieflächen. Unter hygienischen Gesichtspunkten wurden einige Fabriken in Industriegebiete verlegt, um die Lebensbedingungen der Einwohner zu verbessern.“³²

30 Ebda., S. 285; zu den Architekturdiskussionen im Zuge der von Liang erwähnten Kampagne „Lasst hundert Schulen miteinander wetteifern“ (*baijia zhengming*) siehe die Materialiensammlung von Yang Yongsheng (Hrsg.), 1955-1957 *jianzhu baijia zhengming shiliao* [Hundert Schulen wetteifern in der Architektur. Historische Materialien 1955-1957], Beijing 2003.

31 Liang (s. A 29), S. 285.

32 Ebda., S. 274 f.



Abb. 5a, b: Warschau „Route des Aufbaus“, Zeitschrift für Architektur 1957; Quelle: Liang Sicheng (s. A 29), S. 270/273.

Ungeachtet der verschiedenen Städte, die Liang und seine Kollegen während des Aufenthaltes besichtigen konnten³³, bildet das Modell des Wiederaufbaus von Warschau für Liang einen wiederkehrenden Bezugspunkt. Wenn er die Rekonstruktion historischer Stadtviertel als *nation building* lobt, die Integration von historischen Baudenkmälern und neuer Bebauung ebenso als „nachahmenswert“ (*zhide women xuexi*) für China empfiehlt wie das administrative Prozedere der Stadtplanung, ist Warschau das Bindeglied zwischen den angesprochenen Einzelthemen.³⁴ Dieser Eindruck verstärkt sich durch die angefügten Abbildungen: Der Berichtstext ist flankiert von unkommentierten Stadt-

33 Dazu zählten u.a. Poznań, Toruń, Gdańsk, Szczecin, Wrocław, Kraków und Nowa Huta; vgl. ebda., S. 270 f.

34 Vgl. ebda., S. 274 f.

planausschnitten, die den Betrachter entlang einer kanonisierten Route des „Aufbaus“ durch das neue Warschau führen (vgl. Abb. 5a u. 5b).³⁵

Während Rotterdam und Warschau seit den 1950er Jahren in Fachliteratur und Publizistik zu Gegenmodellen des europäischen Aufbaus stilisiert wurden, rücken die zeitgenössischen Beschreibungen der chinesischen Architekten Yang Tingbao und Liang Sicheng stärker die Gemeinsamkeiten moderner Planungsvorstellungen in den Vordergrund: Beide Architekten loben die räumliche Trennung städtischer Funktionen, die Auslagerung der Industrie aus den Innenstadt- und Wohnbereichen, die Auflockerung der Bebauung, die Verringerung der Bevölkerungsdichten in den Innenstädten und damit die Schaffung eines ausgewogenen Verhältnisses von bebauter Fläche und Freiflächen im gesamten Stadtgebiet. Damit polarisieren ihre Schilderungen in einem weitaus geringeren Maß, als man es im Zeichen des Ost-West-Konflikts hätte erwarten können.

Eine weitere Konstante in beiden Darstellungen ist die zeittypische Überzeugung der Architekten und Städtebauer, mit ihren Entwürfen und Planungen „vom Menschen auszugehen“ und den Menschen zum Maßstab aller Aufbauleistungen zu machen. Die in diesem Zusammenhang vielzitierte „Sorge für den Menschen“ (*dui ren de guanhuai*), ein zentrales Element der grenzüberschreitenden „Aufbau“-Semantik der Nachkriegszeit, wurde weltweit als umfassender Bauauftrag interpretiert. Der planerische Impetus, ein „Besseres Leben durch Städtebau“³⁶ schaffen zu wollen, konzentrierte sich in baulicher Hinsicht auf die integrierte Anlage von „gesunden“ Wohnungen und angemessener Versorgungsinfrastruktur, erhob als Teil dessen aber auch immer einen ausgeprägten gesellschaftlichen Gestaltungs- und Kontrollanspruch. Die umgekehrte Blickrichtung – die zeitgenössische Wahrnehmung des „Aufbaus der Städte“ im Neuen China durch europäische Architekten – zeigt einmal mehr, wie sehr die internationale scientific community der Baufachleute diesem sozialtechnischen Ordnungsdenken verpflichtet war.

4. DELEGATIONEN IN CHINA

„Auch in der neuen, alle technischen Errungenschaften unseres Zeitalters auswertenden Stadt und Architektur muss der Mensch immer das Maß aller Dinge sein und bleiben. Und dieser menschliche Maßstab ist es, der uns gerade am Pekingern Wohnhaus so entzückt“, schrieb Margarete Schütte-Lihotzky (1897-2000) in ihren Aufzeichnungen über einen fünfwöchigen Chinaaufenthalt im Herbst 1956.³⁷ Als Mitglied einer achtköpfigen

35 Zusätzlich sind im Anhang des Beitrags, ebenfalls sehr Warschau-dominiert, die Aufbauleistungen Polens in Photographien dokumentiert; vgl. ebda., S. 286-291; dass diese Bilder integrale Bestandteile eines festen Darstellungskanons waren, verdeutlichen die Darstellungen von W. Huber, *Warschau – Phönix aus der Asche*, Köln 2005, S. 63-116; und D. Crowley, *Warsaw*, London 2003, S. 56 ff, 70 f.

36 So der Arbeitstitel eines nicht realisierten Publikationsprojekts Margarete Schütte-Lihotzkys, in dessen Rahmen auch das Manuskript der „Millionenstädte Chinas“ veröffentlicht werden sollte. Vgl. K. Zogmayer, Vorwort, in: M. Schütte-Lihotzky (s. A 1), S. 11-27, hier S. 27.

37 M. Schütte-Lihotzky (s. A 1), S. 69.

österreichischen Studiengruppe besichtigte sie die Städte Beijing, Nanjing, Shanghai und Wuhan und verarbeitete das Gesehene nachträglich zu einem Manuskript, das allerdings erst 2007 aus ihrem Nachlass heraus veröffentlicht wurde.³⁸ Eine erklärte Zielsetzung ihrer Darstellung war es, „die gesellschaftlichen Veränderungen in China, wie sie sich in Architektur und Städtebau spiegeln, dem Europäer näherzubringen“. Die Schilderung über die „wichtigsten Aufbaufragen“ in den Großstädten des Neuen China sollte so angelegt sein, „dass dieser Überblick auch für unsere Arbeit in Europa anregend und befruchtend sein kann.“³⁹ Schütte-Lihotzkys nachfolgender Bericht gliedert sich in zwei Abschnitte. Der erste Teil der Darstellung ist ausschließlich der Hauptstadt Beijing („die größte alte Gartenstadt der Welt“) und den Möglichkeiten ihrer Modernisierung gewidmet, im zweiten Teil folgen Beschreibungen zur Situation der genannten „drei Großstädte in Mittelchina“. Häufig scheint bei Schütte-Lihotzky, die selbst seit 1939 Mitglied der Kommunistischen Partei Österreichs war, das typische Blockdenken der Zeit durch. So idealisiert sie die noch weitgehend erhaltene traditionelle Stadtanlage Beijings gegenüber der „baulich völlig charakterlose[n] Großstadt“ Shanghai. Bei ihr wird Beijing zur positiven Chiffre für chinesische Bautraditionen, das kolonial geprägte Shanghai trägt dagegen den „Charakter völliger Charakterlosigkeit“. Hier sind Anklänge an die sozialistischen Architekturdebatten der 1950er Jahre um „nationale Form“ und „Kosmopolitismus“ unverkennbar.⁴⁰ Die Stadt Wuhan präsentiert Schütte-Lihotzky dagegen aufgrund ihrer Funktion als Verkehrsknotenpunkt und Industriezentrum mit großem Pathos als integrierten Schauplatz eines städtebaulichen und gesellschaftlichen Aufbaus: „Hier spürt man am stärksten den dramatischen Ablauf des rapiden Aufbaus, hier fühlt man am intensivsten die Bedeutung der Veränderungen an dem Menschen, der sich vom ständig durch Naturkatastrophen und Ausbeutung bedrohten Bauern und Kuli zum natur- und gesellschaftsgestaltenden Staatsbürger entwickelt.“⁴¹

Sieht man von solchen Zuschreibungen ab, beschäftigt sich Schütte-Lihotzky am Beispiel von Beijing, Nanjing, Shanghai und Wuhan allerdings durchgängig mit denselben Themen, die auch Yang Tingbao und Liang Sicheng während ihrer Besuche in den Niederlanden und Polen interessiert haben: Diskutiert werden die Auslagerung der Industrie aus den Kernstädten, die „Beschränkung der Stadt auf ein gesundes Maß“, die Anlage von zeitgemäßen Trabantenstädten und neuen Wohnvierteln zur Auflockerung der Bebauungsdichte in den Innenstädten; im Verbund damit geht es um die Suche nach dem „Idealverhältnis zwischen bebauter Fläche und Freiflächen“ und um die Frage nach der angemessenen (Um-)Nutzung traditioneller Strukturen in den Stadtzentren.⁴² Auch

38 Zu editorischen Erläuterungen siehe K. Zogmayer (s. A 36), S. 25 ff.

39 M. Schütte-Lihotzky (s. A 1), S. 33.

40 Die es mit vergleichbaren Argumenten durchaus auch in westeuropäischen Ländern im Streit um den Neu- oder Wiederaufbau zerstörter Städte gegeben hat; vgl. dazu K. von Beyme, *Der Wiederaufbau. Architektur und Städtebaupolitik in beiden deutschen Staaten*, München 1987.

41 M. Schütte-Lihotzky (s. A 1), S. 117.

42 Ebda., S. 56 f, 60, 66.

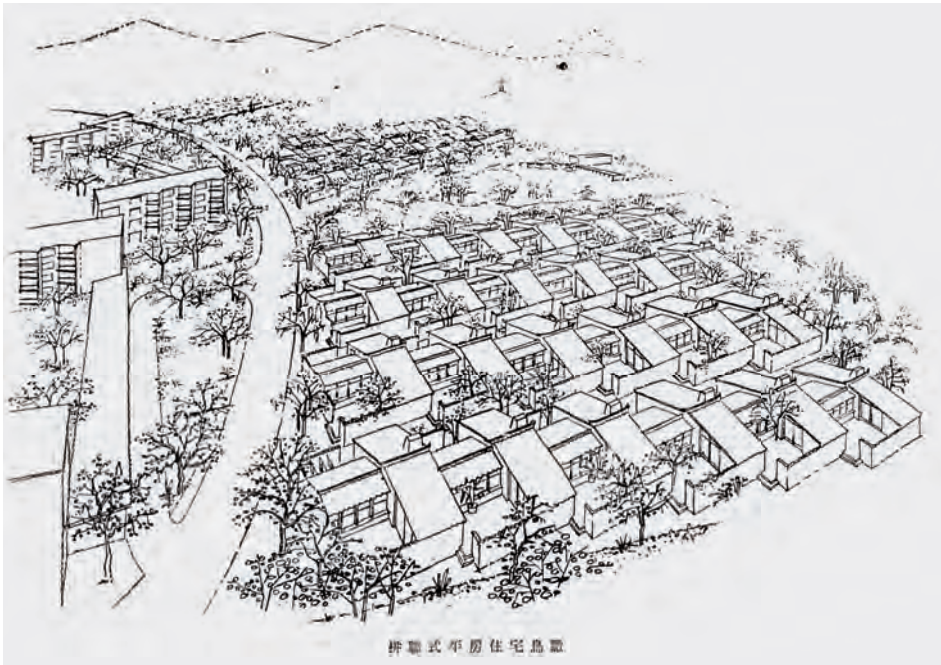


Abb. 6: „Entwurf zu einer Wohneinheit für China“, Werner Hebebrand 1957; Quelle: Guowai jianzhu jianxun [Ausländische Architekturnotizen], in: Jianzhu xuebao 4 (1958), S. 42 f.

Systeme der Vorfabrikation und die Verwendung lokaler Baustoffe werden von Schütte-Lihotzky mit großer Begeisterung beschrieben.⁴³

Vor allem ist sie jedoch von der chinesischen Hauptstadt und damit der Frage fasziniert, wie „aus der alten, architektonisch so traditionsreichen und herrlichen Stadt Peking eines Tages eine ebenso schöne, moderne Stadt werden kann.“⁴⁴ Ihre Vorschläge zu einer behutsamen „Rekonstruktion“ der Altstadt Beijings machen sich an den „erdgeschossigen Wohnpavillons“ als „kleinste Zelle der Stadt“ fest. Sie seien zu einem neuen Typus von chinesischem Wohnhaus weiter zu entwickeln – zu „einem modernen, erdgeschossigen Wohnhaus mit allem technischen Komfort“.⁴⁵

Einen Entwurf, der diesen Überlegungen Schütte-Lihotzkys grundsätzlich entsprach, legte Werner Hebebrand (1899-1966), Oberbaudirektor der Stadt Hamburg, im Juni 1957 vor: Sein „Entwurf zu einer Wohneinheit für China“ besteht aus Gruppen von eingeschossigen Reihenhäusern, die sich klar an der nordchinesischen Hofhausstruktur orientieren und von ein bis zwei Familien genutzt werden sollten. Eine Gruppe von vier

43 Ebda., S. 59, 93, 95, 109.

44 Ebda., S. 37.

45 Ebda., S. 68.

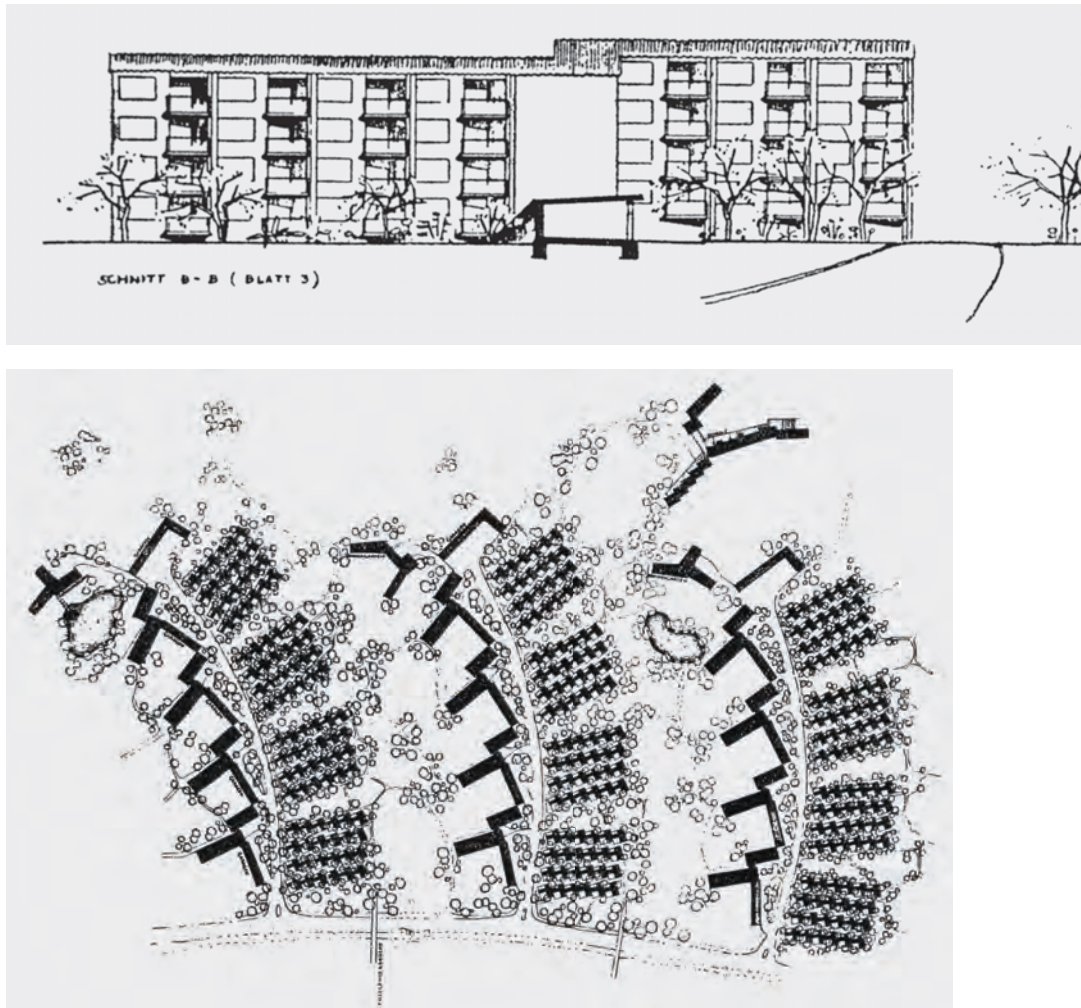
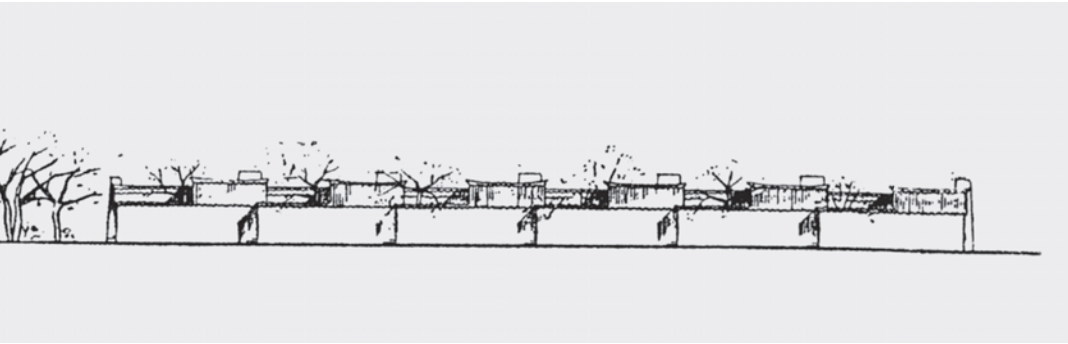


Abb. 7, 8: „Entwurf zu einer Wohneinheit für China“, Werner Hebebrand 1957; Quelle: s. Abb. 6.

Hofhausreihen wird jeweils durch zwei viergeschossige Wohnhauszeilen (Laubenganghäuser) ergänzt (vgl. Abb. 6-8).

Hebebrand war im April 1957 auf Einladung der Chinesischen Gesellschaft für Architektur zusammen mit dem Hannoveraner Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht (1910-1999) und dem Präsidenten der Deutschen Bauakademie Hans Hopp (1890-1971) im Rahmen einer deutsch-deutschen Delegation nach China gereist. Abgedruckt und erläutert wurden die Entwürfe Hebebrands 1957 in der „Bauwelt“, eingebettet in einige allgemeine Notizen zum chinesischen Bauwesen, wie es sich dem offensichtlich nicht sprachkundigen Ver-



fasser des Artikels aufgrund der Abbildungen aus zwei Ausgaben der chinesischen „Zeitschrift für Architektur“ darstellte.⁴⁶ In den widersprüchlichen und überheblichen Kommentaren werden einerseits die gängigen Stereotype chinesischer Sowjetorientierung und Rückständigkeit bedient, andererseits finden aber auch die persönlichen Beobachtungen der Delegationsmitglieder („unserer Chinareisenden“) Erwähnung. So hätten die deutschen Architekten während ihres Aufenthalts trotz „der Befangenheit der chinesischen Architekten in den Vorstellungen der sowjetrussischen Kollegen [...] Versuche zu neuen Formen festgestellt“. Rudolf Hillebrecht wird zunächst mit den Worten zitiert, dass „das heutige China einen eigenen, verjüngten Baustil verfolgt und findet, denn Anlehnungen über die Grenzen hinaus verträge die chinesische Architektur nicht.“ Übergangslos wird dem Werner Hebebrands Entwurf gegenübergestellt: „Diese Pläne sind ein schlagendes Beispiel dafür, daß die Internationalität unseres heutigen Bauens bei Beachtung örtlicher Eigenheiten und Gegebenheiten durchaus keine Nivellierung zur Folge haben muß [...]. Diese Pläne zeigen [...] gutes Bauen, wie wir es für unsere Städte nur wünschen könnten.“⁴⁷

Die Zeichnungen Hebebrands sowie Teile des dazugehörigen Kommentars aus der Bauwelt (in stark fehlerhafter Übersetzung) wurden im Frühjahr 1958 unter der Rubrik „Ausländische Architekturnotizen“ auch in der chinesischen „Zeitschrift für Architektur“ mit Bitte um kritische Überprüfung abgedruckt.⁴⁸ Der Ortsverband der Chinesischen Gesellschaft für Architektur in Shanghai lud daraufhin am 6. Juli 1958 zu einer Diskussionsrunde über Hebebrands Entwurf ein. Auf Kritik stießen offenbar vor allem die Kombination unterschiedlicher Bauhöhen, die „unwirtschaftliche“ Flächenausdehnung des Wohngebiets und nicht zuletzt die als zu großzügig bezeichnete Grünflächenstruktur. Wohlwollend wurden dagegen Hebebrands Fähigkeiten und „Forschergeist“

46 G.K., Die Reise nach Peking. Zu Zeichnungen von Werner Hebebrand, in: *Bauwelt* 47 (1957), S. 1246-1248. Der Titel des Beitrags ist irreführend, denn hier handelt es sich nicht um einen Bericht aus erster Hand, sondern möglicherweise um die Zusammenfassung eines Herausgebers (Die Initialen „G.K.“ waren bisher nicht ermittelbar.).

47 Ebda., S. 1247.

48 Guowai jianzhu jianxun [Ausländische Architekturnotizen], in: *Jianzhu xuebao* 4 (1958), S. 42 f.

hervorgehoben, zentrale Charakteristika der (nord-)chinesischen Bautradition kreativ weiterzuentwickeln – eine bewundernswerte Haltung, von der man in China „lernen“ wolle.⁴⁹

5. FAZIT UND AUSBLICK

Die hier entworfenen Skizzen chinesisch-europäischer Begegnungen zwischen Architekten und Städtebauern zeigen zum einen, dass die politische Blockbildung der 1950er Jahre den Städtebau als tragendes Element eines gesamtgesellschaftlichen Aufbaus nicht unberührt gelassen hat. Zum anderen geht aus ihnen hervor, wie sehr die städtebaulichen Konzepte in Ost und West auf einen gemeinsamen Kanon moderner Ordnungsvorstellungen rekurrierten. Selbst den damaligen Akteuren des Aufbaus fiel es schwer, durchweg eine klare Zweiteilung städtebaulicher Leitbilder vorzunehmen, die stets mit der politisch-ideologischen Aufteilung der Welt im Kalten Krieg korrespondiert hätte. Eingehender zu untersuchen bleibt, welche Breitenwirkung die zeitlich und personell begrenzten blockübergreifenden Kontakte während der 1950er Jahre erzielten und welche anderen Faktoren den wechselseitigen städtebaulichen Wissenstransfer im Aufbaujahrzehnt mitbestimmten.⁵⁰ Solche Analysen könnten auch den aktuellen Diskussionen im Denkmalschutz, was von den Bauten der Nachkriegsmoderne in welcher Form „erhaltungswürdig“ sei, neue Impulse geben. Denn der heutige Umgang mit den Aufbauerfolgen von damals eröffnet, wie einst ihr Gegenstand selbst, transnationale Vergleichsperspektiven: Nicht nur in der VR China werden repräsentative Solitäre des Aufbaus vor der Abrissbirne bewahrt und mit aktueller Symbolik aufgeladen, während die schlichten Strukturen des Alltags nahezu unbemerkt verschwinden.

49 *Zhongguo jianzhu xuehui Shanghai fenhui*, Guanyu Xi De Weile Hebeibailande jiaoshou de Zhongguo-shi zhuzhaiqu sheji fang'an de zuotan taolun [Diskussionen zum Entwurf für ein Wohnviertel im chinesischen Stil des westdeutschen Professors Werner Hebebrand], in: *Jianzhu xuebao* 8 (1958), S. 63.

50 Das es wesentlich häufiger zu chinesisch-ausländischen Kontakten im Architekturbereich kam, steht zu vermuten. So verweist z.B. Yang Tingbao darauf, dass es im Februar/März 1955 im Vorfeld des UIA-Kongresses bereits vier chinesische Delegationsbesuche in den Niederlanden gegeben habe; vgl. *Yang* (s. A 22), S. 82.

KULTURLANDSCHAFTSRAUM WIEN–GRINZING: EINE POTENZIALANALYSE¹

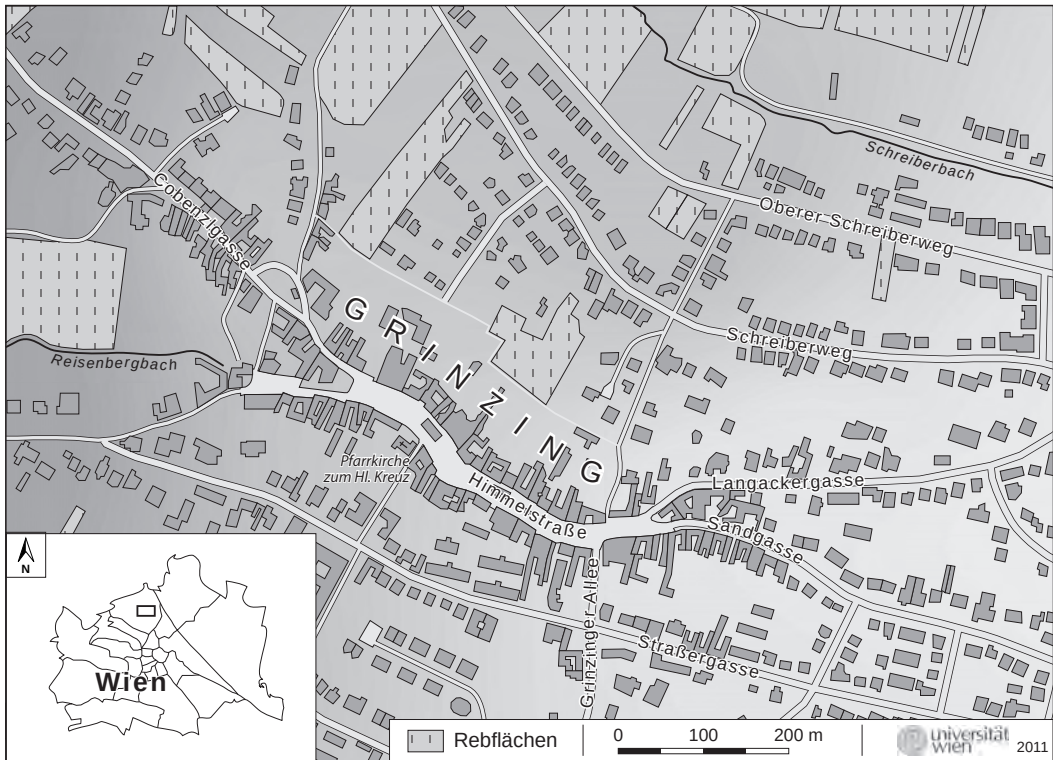
1. EINLEITUNG

Die Wiener Reblandschaften stellen einen für Bevölkerung, Wirtschaft und Tourismus bedeutenden und überregional bekannten Landschaftstyp dar. Wien gilt als einzige Hauptstadt der Welt mit einem derartigen, in den Stadtkörper integrierten Kulturlandschaftstyp (vgl. Karte 1). Dieser ist in verschiedene legisistisch wirksame Instrumente eingebunden bzw. dadurch geschützt: Wiener Wald- und Wiesengürtel, Biosphärenpark, historische Heurigenverordnung etc. Letztere, aus dem 18. Jahrhundert stammende „Zirkularverordnung“ (periodische Ausschank- und Verkaufserlaubnis von Selbsterzeugnissen der Weinbauern) war Grundlage für die Heurigenkultur, welche bis heute fortlebt. Allerdings ist diese Kultur sowie die ihr zugrundeliegende Landschaft ständigen Überformungen und zu Beginn des 21. Jahrhunderts zahlreichen Stressfaktoren (z.B. Siedlungs- und Freizeitdruck) unterworfen. Einige dieser Umbrüche und Gestaltungstendenzen sowie bestimmende Kulturlandschaftselemente galt es zu charakterisieren. Darüber hinaus sollten zukünftige planungsrelevante Fragestellungen für den Untersuchungsraum abgeleitet werden.

Für das dargestellte Projekt Kulturlandschaftsraum – eingebettet in ein Gesamtpilotprojekt zu Grinzing, an dem weitere Institute der Universität für Bodenkultur Wien beteiligt waren – wurde als Ziel definiert, die kulturlandschaftliche Gestalt am Beispiel eines Landschaftsfensters aufzuarbeiten und zu analysieren. Es galt ein Tool zu entwickeln, das auf weitere Beispiele – vergleichbare Stadtgebiete Wiens – anwendbar ist und die Dynamik von Kulturlandschaft zwischen Bewahrung und Innovation begreifen hilft.

Das Projekt zu einer kulturgeographischen Analyse von Grinzing startete mit einer Pilotphase, in der typische topographische Landschaftselemente dargestellt wurden. Kulturgeographische Besonderheiten galt es, „in Szene zu setzen“, d.h. sichtbar zu machen. Kulturlandschaftselemente oder stadtmorphologische Besonderheiten sollten herausgegriffen werden.

1 Bei den hier veröffentlichten Ausführungen handelt es sich um ein von der Magistratsabteilung 21A, Stadtplanung und Flächennutzung der Stadt Wien (Österreich) im Jahr 2010 finanziertes und in Auftrag gegebenes Projekt zum Thema „Kulturgeographische Analyse Grinzing (Potenzialanalyse Kulturlandschaftsraum Grinzing)“; Auftragnehmer: Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien. Projektleitung: Martin Heintel und Norbert Weixlbaumer.



Karte 1: Wien–Grinzing: Historischer Ortskern und angrenzender Weinbau.

Folgende Leitfragen begleiteten das Projekt:

- ▷ Welche Werte repräsentiert diese Kulturlandschaft? Welches Konfliktpotenzial besteht hinsichtlich der verschiedenen Nutzungsinteressen?
- ▷ Wie kann es gelingen die Kulturlandschaft Grinzings einerseits zu erhalten und andererseits innovativ in Wert zu setzen? Welche Möglichkeiten gibt es, das Bewusstsein für die durch die Kulturlandschaft repräsentierten Werte zu stärken?

2. UNTERSUCHUNGSSCHRITTE UND ERGEBNISSE

2.1. Schritt 1: Definition des Untersuchungsraumes (Landschaftsfensters) und Eruierung von Sichtachsen

Der Untersuchungsraum wurde in Zusammenarbeit mit verschiedenen Magistratsabteilungen der Stadt Wien abgegrenzt. Die Abgrenzung sollte ein repräsentatives Grinzing-er Landschaftsfenster öffnen. Daraus wurden wiederum zwei Sichtachsen ausgewählt (vgl. Karte 2).



Karte 2: Untersuchungsraum und Sichtachsen.

Der Untersuchungsraum ist durch folgende Landschaftselemente und Verkehrswege umgrenzt:

- ▷ Im Norden: Obere Höhe Krapflwaldbad.
- ▷ Im Westen und Süden: Reisenbergbach (Paula Wessely Weg), Himmelstraße, Sandgasse – wobei Grinzing als Gesamtort, ebenso wie der Nußberg im Nordosten als Landmarke mit betrachtet werden.
- ▷ Im Osten und Norden: Kreuzung Schreiberweg, Langackergasse und Wildgrubgasse, Kahlenbergerstraße Richtung Nord (Schreiberbach)
- ▷ Naturräumlich ist das engere Untersuchungsgebiet die Region zwischen Reisenberg- und Schreiberbach. Begrenzt im Nordwesten durch das Krapflwaldl und im Südosten durch die südliche Verlängerung der Kahlenberger Straße.

Die beiden Sichtachsen sollten den Blick auf die wesentlichen, kulturlandschaftsbestimmenden Elemente Grinzings legen (vgl. hierzu Karte 2, welche als wahrnehmbare Grundlage das Orthofoto sowie die Biosphärenpark-Wienerwald Zonierung hat).² Die Achsen wurden so gewählt, dass sie sich im rechten Winkel zueinander im Zentrum Grinzings treffen. Die in der Übersichtskarte schematisierten Blicke schwenken einerseits vom Nußberg und andererseits vom Reisenberg nach Grinzing, um sich dort zu überschneiden. Ihr Winkel zueinander wurde durch die Typizität der bestimmenden Kulturlandschaftselemente definiert. Dazu zählt die Ausstattung der Weingartenlandschaft genauso wie der Siedlungskörper.

2.2. Schritt 2: Darstellung der identifikationsstiftenden Landschaftselemente – Kulturlandschaftscharakteristik – und Analyse der Vielgestaltigkeit der Kulturlandschaft

Folgt man den Blickwinkeln im Einzelnen, so lässt sich die Kulturlandschaft in ihrer großen Vielgestaltigkeit charakterisieren und analysieren. Eine Vielgestaltigkeit, die durchaus der Pflege- und Entwicklungszone eines Biosphärenparks gerecht wird.

Um den historischen Grinzinger Ortskern aus verschiedenen Perspektiven betrachten zu können, wurden zwei Sichtachsen aus unterschiedlichen Himmelsrichtungen festgelegt. Die Aussichtspunkte wurden so angeordnet, dass einerseits die spätgotische Grinzinger Kirche zum Hl. Kreuz den Bezugspunkt für beide Blickwinkel bildet, andererseits unterschiedliche kulturgeographische Merkmale zu Tage treten. Die Sichtachsen sind nicht so zu verstehen, dass alle erhobenen kulturgeographischen Elemente mit freiem Auge vom jeweiligen Aussichtspunkt aus erkennbar sind. Dies ist aufgrund der Topographie, der Kleinräumigkeit einzelner Merkmale, sowie der großen Distanz nicht möglich. Vielmehr soll der realmögliche Blick mittels kartographischer Darstellung geschärft und vertieft werden, sodass über die kulturlandschaftlichen Eigenheiten Lagebeziehungen erkennbar werden, die sowohl historischen Werdegang als auch räumliche Konfliktpotenziale aufzeigen. Den Sichtachsen wird dabei eine thematische Gewichtung zuteil, wobei zum einen die gastronomische Komponente, zum anderen die unterschiedlichen Nutzungsansprüche und -interessen, auch in Hinsicht auf die zukünftige Entwicklung des berühmten Weinanbaugebietes, angesprochen werden.

Der Aussichtspunkt der Sichtachse Süd liegt etwas südlich der Kahlenbergerstraße. Von Osten kommend biegt nach dem geschlossenen Bebauungsgebiet ein Feldweg in die Weinberge des Nußbergs, wo sich der Aussichtspunkt auf einer Brachfläche befindet. Der Standort des gewählten Aussichtspunktes ist nicht mehr in Grinzing, bietet aber einen guten Überblick von Norden her Richtung Grinzinger Ortskern. Die Sichtachse Süd liegt anders als die Sichtachse Ost quer zum Talprofil, somit schweift der Blick schräg

2 Aufgrund des vorliegenden Publikationsformates war es allerdings notwendig, Ausschnitte der jeweiligen Sichtachsen zu wählen, bzw. Karteninhalte zu generalisieren.

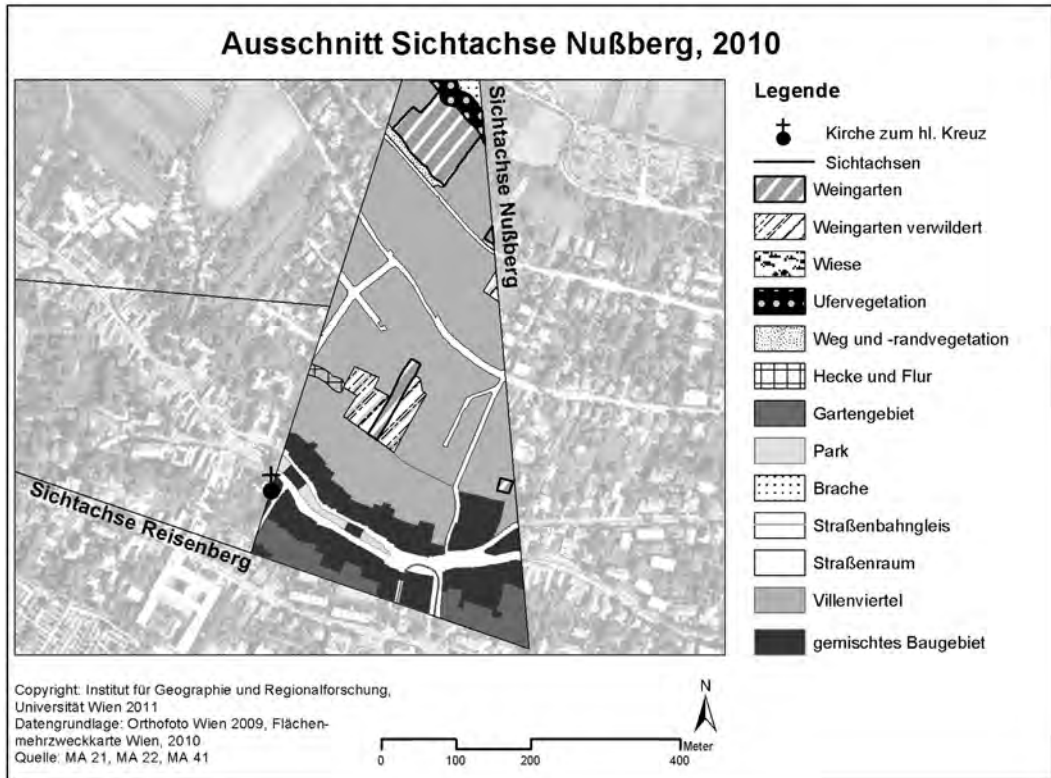
über die Ausläufer der Hügel des Wienerwaldes in das Untersuchungsgebiet. Dies ermöglicht zunächst einen guten Blick auf den gegenüberliegenden Hang südlich des Schreiberbaches. Das Muckental, das sich durch den Schreiberbach in den Flysch eingeschnitten hat, weist vor allem am Nussberg starke Hangneigungen auf.³ Die Höhenlage des Aussichtspunktes erlaubt es zudem, über den Gegenhang und darüber hinaus über die Dächer der Grinzing Villen südwärts in den Ortskern zu blicken (vgl. Abb. 1).



Abb. 1: Blick vom Aussichtspunkt, Sichtachse Süd; Foto: A. Neureiter.

Einige Besonderheiten aus naturräumlicher Sicht sind im nördlichen Teil der Sichtachse anzutreffen. Die auf den Aussichtspunkt spitz zulaufende Sichtachse wird am Hang des Nußberges von drei unterschiedlichen naturräumlichen Nutzungen geprägt. Die Flächen bestehen aus Weingärten, einer Brache sowie einer heckenartigen Strauchvegetation, wobei diese als ökologisch wertvoll zu bezeichnen und in der Sichtachse einzigartig ist.

3 Vgl. A. Becker, Döbling, Grinzing, Krapfenwaldl, Kobenzl, Kaasgraben, Sievering, Hermannskogel, Krottenbachtal. Wien, (=Führer für Lehrwanderungen in die Umgebung von Wien, Bd. 2), Wien 1927.

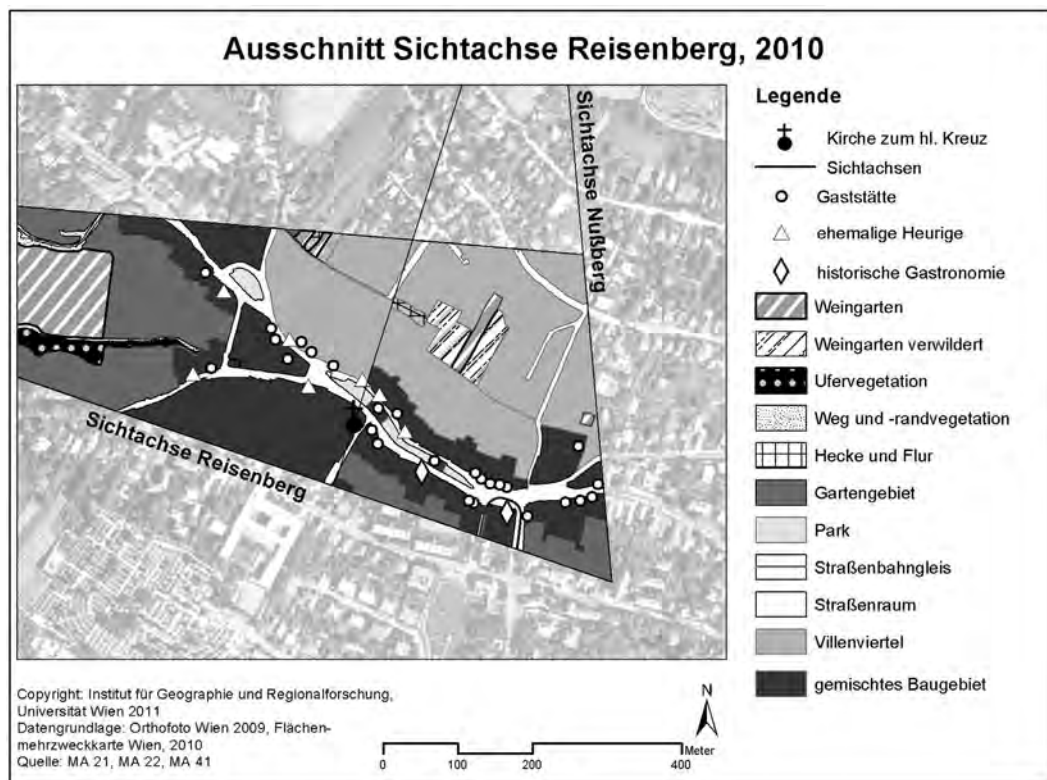


Karte 3: „Sichtachse Nußberg“ (thematischer Schwerpunkt: räumliche Konfliktpotenziale).

In der Tallage der Sichtachse, nördlich des Schreiberbaches, sind ebenso unterschiedlich genutzte Flächen zu finden. Deren Kleinstrukturiertheit zeigt sich in einer Abfolge von landwirtschaftlich genutzten Abschnitten wie einem neu angepflanzten Weingarten, einem Obstgarten und einer Brache. Nördlich der letztgenannten ist eine Trockensteinmauer auszumachen, die allerdings in der vorliegenden Karte nicht dargestellt werden konnte.

Am südlich gelegenen Schreiberbach findet man beidseits des Gewässers üppige Ufervegetation. Der gut einsehbare Gegenhang weist Weingärten auf, die vom Villenviertel nahezu eingeschlossen sind (wie in Karte 3 ersichtlich). Hier wird der starke Siedlungsdruck auf traditionell geprägte und ortstypische Agrarräume sichtbar. Der Großteil der „Sichtachse Nußberg“ wird vom Villenviertel eingenommen und ist somit das prägende Element des Landschaftsfensters.

Auffallend in dieser Sichtachse ist darüber hinaus die relativ hohe Anzahl an verwilderten Weingärten. Laut Auskunft einer Winzerin sind die meisten dieser verwilderten Flächen im Besitz einer Person, die diese derzeit weder verpachten noch verkaufen



Karte 4: „Sichtachse Reisenberg“ (thematischer Schwerpunkt: Gastronomie/Heurige).

möchte. Es ist anzunehmen, dass diese Flächen die Aufmerksamkeit vielerlei Interessenten auf sich ziehen werden.

In diesem Zusammenhang kann abermals der Siedlungsdruck auf noch bestehende Agrarflächen beobachtet werden. So befindet sich ein weiterer vom Siedlungsraum umschlossener Agrarbereich, der teilweise als nicht mehr bewirtschaftet vorgefunden wurde, inmitten der von großen Einfamilienhäusern geprägten Bebauungsstruktur. Hier erkennt man die Gefahr vom Verlust innerörtlicher Agrarflächen. Dies würde eine weitere Verarmung der historisch gewachsenen Heterogenität der Flächennutzung mit sich bringen.

Der Aussichtspunkt der Sichtachse Reisenberg wurde direkt nördlich der Himmelstraße, in etwa parallel zur Bellevue Höhe gewählt (vgl. Karte 4 u. Abb. 2). Die Sichtachse folgt der Geländeform des ausstreichenden Wienerwalds in den Ortskern. Der Blick schweift über den Reisenbergbach auf den lang gestreckten Gegenhang, einen Ausläufer des Reisenberges, bevor hangabwärts die höchsten Gebäude des Grinzinger Ortskerns erkennbar werden.



Abb. 2: Blick vom Aussichtspunkt, Sichtachse Ost; Foto: A. Neureiter.

Auffallend in dieser Sichtachse ist der Übergang von Agrarflächen zu Schrebergärten und ausladenden Privatgärten südlich des Reisenbergbaches. Nördlich des Reisenbergbaches, an den in Richtung Grinzing auslaufenden Südhängen des Reisenberges, sind größere Weinanbauflächen sowie die regionstypischen Trockensteinmauern auszumachen, welche wiederum aufgrund des gewählten Achsenausschnittes in den abgebildeten Karten nicht dargestellt werden konnten.

Die West-Ost-gerichteten Hangformen erlauben einen tiefergehenden Blick in das bebaute Stadtgebiet, das von einer Vielzahl von gastronomischen Betrieben geprägt wird. Diese Betriebe wurden in drei Kategorien eingeteilt:

- ▷ Die Kategorie „Gaststätten“ bezieht sich auf alle derzeit noch in Betrieb befindlichen gastronomischen Betriebe in der Sichtachse. Von den insgesamt 26 gastronomischen Betrieben können 13 als Heurige betrachten werden.
- ▷ Die Kategorie „ehemalige Heurige“ bezieht sich auf Betriebe, die in letzter Zeit ihre Pforten geschlossen haben. Diese Heurige werden beispielsweise noch auf einer Schautafel in Grinzing angeführt oder sind im Web zu finden, sind aber augenscheinlich nicht mehr in Betrieb. Im Zuge unserer Kartierung sind sieben ehemalige Heurige aufgefallen.

- ▷ Die Kategorie „historische Gastronomie“ hat als Grundlage das Buch über Grinzing und Sievering von Franz Mazanec.⁴ Hier wurden historische Aufnahmen von zwei in der Sichtachse vorgefundenen Gebäuden mit der Situation heute verglichen. Der ehemalige Betrieb von Robert Jelinke in der Himmelstraße 3, der als Heurigenproviand ausgewiesen wurde, wird heute gemischt genutzt. Im Erdgeschoss wurde ein Geschäft für Gartengestaltung vorgefunden, das Obergeschoß ist der Wohnnutzung vorbehalten. Der zweite Betrieb, damals „Pöltingerhof“, beherbergt heute das Postamt und einen Vertrieb für Edelbrände.
- ▷ Es ist offensichtlich, dass die Anzahl der Heurigen im Abnehmen begriffen ist. Die Größe einzelner ausgebauter Heurigen im Ortskern wirkt hingegen überdimensioniert und befremdlich.

2.3. Schritt 3: Eruierung des Gefährdungspotenzials der spezifischen Landschafts- und Siedlungscharakteristik und Abgabe von Empfehlungen für erforderliche Handlungen anhand von Fragestellungen

Die Kulturlandschaft Grinzings ist weltberühmt, ihre Besonderheiten und Stärken sind ausführlich dokumentiert. Auch die aktuellen Problemfelder wie der Verkauf traditioneller Heurigenbetriebe („Heurigensterben“) und die Ortsbildgestaltung Grinzings sowie der zunehmende Druck durch Immobilienspekulanten auf Flächen am Rande der gewidmeten Siedlungsgebiete sind bekannt und medial präsent. Die Stadt Wien hat vielfältige politisch legitimierte Rechtsgrundlagen, um unerwünschten Entwicklungen der Kulturlandschaft und des Ortsbildes entsprechend antizipativ zu begegnen.

Es geht im Folgenden somit weniger darum, bekannte Stärken und Schwächen neuerlich aufzulisten, sondern daraus resultierende Interaktionen und Widersprüche sowie zukünftig mögliche Interventionsfelder anhand von Fragestellungen, die zugleich auch Impulse für zukünftige Antwortfelder darstellen, aufzuzeigen.

Systemimmanente Widerspruchsfelder sind:

- ▷ Bewahrung versus Innovation (Vergangenheit versus Zukunft)
- ▷ Schützen versus Nützen
- ▷ Spekulation versus Nachhaltigkeit
- ▷ Öffentliches Interesse versus privatwirtschaftliches Interesse (konkurrierende Steuerungslogiken)
- ▷ Partizipation/Kooperation versus Einzelinteressen
- ▷ Massentourismusdestination versus Wiener Grätzl
- ▷ Offenheit („Neues“) versus Geschlossenheit (Old Boys Network, Gatekeeper-System, sklerotische Milieus, Parteitradiation)

4 F. Mazanec, Grinzing und Sievering: die Dörfer unter'm Himmel, Erfurt 2006.

Widersprüche, wie hier angeführt, sind in der Regel nicht auflösbar, sondern systemimmanent. Sie bieten Chancen, indem sie gleichzeitig Problemlagen aufreißen. Ein Investor steht mit seinen Interessen unter Umständen im Widerspruch zur gesetzlich legitimierte Basis der Flächenwidmung in Wien, schätzt aber gleichzeitig die kulturlandschaftliche Vielfalt im Sinne der Investitionsgrundlage oder des Erholungswertes genauso wie sie von der Stadt Wien als schützenswert und einzigartig gesehen wird.

Es geht bei einem kulturgeographischen Blick auf Grinzing somit nur vordergründig um die Morphogenese der Landschaft bzw. die gewachsene Kulturlandschaft und ihrer siedlungsgestalterischen Ausformung anhand des Grinzinger Ortsbildes. Hintergründig vor allem, wenn es um einen Gestaltungsanspruch geht, liegt das Augenmerk auf sozialen Interaktionen, die eben Gestaltungsansprüche und -möglichkeiten implizieren.

3. DISKUSSION DER WIDERSPRUCHSFELDER UND AUFGEWORFENE FRAGEN:

3.1. *Bewahrung versus Innovation (Vergangenheit versus Zukunft)*

Übergänge passieren in der Regel nicht, sie müssen organisiert werden. Grinzing als „alter Winzerort“ hat viele Brüche erlebt. Die Riede werden vielfach nicht mehr von Grinzingern bewirtschaftet, sondern von Wiener Topwinzern jenseits der Donau oder von „Neueinsteigern“. Das Ortsbild ist in seiner ursprünglichen Funktionalität nicht mehr zu halten; zu viele Veränderungen (Immobilienverkäufe, Nahversorgung, Verkehr) fanden in den vergangenen Jahrzehnten statt. Wird das erstellte Kartenmaterial betrachtet, so zeigt sich, dass im Ortskern Grinzing zahlreiche „ehemalige Heurige“ verortbar sind.

Daraus resultierende Fragestellungen sind:

- ▷ Wie können Übergänge organisiert werden? Die „Initiative Leitbild Grinzing“ als weiches Planungsinstrument hat hier einen Beitrag geleistet.
- ▷ Bedarf es einer restriktiveren Steuerung von Planungsmaßnahmen, Immobilienbewirtschaftung etc.? Derzeit verfügbare Instrumente wie Flächenwidmungs- und Bebauungsplan sind bereits als Steuerungsinstrumente anerkannt.
- ▷ Wie kann es gelingen Innovationen im Weinbau auch in Grinzing sichtbar zu machen bzw. zu unterstützen (Beispiel: Junge Winzergeneration und diesbezügliche Architektur im Burgenland)?

3.2. *Schützen versus Nützen*

Regionalentwicklung im Kontext von Gebietsschutz findet – mit wenigen Ausnahmen – in Österreich in touristisch schwächeren Regionen statt. Biosphärenparks mit partiellem Schutzstatus sind vielfach zur Ankurbelung der lokalen Wirtschaft und des Tourismus gegründet worden (Beispiel: Großes Walsertal). Der Biosphärenpark Wienerwald in enger Nachbarschaft zum Grinzinger Ortskern nimmt in einer vergleichenden Debatte

einen Sonderstatus ein. Die Vielzahl der Trägergemeinden, die Nähe zur Bundeshauptstadt Wien und die Diversifikation sind Basis anders gewichteter Zielsetzungen. Der Biosphärenpark Wienerwald ist somit weniger als Motor zur Entwicklung des Speckgürtels implementiert worden, sondern mehr dazu, die Funktionsvielfalt auch zukünftig zu sichern und den Wienerwald als Schutzgürtel zu bewahren. Schützen und Nützen waren daher immer schon ein systemimmanenter Widerspruch und wurde nicht erst durch die Implementierung des Biosphärenparks – wie oft bei anderen Beispielen des Gebietschutzes – hervorgerufen.

Daraus resultierende Fragestellungen sind:

- ▷ Wie kann die Balance zwischen Schützen und Nützen, über die in der betroffenen Region ein weitgehender Konsens besteht, auch zukünftig erhalten werden?
- ▷ Wie kann es gelingen Partizipation in den Trägergemeinden zu diesem Projekt zu sichern?
- ▷ Welcher Anreizsysteme bedarf es, um den Biosphärenpark Wienerwald stärker als positives Instrument der Raumentwicklung zu besetzen?

3.3. *Spekulation versus Nachhaltigkeit*

Ein Ergebnis der Kartierungsarbeiten ist, dass es innerhalb der Sichtachsen überraschend viele Brachflächen und verwilderte Rebflächen gibt, diesen jedoch nur wenige Neuanpflanzungen gegenüberstehen. Eine qualitative Erhebung, bzw. Interviews mit den diesbezüglichen Grundbesitzern konnte im Rahmen dieses Projektes nicht durchgeführt werden, wären unter Umständen jedoch sehr aufschlussreich.

Daraus resultierende Fragestellungen sind:

- ▷ Warum sind die Brachen nicht im Sinne ihrer Widmungstradition (z.B. Weinbau) in Wert gesetzt?
- ▷ Gibt es einen signifikanten Trend, der Immobilienspekulationen im Wachsen sieht?
- ▷ Ist eine Vielfalt an Gründen für die Brachen verantwortlich (z.B. Erbfolgen, Betriebsstilllegungen, „Desinteresse“ etc.)?
- ▷ Sind die Brachen mehrheitlich an den Siedlungsgrenzen?
- ▷ Erhöhen Brachen an der Siedlungsgrenze den Siedlungsdruck durch Investoren/Spekulanten?

3.4. *Öffentliches Interesse versus privatwirtschaftliches Interesse (konkurrierende Steuerungslogiken)*

Das öffentliche Interesse ist in der Regel politisch legitimiert und findet in einem Mehrheitswahlrecht das Fundament in der Gesetzgebung. Öffentliche Güter wie Landschaftsschutzgebiete, Schutzzonen im Ortskern Grinzing und der „Wienerwald“ sind durch

Gesetze und Förderinstrumente gut abgesichert; damit treten jedoch auch das öffentliche Interesse und die Aufmerksamkeit darauf in den Hintergrund. Vielfach fehlen entsprechende Lobbys, um auf aktuelle Probleme aufmerksam zu machen. Die „Wirtschaft“ agiert in einer anderen Steuerungslogik, indem immer neue Wege der Investition gesucht werden, auf unterschiedlichen Ebenen Druck erzeugt wird und Veränderung sowie Wachstum explizit gewünscht sind. Zusätzlich steht ein Privatbesitz auch immer wieder in Konkurrenz zu einem öffentlichen Gut (Denkmalschutz).

Daraus resultierende Fragestellungen sind:

- ▷ Wie kann es gelingen, Grinzing als attraktiven Wirtschaftsraum (Heurigenbetriebe, Kleingewerbe etc.) zu sichern, ohne dabei die bereits ausformulierten Zielsetzungen zu gefährden?
- ▷ Wie können zukünftig Entwicklungen vermieden werden, sodass keine Nutzungsänderung von Flächen und Betrieben stattfindet?

3.5. Partizipation/Kooperation versus Einzelinteressen

Leitbildprozesse, so sie erfolgreich sein sollen, setzen Kooperationsbildung bzw. -fähigkeit voraus. Partnerschaftsprojekte, Netzwerke, partnerschaftliche Projektfinanzierungen – all das sind Beispiele, die Kooperationen zwischen Verwaltungseinrichtungen, zwischen den KMUs usw. fördern sollen. Der öffentliche Förderrahmen schafft an diesen Schnittstellen immer mehr Anreizsysteme zur Kooperationsförderung. Auch wenn Kooperation als sozialintegrativer Prozess nicht verordnet werden kann, findet sie aufgrund dieses programmimpliziten Anreizsystems vielfach statt, manchmal gelingt sie sogar. Der Widerspruch in Leitbildprozessen, Vernetzungsprojekten wie dem Biosphärenpark etc. besteht darin, Projekte zu finanzieren, wenn Kooperationen im Projektantrag vorgesehen sind. Ist die Finanzierungssicherung einmal gelungen, muss Kooperation noch lange nicht funktionieren. Die Kooperation ist dann in der Antragsphase stecken geblieben (Stichwort „Alibipartner“ etc.). Kooperation kann somit „nicht verordnet werden“.

Daraus resultierende Fragestellungen sind:

- ▷ Welcher Kooperationsanreize bedarf es in Grinzing, um Kooperationsfähigkeit zu erzeugen?
- ▷ Wie kann über die Vielzahl der vorhandenen Einzelinteressen kollektive Energie erzeugt werden?

3.6. Massentourismusdestination versus Wiener Grätzl

Werden Reiseführer oder Wienwerbefolder aufgeschlagen, so wird „Heurigenseeligkeit“ in Grinzing vermittelt. Diese gibt es noch in Ansätzen, vielleicht jedoch mehr in Stammersdorf, Mauer, Neustift oder anderen Teilen Wiens. Grinzing steht im Widerspruch

zwischen Massentourismus (Buskontingente, Gasthausatmosphäre statt Heurigenbuffet) und dem nach außen transportierten Wunsch nach einem originalen Wiener Grätzl der Gemütlichkeit und Überschaubarkeit.

Daraus resultierende Fragestellungen sind:

- ▷ Wie kann es gelingen dem transportierten Image der Gemütlichkeit gegenüber Touristen gerecht zu werden bzw. einen Imagewandel bei Insidern einzuleiten?
- ▷ Welche Fördermaßnahmen und Anreizsysteme können ehemaligen traditionellen Heurigen, die bereits zugesperrt haben (vgl. Karte 4) zur Neueröffnung motivieren?

3.7. Offenheit („Neues“) versus Geschlossenheit

(Old Boys Network, Gatekeeper-System, sklerotische Milieus, Parteitradition)

Döbling ist einer jener Wiener Bezirke, die eine lange parteipolitische Tradition der ÖVP haben; Grinzing ist ein Teil davon und verfügt über „alteingesessene Familienclans“, die ihr monetäres wie geistiges Erbe gezielt verwalten und an die nächsten Generationen weitergeben (wollen). Teile Grinzings haben ein Sozialgefüge, das selektiv ist und dadurch eine Durchmischung erschwert. Kapital spielt dabei eine nicht unwesentliche Rolle, ebenso wie Beziehungen, wirtschaftliche und politische Netzwerke. „Emotionale Bodenhaftung“ (die Bindung zum eigenen Weinbaubetrieb etc.) steht jedoch auch manchmal im Widerspruch zur Tatsache, dass die nächste Generation das familiäre Erbe aus unterschiedlichen Gründen nicht antreten will.

Daraus resultierende Fragestellungen sind:

- ▷ Sind manche Schlüsselakteure tendenziell gegenüber Neuerungen schwer motivierbar?
- ▷ Wie wirken sich Immobilienkäufe von internationalen Investoren auf das Sozialgefüge von Grinzing aus?
- ▷ Inwieweit stärkt/schwächt eine Durchmischung (ebenso Bewirtschaftungen von Rebflächen durch „externe“ Winzer) die kollektive Steuerungskraft?
- ▷ Kann die Stadt Wien/Wirtschaftskammer etc. Unterstützungen bei der erblichen Übernahme (oder auch Neuübernahme von etablierten Winzern) von traditionellen Familienbetrieben gewähren?

4. ZUR METHODISCHEN VORGANGSWEISE

Folgende Untersuchungstechniken gelangten zur Anwendung:

- ▶ Recherche relevanter Studien sowie der Datengrundlagen
- ▶ Geländeaufnahme: Kartierung des physiognomischen Erscheinungsbildes – basierend auf bereits bestehendem Datenmaterial (GIS-basiert)
- ▶ Verschneidung der Kartierungsergebnisse mit hermeneutischen Befunden: Begehungen, Beobachtungen und Interpretationen vor Ort

Mittels dieser Methoden wurde ein geographisches Tool entwickelt, das es erlaubt eine synthetisierende und prospektive Analyse von Kulturlandschaft durchzuführen. Ergänzungen mit tiefer greifenden Techniken (z.B. teilnehmende Beobachtung, Tiefeninterviews, Rückkoppelungsschleifen) und weiterführenden Verschneidungen mit zusätzlichen Daten hätte den Rahmen dieses Projektes gesprengt, würde jedoch zu einer Bereicherung des Befundes führen. Diese Vertiefung sollte in einem Folgeprojekt vorgenommen und bereits angerissene interdisziplinäre Kooperationen mit universitären Instituten der Universität für Bodenkultur betreffend Landschaftsentwicklung und Agrarökonomie (Weinbau) ausgebaut werden. Auch können auf das entwickelte Tool weiterführende Untersuchungen aufgesetzt werden. Hierbei bietet sich die Interventionsforschung an, die über Interviews mit Betroffenen und Rückkoppelungen der Ergebnisse an die Interviewten bzw. Arbeitskreise und Lenkungsgruppen des Leitbildprozesses Reflexionsschleifen induziert, mit dem Anspruch im Rahmen von Workshops „Interventionen im System“ zu tätigen und damit Veränderungen herbeizuführen bzw. auch Bestehendes gezielt zu erhalten.

5. RESÜMEE

Da die Wiener Rebkulturlandschaften – und hier allen voran Nußberg-Grinzing – einen überregional bedeutenden und sehr spezifischen Kulturlandschaftsraum darstellen, ist es überaus lohnend diesen Landschaftstyp zu analysieren. Einerseits über die methodische Zugangsweise von repräsentativen Landschaftsfenstern, andererseits über das Analysieren von möglichen Interventionsfeldern in diesem Stadtteil. Betrachtet man die zwei gewählten Landschaftsfenster „Sichtachse Nußberg“ und „Sichtachse Reisenberg“, so legt ein kulturgeographischer Blick folgende Charakteristika frei:

Durch den auslaufenden Wiener Wald ist das Landschaftsbild mit teils sanften Hügeln, aber auch stark eingeschnittenen West-Ost gerichteten Tälern mit relativ steil abfallenden Hängen vorgegeben. Diese Landschaftscharakteristik bietet die Grundlage für die vielschichtige, kleinräumige Flächennutzung des Untersuchungsgebiets, wengleich die gebietsbezogene Leitfunktion dem Weinbau zugesprochen werden kann, der nach wie vor identitätsstiftenden Charakter besitzt.

In fußläufiger Erreichbarkeit des Grinzinger Ortskerns sind langgestreckte Hecken, Trockensteinmauern, Weg- und Randvegetation, sowie Ufervegetation in Bachnähe anzutreffen. Diese stellen ökologisch wertvolle Flächen dar, die durch die ehemals kleinflächig verteilten Besitzstrukturen der Grinzinger Weinbaugebiete (noch) biotopverbindenden Charakter haben. Der Beginn des Reisenbergweges, der vom Ortskern kommend Hohlwegcharakter aufweist, stellt darüber hinaus ein weiteres typisches Landschaftselement von Grinzing dar, das sich seine teilweise ortstypische Ursprünglichkeit erhalten konnte.

Das herausragende Merkmal der Kulturlandschaft Grinzings ist demnach das räumliche Naheverhältnis unterschiedlicher Flächennutzungen, bedingt durch eine vielfäl-

tige Landschaftscharakteristik mit teils hoher Reliefenergie. Diese Eigenheit, gepaart mit der Möglichkeit von den höher gelegenen Punkten aus weite Teile Wiens zu überblicken, bildet den hohen Attraktivitätswert sowohl für Besucher, als auch für Interessenten unterschiedlichster Bereiche. Eine weitere Stärke des ehemaligen Vorortes von Wien bildet die gastronomische Vermarktung des Weins. Auch hier vollzog sich bereits eine Ausdünnung der ehemals vielfältigen Heurigenlandschaft zu einigen wenigen Großbetrieben, die stark touristisch ausgelegt sind. Insofern durchlebt auch der stark bebaute Bereich Grinzings einen Wandel, der die historisch verwurzelte Vielfältigkeit gefährdet.

Die Interventionsfelder, welche hier anhand von Fragestellungen, die zugleich auch Möglichkeiten zukünftiger Gestaltungsszenarien skizzieren, erörtert wurden, sind durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

- ▶ Der Untersuchungsraum bzw. die Landschaftsfenster vermitteln einen bewahrenden Charakter. Dies zeigt sich etwa in den traditionellen und in sich ruhenden Landschaftsmerkmalen, die auf eine lange Kulturlandschaftstradition verweisen können (z.B. Reblandschaften, Winzerhäuser). Diametral dazu stehen die in der Kulturlandschaft sichtbaren Brüche moderner und postmoderner Entwicklungen (z.B. Rebflächennutzung durch ortsfremde Professionalisten, Immobilienverkäufe und Änderungen des Erscheinungsbildes wie von Funktionen traditioneller Bausubstanz).
- ▶ Nußberg-Grinzing ist ein Gebiet, welches über vielfältige Schutzmaßnahmen verfügt. Diese reichen vom historischen Schutz des Wiener Wald- und Wiesengürtels (Anfang 20. Jahrhundert) bis zur Zonierung des Biosphärenparks Wienerwald (Anfang 21. Jahrhundert). Kulturlandschaft zu schützen und zugleich über Konzepte der abgestuften Landnutzung einer nachhaltigen Bewirtschaftung zuzuführen, ist für diesen sensiblen Raum von zentraler Bedeutung. Deshalb ist es Chance und zugleich Erfordernis, den Kulturlandschaftsraum Nußberg-Grinzing über die Instrumente des Gebietsschutzes und Flächenmanagements weiterzuentwickeln, sprich, eine Balance zwischen Schützen und Nützen zu erreichen. Dazu gehört es auch, dass an der Identifizierung der ansässigen Bevölkerung mit dem Biosphärenpark gearbeitet wird.
- ▶ Insgesamt vermittelt der Untersuchungsraum sowohl im Fremd- als auch im Selbstbild ein positives Image. Einerseits fruchtet – mit Abstrichen noch immer – die touristische Vermarktung und die Naherholung boomt. Andererseits ist das Gebiet, dank der (zumindest immer noch vorhandenen) Aura spezifischer Kulturlandschaftselemente wie Rebflächen, Geländetexturen, baulichen Merkmalen und dem Faktor „naturnaher Stadtteil“ attraktiv für weitere potentielle Wohnbevölkerung. Umbrüche, welche dieses gerade noch spürbare Gleichgewicht stören, sind über den Vollzug der gesetzlichen Planungsinstrumente zu lenken.
- ▶ Im Laufe der postmodernen Stadtentwicklung hat sich besonders für so eine vielfältige Kulturlandschaft wie Nußberg-Grinzing die Dichte an unterschiedlichsten Interessen

erhöht: Landwirte, Naturschützer, neue Wohnbevölkerung, Investoren von außen und viele andere greifen in ihrem jeweiligen spezifischen Interesse auf das Gebiet zu. Vor dem Hintergrund konkurrierender Steuerungslogiken erwachsen dem Gebiet somit nur mit großem Aufwand und Kreativität entwirrbare Konflikte. Es braucht eine kritische Reflexion der bisherigen Aktivitäten sowie systemische Interventionsmethoden, um Visionen im Kollektiv entwickeln zu können.

NACHHALTIGE MOBILITÄTS- ENTWICKLUNGEN IN BOGOTÁ

Die Welt verändert sich. Die voranschreitende Klimaerwärmung und deren Auswirkungen auf die menschlichen Lebensräume sowie die Knappheit der Ressourcen fordern die Modifikation gewohnter Verhaltensweisen. Gleichzeitig bewirkt die Anziehungskraft der Stadt, dass immer mehr Menschen ländliche Regionen verlassen.¹ Mittlerweile lebt mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung, 3,5 Milliarden Menschen, in urbanen Agglomerationen.²

Während dieser Trend in den Industrienationen seit den 1950er Jahren zu beobachten ist, findet die zunehmende Verstädterung in den Entwicklungsländern erst seit Ende der 1970er Jahre statt. Dennoch leben rund 75 % der globalen Stadtbevölkerung in weniger entwickelten Regionen und lediglich ein Viertel in der so genannten „Ersten Welt“. Die Stadt bildet einen in vielerlei Hinsicht attraktiven Lebensraum, der hohe Potenziale für eine zukunftsfähige Lebensweise birgt: Durch ihre hohe Dichte hat die Stadt bessere Voraussetzungen für eine ressourcenschonende Versorgung und Mobilität als ländliche Regionen. Distanzen sind kürzer und das Angebot nachhaltiger Fortbewegungsformen meist größer. Dennoch findet sich auch in der Stadt eine der wichtigsten Ursachen für die weltweiten Schadstoffemissionen, welche die Klimaveränderung negativ beeinflusst: der motorisierte Verkehr. Die Verbesserung des Stadtverkehrs ist somit ein wichtiger Angriffspunkt zur Reduzierung umweltschädlicher Einflüsse und Auswirkungen. Obwohl die Industrienationen über vielfältige Technologien und die notwendigen Mittel zur Entwicklung nachhaltiger Fortbewegungsformen verfügen, können sie umweltbelastende Verhaltensmuster nur schwer auf einen nachhaltigen Lebensstil umstellen und verursachen einen großen Teil der Schadstoffemissionen. Vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, dass der Beitrag für ein zukunftsfähiges städtisches Mobilitätsverhalten aus einer Metropole des Südens stammt.

Die kolumbianische Hauptstadt Bogotá hat sich in den letzten 15 Jahren zur Modellstadt nachhaltiger Verkehrsplanung entwickelt. Die Nachhaltigkeit wird im Wesent-

1 Siehe dazu auch E. Ribbeck, *Die Welt wird Stadt. Stadtbilder aus Asien, Afrika, Lateinamerika*, Berlin 2005, S. 13 ff. und R. Burdett/M. Kanai, *City-building in an age of global urban transformation*, in: *Cities. Architecture and Society* (Venedig 2006), S. 3 ff.

2 *United Nations Population Division*, *World Urbanization Prospects: The 2007 Revision Population Database*, 2007; <http://esa.un.org/unup/>



Abb. 1: Blick über das Zentrum von Bogotá Richtung Süden.

lichen durch die Einführung eines effizienten öffentlichen Verkehrssystems, die Stärkung nichtmotorisierter Fortbewegungsformen, wie dem Rad- und Fußverkehr, sowie durch die Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs erreicht. Wenngleich die Umsetzung mit Schwierigkeiten verbunden war und ist, so ist die Vorbildwirkung von Bogotá unumstritten – für die Städte der sogenannten Entwicklungsländer gleichermaßen wie für die der Industrieländer. Ziel des vorliegenden Textes ist es, die fortschrittlichen Erfahrungen des Stadtverkehrs in Bogotá aufzuzeigen, die trotz ihrer großen Aktualität der europäischen Forschung weitgehend unbekannt sind. Soziale Gerechtigkeit, ökologisches Gleichgewicht und Wirtschaftlichkeit bilden die Voraussetzungen für die Entwicklungen. Dies forderte die Vermeidung von Verkehr, die Stärkung nichtmotorisierter Verkehrsformen, die Optimierung des öffentlichen Verkehrs, den Einsatz umweltschonender Technologien, die Zugänglichkeit für die Bevölkerung sowie die Gewährleistung von Sicherheit.³ Bevor die aktuelle Situation der urbanen Mobilität erläutert wird, folgt ein Kurzporträt der kolumbianischen Hauptstadt.

3 Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP), *Fahrkarte für die Zukunft. Drei Eckpunkte einer Nachhaltigen Mobilität*, Brüssel 2003, S. 3.

Bogotá ist die höchstgelegene Millionenstadt der Welt und liegt auf einem andinen Hochplateau in 2.600 m Höhe. Die Anden dominieren das Stadtbild (vgl. Abb. 1). Die Stadt wird im Osten von einem Gebirgszug flankiert, der die wichtigste Orientierungshilfe innerhalb der Stadt darstellt und dessen Bergspitzen Guadalupe und Monserrate mehr als 3.000 m hoch sind. Die Bergkette Cerros Orientales bildet eine der natürlichen Grenzen des Stadtgebiets von der zahlreiche kleine Flüsse Bogotá von Osten nach Westen durchfließen. Sie münden im Fluss Río Bogotá, welcher die natürliche und politische Stadtgrenze im Westen bildet. Diese topografischen Voraussetzungen erklären den Nord-Süd-orientierten Grundriss der Stadt. Die Umgebung von Bogotá im Westen und Norden ist eine der fruchtbarsten Regionen Kolumbiens. Das günstige Klima ermöglicht zwei Erntezeiten pro Jahr. Das wussten schon die Eroberer aus Spanien zu schätzen, als sie vor rund 470 Jahren am Fuße des Monserrate den Grundstein für das heutige Bogotá legten. Das historische Zentrum liegt am östlichen Stadtrand; von dort hat sich die Stadt erst linear in Nord-Süd-Richtung ausgedehnt und später Richtung Westen. Der Süden von Bogotá und das angrenzende Umland sind weniger fruchtbar. Der sandige Boden eignet sich weder als Bauland noch zur landwirtschaftlichen Nutzung. Dennoch ist dieses Gebiet ein wichtiger Anziehungspunkt und birgt die größten Marginalsiedlungen der kolumbianischen Hauptstadt, die über die Stadtgrenze hinauswachsen.

Aktuell leben im Großraum Bogotá rund 7,5 Mio. Menschen, das entspricht etwa 16 % der kolumbianischen Gesamtbevölkerung, Tendenz steigend.⁴ Um den außerordentlichen Maßstab von Bogotá zu veranschaulichen, erfolgen einige Vergleiche mit der österreichischen Hauptstadt Wien, da sich die besiedelten Gebiete beider Städte flächenmäßig entsprechen.

Der Hauptstadtbezirk Bogotá D.C. erstreckt sich über eine Fläche von insgesamt 178.000 ha, wovon 70 % Grünland sind und knapp 30 % Siedlungsgebiet (vgl. Abb. 2).⁵ Die bebaute Siedlungsfläche konzentriert sich im Nordwesten und beträgt 31.000 ha, etwa 17 % der Gesamtfläche; mit den suburbanen Flächen beträgt das Stadtgebiet 48.000 ha. Das Stadtgebiet von Wien umfasst rund 41.000 ha und ist etwas kleiner als die kolumbianische Hauptstadt.⁶ Die Bevölkerungszahl von Bogotá ist jedoch mehr als viermal so hoch wie die von Wien und entspricht annähernd der österreichischen Gesamtbevölkerung.⁷ Im Gegensatz zur fast stagnierenden Bevölkerungszahl von Wien durchläuft Bogotá seit Mitte des 20. Jahrhunderts ein explosionsartiges Wachstum.⁸ Innerhalb von sechzig Jah-

4 *Portal de la ciudad de Bogotá*, Bogotá una ciudad Andina 2011, in: <http://www.bogota.gov.co>

5 Ebda.

6 *Stadt Wien*, Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2010, S. 14.

7 *Statistik Austria*, Jahresdurchschnittsbevölkerung 2010 nach Alter und Bundesland – Insgesamt, in: <http://www.statistik.at> (2010).

8 Auch die Altersstruktur der beiden Städte ist sehr unterschiedlich. Während die Basis der Bewohner von Bogotá die bis zu 40-Jährigen bilden, dominieren in Wien die 30- bis 70-Jährigen; vgl. ebda. und *Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)*, Censo General 2005; Nivel Nacional, in: <http://www.dane.co>

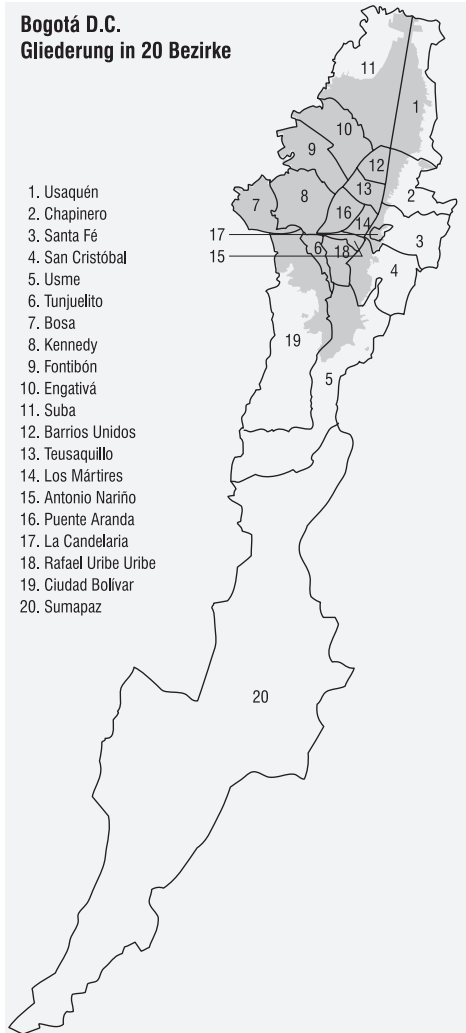


Abb. 2: Der Hauptstadtbezirk Bogotá D.C. mit dem besiedelten Stadtgebiet.

ren hat sich die Bevölkerung von 715.000 Einwohnern (1951) auf 7,4 Mio. (2011) verzehnfacht.⁹ Allein in den letzten sechs Jahren wuchs die Stadt um eine halbe Million Menschen (vgl. Abb. 3). Die Mehrheit der Einwohner von Bogotá lebt in Armut. Der dünnen Oberschicht von lediglich 5 % steht die breite Unterschicht gegenüber, die rund 50 % beträgt. Da die „schwache“ Stadtverwaltung mit der Herausforderung des immensen Wachstums überfordert war, musste die zugewanderte Bevölkerung ihre Siedlungen selbst errichten. Mehr als 50 % des Siedlungsgebiets von Bogotá wurden auf diese Weise illegal errichtet.¹⁰

Das Verhältnis der Bevölkerungszahl von Bogotá zum Stadtgebiet ergibt eine Dichte von rund 150 Einwohnern pro Hektar und ist damit fast viermal so hoch wie in Wien, wo die Dichte 40 Einwohner pro Hektar beträgt. Interessant ist auch der Vergleich des Motorisierungsgrads, der in Bogotá mit 20 % verhältnismäßig niedrig ist und in Wien bei rund 50 % liegt.¹¹ In absoluten Zahlen existieren in Wien 820.000 Autos und annähernd doppelt so viele in Bogotá: 1.470.000.¹² Leitet man den Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs in Bogotá ab, würde ein Parkplatz, auf dem alle 1.470.000 Autos parken, rund 2.000 ha umfassen (exklusive Erschließung). Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h beträgt der Flächenverbrauch das Siebenfache. Würden alle Autos in Bogotá gleichzeitig fahren, würden sie ein Drittel des gesamten Stadtgebiets konsumieren. Für die Einwohner blieben

9 Zwischen 1951 und 1964 wuchs die Bevölkerungszahl von 715.000 auf rund 1,7 Mio. an. 1973 betrug die Bevölkerungszahl 2,9 Mio., zwölf Jahre später 4,2 Mio. Bei der letzten Volkszählung im Jahr 2005 lag die Bevölkerungszahl bei 6,8 Mio.. *Alcaldía Mayor de Bogotá (AMB)*, Bogotá CD, Instituto Distrital de Cultura y Turismo, Museo de Desarrollo Urbano, Bogotá 1998 und DANE 2005, S. 35.

10 E. Peñalosa, A City talks. Learnig from Bogotá's Revitalisation, in: *Architectural Design* 2011, S. 91.

11 Der Bestand der Kraftfahrzeuge im Jahr 2010 lag in Wien bei 821.999; *Statistik Austria*, Bestand an Kraftfahrzeugen 2010, in: <http://www.statistik.at>

12 Im Jahr 2008 gab es in Bogotá rund 900.000 Autos. *Observatorio Ambiental de Bogotá (OAB)*, Número de Vehículos Particulares – NVP 2011, in: <http://oab.ambientebogota.gov.co>

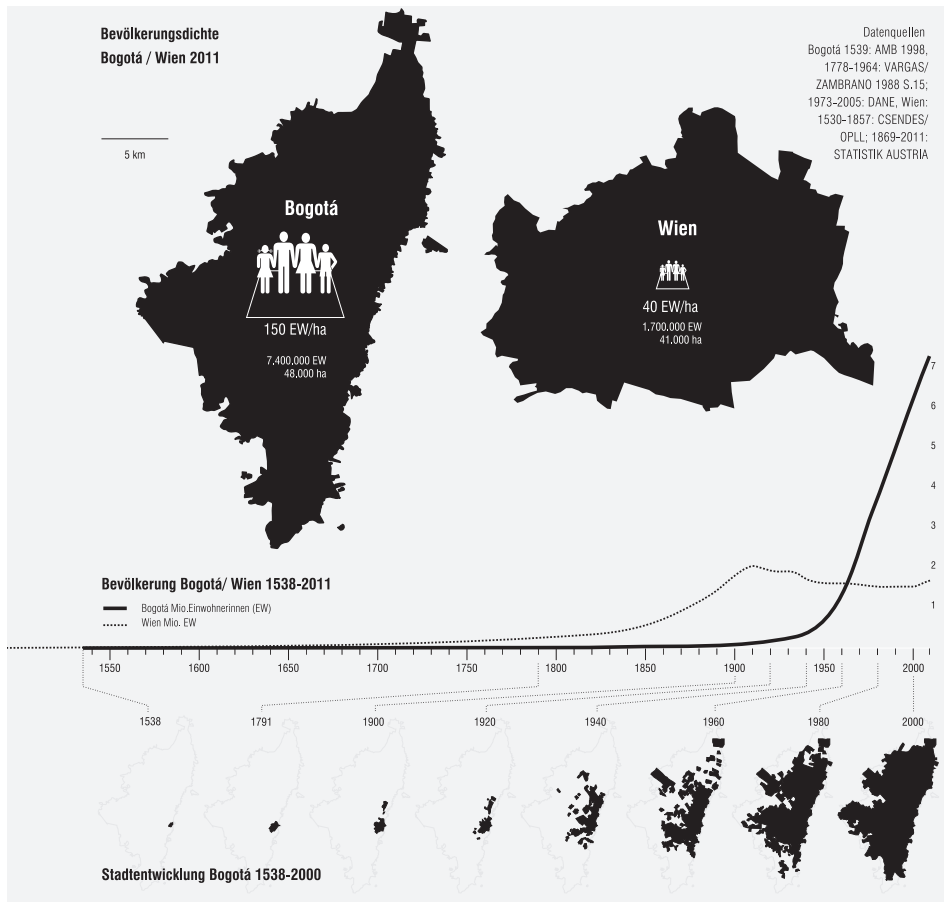


Abb. 3: Bogotá im Vergleich mit Wien: Dichte, Stadt- und Bevölkerungswachstum.

nach dieser Rechnung lediglich 21 m^2 pro Person. Die Notwendigkeit eines regelmäßigen Fahrverbots für alle Autos in Bogotá ist hiermit belegt.

An einem Werktag werden in Bogotá durchschnittlich 9,7 Mio. Wege zurückgelegt.¹³ Die Hauptfortbewegungsform ist der öffentliche Verkehr; der Autoverkehr deckt gleich viele Wege wie der Fußverkehr ab. Mehr als 80 % aller Wege werden in Bogotá auf nachhaltige Art und Weise zurückgelegt. Denn die verstärkte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und nichtmotorisierter Fortbewegung bedeuten einen ressourcenschonenderen

¹³ AMB, Encuesta de Movilidad, Bogotá Solidaria: Una ciudad sin diferencias, Secretaría de Tránsito y Transporte, Bogotá 2006.

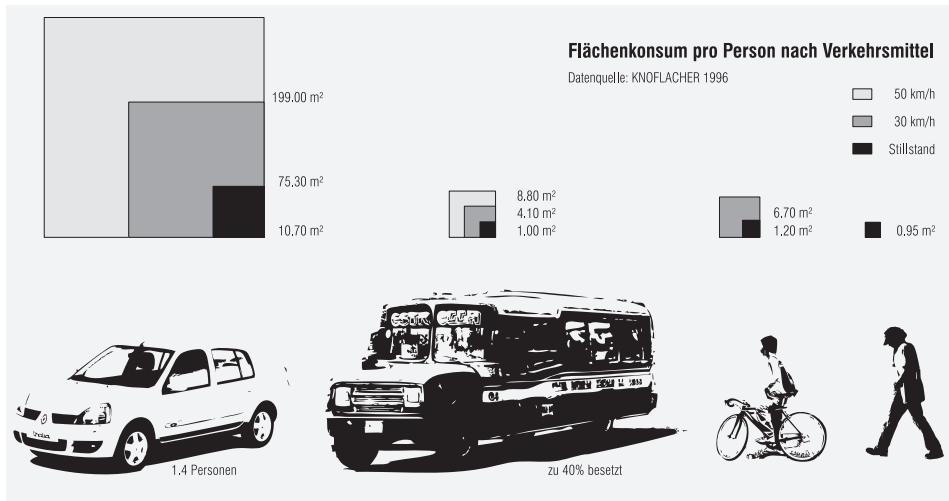


Abb. 4: Ungleicher Flächenkonsum je Verkehrsmittel.

Umgang mit Raum und Energie als der Autoverkehr.¹⁴ In einer dicht besiedelten Stadt wie Bogotá ist der öffentliche Raum besonders kostbar.

Der unverhältnismäßig hohe Flächenkonsum des Autoverkehrs gegenüber dem öffentlichen Verkehr lässt sich mit konkreten Zahlen belegen. So weisen nichtmotorisierter und öffentlicher Verkehr bei Stillstand etwa den gleichen Flächenkonsum pro Person auf. Ein Fußgänger benötigt einen knappen Quadratmeter, ein Passagier in einem zu 40 % besetzten Autobus ebenso etwa einen Quadratmeter und eine Radfahrerin etwas mehr als einen Quadratmeter.¹⁵ Im Gegensatz dazu beansprucht ein parkendes Auto rund 11 m² Fläche und das Siebenfache, 75 m², bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h konsumiert das Auto 200 m², der öffentliche Bus je Passagier lediglich 9 m². Den geringsten Verbrauch an Fläche und Energie weist der Fußverkehr auf (vgl. Abb. 4). Eindrücklich zeigt dies die Gegenüberstellung des Flächenkonsums von 160 Personen, die sich mit Bus, mit dem Auto oder zu Fuß fortbewegen. Während der Bus etwa 50 m² für 160 Personen beansprucht und der Fußverkehr je nach Dichte 50 bis 150 m², benötigt der motorisierte Individualverkehr ein Vielfaches dieser Fläche.¹⁶ Bei

14 Jährlich werden weltweit etwa 30 Milliarden Tonnen CO₂ ausgestoßen, wodurch die globale Klimaerwärmung beschleunigt wird. 22 % davon entfallen auf den Transportsektor. *OECD/International Energy Agency (IEA), CO₂ Emissions from Fuel Combustion, Highlights, IEA Statistics, Edition 2010, Paris 2010, S. 44, S. 9.*

15 H. Knoflacher, *Zur Harmonie von Stadt und Verkehr: Freiheit vom Zwang zum Autofahren*, Wien 2006, S. 40.

16 Die Kapazität eines Gelenkbusses beträgt 160 Personen, die Abmessungen von etwa 20 m Länge und 2,5 m Breite ergeben eine Fläche von 50 m².

einer Besetzung von zwei Personen pro Fahrzeug sind das rund 1.000 m², und bei der viel häufigeren einfachen Besetzung sind es sogar 2.000 m². Das raschere Vorankommen eines einzelnen Busses gegenüber 160 Autos ist offensichtlich.

Eine demokratische Nutzung des öffentlichen Raums für alle Verkehrsteilnehmer fordert das vom österreichischen Verkehrsplaner Hermann Knoflacher entwickelte „Gehzeug“. Der Behelf ist ein Rahmen für Fußgänger mit den Außenmaßen eines Autos, etwa 2,5 x 5 Meter. Das Gehzeug verdeutlicht den absurden Flächenanspruch des Autos.

Die kolumbianische Hauptstadt Bogotá weist besonders gute Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Fortbewegung auf. Detaillierte Angaben über das Verkehrsverhalten gibt der „Modal-Split“. Er erfasst alle Wege, die in der Stadt an einem Tag zurückgelegt werden und ordnet diese der jeweiligen Fortbewegungsform zu. Wie bereits erwähnt werden in Bogotá mit 57 % mehr als die Hälfte der zurückgelegten Wege im öffentlichen Verkehr zurückgelegt.¹⁷ Die Anteile des motorisierten und des nichtmotorisierten Individualverkehrs sind etwa gleich hoch. Der motorisierte Individualverkehr, Motorrad, Auto und Taxi, beträgt etwa 19 % (Auto und Motorrad: etwa 15 %, Taxi: 4 %). Der Rad- und Fußverkehr machen insgesamt 17 % der zurückgelegten Wege aus (Fußverkehr: 15 %, Radverkehr: 2 %).¹⁸ Der Modal-Split von Bogotá im internationalen Vergleich zeigt, dass die Voraussetzungen für nachhaltiges Verkehrsverhalten in der kolumbianischen Hauptstadt wesentlich besser sind als in den Metropolen der Industrienationen. Durch den hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs unterscheidet sich der Stadtverkehr in Bogotá deutlich von dem europäischer Städte. In Wien beispielsweise ist das Verhältnis von öffentlichem Verkehr, motorisiertem und nichtmotorisiertem Individualverkehr ausgeglichen. Der öffentliche Verkehr verbucht 35 %, das Auto wird für 32 % aller Wege eingesetzt, und 33 % aller Wege werden zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt.¹⁹ Der hohe Anteil an Fahrten im öffentlichen Verkehr in Bogotá von rund 60 % wird von der europäischen Stadt nicht erreicht. Der europäische Durchschnitt des öffentlichen Verkehrs liegt zwischen 20 und 40 %.²⁰ In nur wenigen europäischen Metropolen überschreitet der öffentliche Verkehr die 40-Prozentmarke, wie in Zürich und Prag mit 48 % bzw. 43 %. Einige Städte, wie Brüssel und Istanbul, liegen mit 15 % unter dem europäischen Durchschnitt. Im starken Kontrast zu europäischen Städten und noch stärker zu Bogotá steht die US-amerikanische Metropole, in der durchschnittlich weniger als 5 % aller Wege im öffentlichen Verkehr und bis zu 90 % mit Auto, Motorrad oder Taxi zurückgelegt werden.²¹ Die Aus-

17 AMB, Plan Maestro de Movilidad, Resumen Ejecutivo, STT, Bogotá 2006, S. 3.

18 Die restlichen sieben Prozent der Wege entfallen laut Mobilitätsumfrage auf „Sonstige“, die nicht weiter erläutert werden; ebda.

19 Wiener Stadtwerke, Daseinsvorsorge. Modal Split 2009, in: <http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at/>

20 CONDUITS, State-of-the-art of urban traffic management policies and technologies. Coordination Of Network Descriptors for Urban Intelligent Transport Systems, London 2010, S. 14, in: <http://www.conduits.eu>

21 Federal Highway Administration, Chapter 4. Means of Travel to Work 2011, in: <http://www.fhwa.dot.gov>

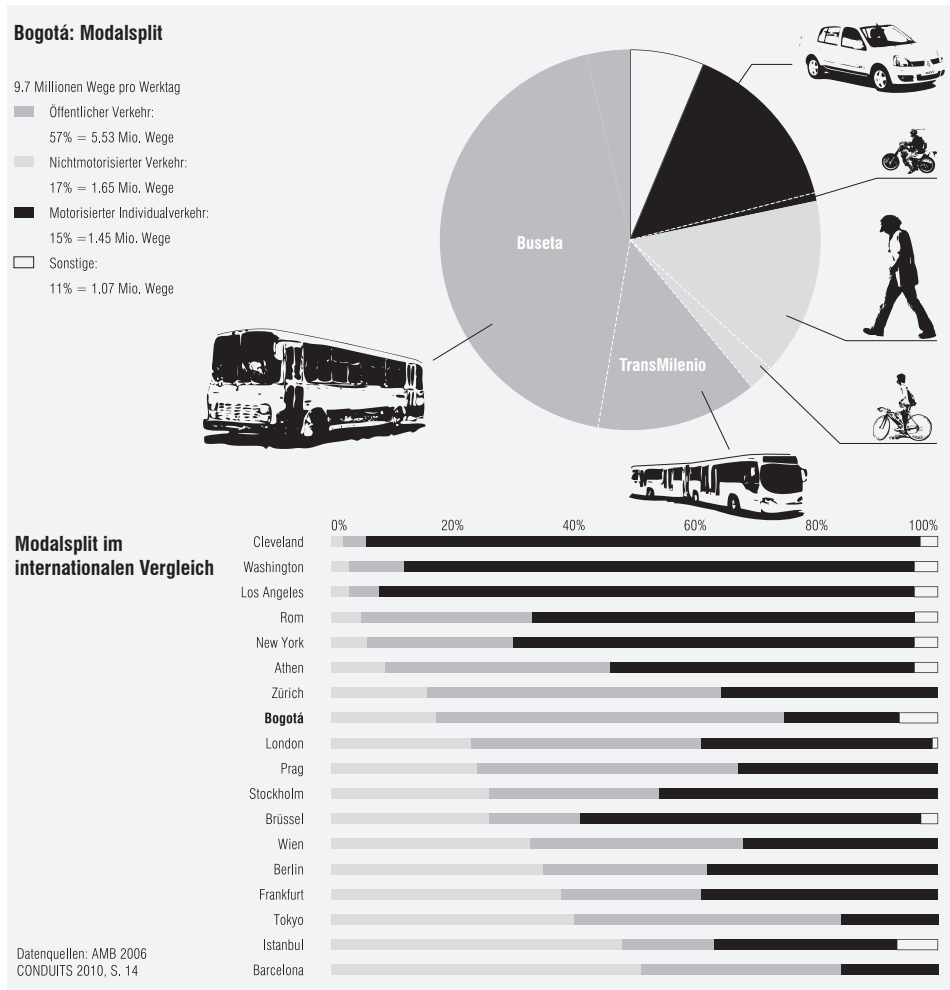


Abb. 5: Modal-Split von Bogotá im internationalen Vergleich.

nahme bildet New York mit einem im Vergleich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs, dennoch werden auch hier rund 70 % aller Wege mit dem Auto zurückgelegt. Der Auto- bzw. Motorradverkehr, der in Bogotá bei rund 20 % liegt, ist im europäischen Durchschnitt doppelt so hoch. Eine Ausnahme bildet Barcelona, wo nur 16 % aller Wege motorisiert zurückgelegt werden und die Hälfte aller Wege zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad. Der durchschnittliche Anteil des Rad- und Fußverkehrs beträgt in europäischen Städten zwischen 20 und 40 % und liegt damit etwas höher als in Bogotá. Die US-amerikanische Stadtbevölkerung legt im Durchschnitt lediglich 2 bis 3 % aller Wege zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurück (vgl. Abb. 5).

Als Hauptverkehrsmittel weist der öffentliche Verkehr in Bogotá eine Besonderheit auf: Es gibt zwei parallel operierende öffentliche Bussysteme, die nicht miteinander kooperieren. Es handelt sich dabei um das moderne Schnellbus-System TransMilenio und den traditionellen Busverkehr. Seit dem Jahr 2000 ist das Schnellbus-System TransMilenio in Betrieb, das mit den Massenverkehrsmitteln europäischer Städte vergleichbar ist. Die Gelenkbusse haben eine Kapazität von 160 bis 270 Plätzen und zirkulieren auf Exklusivspuren.

Da das Gesamtnetz von TransMilenio noch nicht fertiggestellt ist, deckt der traditionelle Busverkehr, der seit mehr als 50 Jahren im Einsatz ist, den Großteil aller Fahrten ab. Die von TransMilenio betriebenen Routen sind für den traditionellen Busverkehr gesperrt. Besonderes Kennzeichen des traditionellen Busverkehrs sind die bunten Busse, *busesta* genannt, die eine Kapazität von zehn bis 40 Plätzen haben und alten US-amerikanischen Schulbussen ähneln. Ein weiteres Charakteristikum ist das Fehlen von festgelegten Stationen: Die Haltestelle ist dort, wo sich ein Passagier befindet. Als potenzieller Fahrgast hebt man am Straßenrand wartend die Hand, und der Bus hält zum Einsteigen. Beim Betreten des Busses durch die Vordertür wird ein mit einem Zähler ausgestattetes Drehkreuz passiert und der Fahrpreis direkt beim Fahrer bezahlt. Zum Aussteigen wird der Halteknopf gedrückt, worauf der Bus an der nächsten Kreuzung anhält und der Fahrgast den Bus durch die hintere Fahrzeugaufzugtür verlässt, um einsteigende Passagiere nicht zu behindern.

Da es keine fixen Haltestellen gibt, gibt es auch keinen festgelegten Fahrplan. Den einzigen Hinweis auf die ungefähre Route der *busesta* gibt eine kleine Tafel an der Windschutzscheibe, auf der die Nummer der Buslinie sowie die wichtigsten Punkte der Route aufgeführt sind. Staubbedingt kann es zu Ausweichrouten kommen, weswegen das Einhalten der angegebenen Route nicht garantiert ist. Da es sich um konkurrierende Unternehmen handelt, muss bei jedem Umstieg der Tarif von neuem bezahlt werden. Um möglichst viele Fahrgäste zu gewinnen, werden die Fahrstrecken so angelegt, dass ein Weg möglichst ohne Umstieg auf eine andere Linie zurückgelegt werden kann. Was auf den ersten Blick bequem erscheint, ist in Wirklichkeit ein hoch ineffizientes System. Die parallel operierenden Linien führen vor allem im Zentrum zu einem Überangebot an Bussen und zu großen Autobusstaus.

Da der nichtmotorisierte Verkehr die geringsten Umweltbelastungen verursacht, ist ein nachhaltiges Verkehrskonzept ohne die Förderung von Fuß- und Radverkehr undenkbar. In Bogotá geschieht dies vor allem durch die Aufwertung des öffentlichen Raums, durch die Errichtung von Zonen, die entweder ausschließlich dem Fußverkehr oder dem Rad- und Fußverkehr gemeinsam vorbehalten sind, sowie durch den Ausbau des Radwegenetzes. Das Gesamtnetz von 350 km soll das größte Lateinamerikas werden, bisher wurden rund 300 km fertiggestellt. Unter dem Namen *ciclovías* wurden Mitte der 1970er-Jahre temporäre Radwege eingeführt. An Sonn- und Feiertagen sind einige der Hauptverkehrsachsen für den Autoverkehr gesperrt und ausschließlich Radfahrern, Skatern und Fußgängern vorbehalten.

Um dem steigenden Gebrauch des Autos entgegenzuwirken, gibt es folgende Ansätze: die Entfernung des ruhenden Verkehrs aus dem Straßenraum sowie die Einführung eines teilweisen Fahrverbots und des autofreien Tages. Seit dem Jahr 2000 dürfen Autos nur noch in speziell ausgewiesenen Zonen, meist außerhalb des Straßenraums, abgestellt werden. *Pico y placa* zielt mit dem Fahrverbot für bestimmte Fahrzeuge auf die Reduzierung des Verkehrs zur Stoßzeit.²² Für die steigende Zahl an Motorrädern gilt das Fahrverbot bis jetzt nicht. Der autofreie Tag, *Día sin Carro*, findet seit dem Jahr 2000 einmal jährlich am ersten Donnerstag im Februar statt.

Trotz des nachhaltigen Modal-Splits und der zahlreichen Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs kämpft Bogotá täglich mit immensen Verkehrsstaus. Die Abwicklung der alltäglichen Aktivitäten wird besonders zu den Stoßzeiten erschwert; Zeitverlust und Schadstoffemissionen reduzieren die Lebensqualität. Die Tatsache, dass ein hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs im Normalfall das Verkehrsaufkommen verringert, wirft die Frage auf, warum der Alltag in Bogotá von Verkehrschaos geprägt ist. In unterschiedlichen Mobilitätsstudien wurden die Stauursachen untersucht.²³

Die größte Bedeutung als Stauursache kommt dem Auto zu. Obwohl nur ein Fünftel der zurückgelegten Wege durch den motorisierten Individualverkehr abgedeckt wird, verursacht er drei Viertel des gesamten Stauaufkommens. Wie auch in anderen Städten wird die Kapazität des Autos nicht ausgenutzt. Mehr als die Hälfte der Fahrten befördern nur eine Person. Noch stärker wirkt sich das Taxi auf das tägliche Stauaufkommen aus. Obwohl lediglich fünf Prozent aller Wege im Taxi zurückgelegt werden, liegt der Anteil an der Stauverursachung bei 30 %.

Interessanterweise ist im Fall von Bogotá auch der öffentliche Verkehr, der im Normalfall das Verkehrsaufkommen verringert, an sich eine der Ursachen für das zähflüssige Vorankommen. Das Problem liegt dabei nicht an dem modernen Massenverkehrsmittel TransMilenio, sondern am traditionellen Busverkehr. 5,7 Mio. Fahrgäste benutzen täglich die *buseta*. Der öffentliche Verkehr verursacht dennoch nur ein Viertel des Stauaufkommens.

Auch stellt die in Bogotá vorherrschende Monomodalität eine Ursache für das hohe Verkehrsaufkommen dar. Monomodalität bedeutet, dass die Bewohner die unterschiedlichen Wege und Aktivitäten überwiegend mit dem gleichen Verkehrsmittel bewältigen und nicht die situationsadäquate Fortbewegungsform wählen. Etwa 20 % der Bevölkerung besitzen ein Auto und bewegen sich vorwiegend damit fort. Der Grund dafür liegt

22 Ursprünglich galt das Fahrverbot lediglich während der morgendlichen und abendlichen Stoßzeiten von 6 bis 9 Uhr und von 16 bis 19 Uhr. Im Jahr 2009 wurde das Fahrverbot auf den ganzen Tag ausgedehnt und gilt bis heute von 6 bis 20 Uhr. Grund für die Verschärfung sind zahlreiche Großbaustellen, die das Stauaufkommen beeinflussen.

23 I. Chaparro, Evaluación del Impacto Socioeconómico del Transporte Urbano en la Ciudad de Bogotá, El caso del sistema de transporte masivo, Transmilenio, in: División de Recursos Naturales e Infraestructura. Unidad de Transporte, Naciones Unidas, CEPAL ECLAC, Santiago de Chile 2002, S. 13-14 und AMB, Plan Maestro de Movilidad, Resumen Ejecutivo, STT, Bogotá 2006, S. 3-4.

in der Bequemlichkeit und dem hohen Sicherheitsgefühl, welches das Auto vermittelt, sowie am schlechten Ansehen des öffentlichen Verkehrs. Anders ist dies für die Mehrheit der Bevölkerung, die sich in öffentlichen Verkehrsmitteln fortbewegt: 80 % der Bewohner sind auf den öffentlichen Verkehr angewiesen. Die ökonomische Situation von etwa 15 % der Bevölkerung ist so prekär, dass kein Transportbudget zur Verfügung steht, weshalb Fußwege bis zu 15 km in Kauf genommen werden.²⁴

Eine wichtige Erklärung für den Stau ist die strukturelle Gliederung von Bogotá, die sich durch monofunktionale Stadtteile auszeichnet. Arbeits- und Ausbildungsstätten konzentrieren sich im wirtschaftlichen Zentrum der Stadt, während sich Wohngebiete in peripherer Lage befinden. Die zu überwindenden Distanzen für Berufs- und Ausbildungsverkehr betragen 8 bis 20 km. Die hohe Bevölkerungszahl verschärft das Verkehrsaufkommen. Die durchschnittliche Fahrzeit in öffentlichen Verkehrsmitteln beträgt 40 bis 80 Minuten.

Das moderne Bussystem TransMilenio dient der Reduzierung des Verkehrschaos auf den Straßen von Bogotá, welches Ende der 1990er-Jahre seinen Höhepunkt erreicht hatte. TransMilenio wurde unter Bürgermeister Enrique Peñalosa (1998-2000) als Teil eines nachhaltigen Verkehrskonzepts eingeführt. Da der Verkehr nur in Abstimmung mit der Stadtentwicklung verbessert werden kann, wurden zeitgleich Ziele einer nachhaltigen Stadtentwicklungspolitik erarbeitet, welche auf der Aufwertung des öffentlichen Raums, der Grünraumschaffung, dem gezielten Umweltschutz, der geplanten Stadterweiterung und Wohnraumschaffung sowie auf dem Ausbau der Bildungsinfrastruktur basierten. Das nachhaltige Verkehrskonzept zeichnete sich durch Restriktionen gegen den motorisierten Individualverkehr, die Förderung des Rad- und Fußverkehrs, der Verbesserung des traditionellen Busverkehrs und schließlich der Einführung des modernen Massentransportmittels TransMilenio aus.

Das seit 2000 in Bogotá implementierte Verkehrsmittel ist ein BRT-System. BRT steht für Bus Rapid Transit und wird auch Schnellbus genannt. In erster Linie unterscheidet sich das BRT-System vom herkömmlichen Busverkehr durch Exklusivspuren, die getrennt vom motorisierten Individualverkehr verlaufen und damit weniger stauanfällig sind. Ein BRT-System kann kostengünstig und verhältnismäßig schnell errichtet werden und ist somit eine überzeugende Alternative zu schienengebundenen Verkehrsmitteln vor allem für die Metropolen der sogenannten Entwicklungsländer. Das Schnellbus-system ist nicht nur im Vergleich zu einer U-Bahn wesentlich kostengünstiger, sondern auch im Vergleich zu oberirdisch geführtem Schienenverkehr. Während sich die Errichtung von einem Kilometer BRT-Korridor auf rund 2,5 Mio. US-Dollar belaufen, betragen die Kosten für eine Straßenbahn das 10-fache, für eine Hochbahn das 30-fache und für eine U-Bahn das 60-fache.²⁵ Die BRT-Infrastruktur kann bei Bedarf zu einem späteren

24 AMB, Encuesta de Movilidad, Bogotá Solidaria: Una ciudad sin diferencias, STT, Bogotá 2006, S. 33, S. 37.

25 Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), Bus Rapid Transit, Planning Guide, New

Zeitpunkt in ein Schienenverkehrsmittel umgewandelt werden. Wenngleich diese Argumente überzeugend wirken, so stand die Entscheidung, das System in Bogotá zu übernehmen, jedoch nicht von Anfang an fest, denn ursprünglich war der Bau einer U-Bahn geplant.

Die Pläne, ein Massenverkehrsmittel für Bogotá zu errichten, existierten schon seit dem Verschwinden der Straßenbahn Mitte des 20. Jahrhunderts. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen für ein effizientes Massenverkehrsmittel wurden jedoch erst 1989 mit dem „Gesetz 86“ geschaffen.²⁶ Darin wurde die Evaluierung der städtischen Massenverkehrssysteme beschlossen. Der Hauptanteil der Kosten sollte von den betreffenden Gemeinden bzw. Städten aufgebracht werden. Dafür wurde eine allgemeine Steuererhöhung sowie eine Anhebung der Mineralölsteuer zur Errichtung von Massenverkehrsmitteln in den kolumbianischen Metropolen freigegeben. Mit dem „Gesetz 310“ aus dem Jahr 1996 wurde der Finanzierungsanteil des Staats auf 40 bis 70 % erhöht und die Gründung einer zentralen Behörde festgesetzt.²⁷ In den 1990er-Jahren wurde vom kolumbianischen Entwicklungsfonds FONADE eine Studie zur Entwicklung eines integrativen Verkehrssystems für Bogotá in Auftrag gegeben. Die Studie wurde von einem internationalen Konsortium erarbeitet, bestehend aus den Unternehmen Ingetec S.A. (Kolumbien), Bechtel (USA) und Systra (Frankreich). Das vorgeschlagene integrative Massenverkehrssystem (SITM) sah ein multimodales Verkehrskonzept vor, bestehend aus zwei Komponenten: ein fixes und ein flexibles Element. Das fixe Element wurde durch ein U-Bahnnetz von drei Linien gebildet. Die flexible Komponente sollte ein BRT-System sein, das auf Exklusivspuren verkehren und von einem Zubringersystem gespeist werden sollte. Die Betrauung einer einzigen Behörde mit der Leitung sollte ein Umsteigen innerhalb des Systems ohne Lösung eines neuen Fahrscheins gewährleisten. Im Jahr 1998 nahm der Rat für Politik, Wirtschaft und Soziales das Projekt in das Dokument „CONPES 2999“ auf.²⁸ Das Dokument war die Grundlage für die Umsetzung des SITM-Projektes. Neben der technischen Ausformulierung des Projektes enthielt CONPES 2999 einen Umsetzungszeitplan, eine Kostenaufstellung sowie den zugehörigen Finanzierungsplan. Der Kostenplan belief sich auf rund 3,3 Milliarden US-Dollar und deckte folgende Punkte ab: den Bau der ersten U-Bahnlinie PLM (Primera Línea Metro) mit 23 Stationen, die Errichtung von zwölf Anknüpfungspunkten zwischen Bus und Metro sowie 29,1 km BRT-Spur und die Organisation der Zubringerlinien zur Anbindung der Stadtränder an die Metro.

Die Finanzierung sollte zu 70 % durch den Staat erfolgen (in etwa 2,3 Milliarden US-Dollar) und zu 30 % durch die Stadt (in etwa eine Milliarde US-Dollar). Die jährlichen

York 2007, in: <http://www.itdp.org>, S. 56.

26 *Congreso de la República de Colombia* (CRC), Ley 86 de 1989 – por la cual se dictan normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento, Bogotá 1989, S. 1.

27 CRC, Ley 310 de 1996 – por medio del cual se modifica la Ley 86 de 1989, Bogotá 1996, S. 1-2.

28 *Departamento Nacional de Planeación* (DNP), Documento CONPES 2999, Sistema del servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros de Santa Fe de Bogotá, República de Colombia, S. 2.

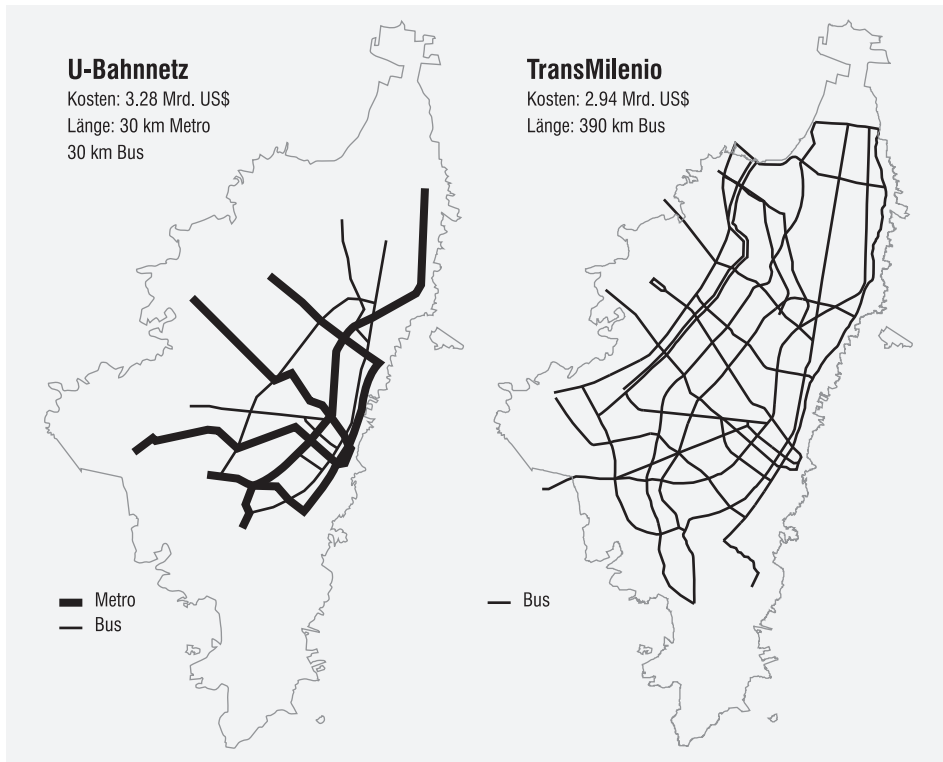


Abb. 6: Geografischer Ursprung und Ziel des Berufsverkehrs in Bogotá.

Betriebskosten wurden auf 43 Mio. US-Dollar geschätzt und sollten durch den Ertrag aus den Fahrkarten abgedeckt werden. Bei rund 330.000 Fahrgästen pro Jahr ergab das einen Fahrpreis von 0,12 bzw. 0,17 US-Dollar inklusive Rücklagen. Die erste Metrolinie mit einer Gesamtlänge von 30 km sollte in zwei Etappen von 1999 bis 2003 und von 2002 bis 2007 errichtet werden.

Mit dem Bau wurde jedoch nie begonnen. Ursache war 1998 ein Erdbeben in der kolumbianischen Kaffeeregion, wohin das für das Metro-Projekt vorgesehene Staatsbudget floss.²⁹ Die Notwendigkeit, ein effizientes Massenverkehrsmittel zu schaffen, bestand aber trotz des fehlenden Budgets weiter. So entstand aus dem ursprünglich geplanten Zwei-Komponenten-System Metro/Bus ein reines Bus-System mit dem Namen TransMilenio.

Das neue System wurde von den britischen Verkehrsberatern Steer Davies Gleave erarbeitet. Die Fahrgastkapazität pro Bus war geringer als jene der Metro, die Kosten ebenso. Die Bauzeit war kürzer und das Gesamtnetz größer. Die Kosten für das Gesamtnetz

29 DNP, Documento CONPES 3093, Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de Bogotá – Seguimiento, República de Colombia 2000, S. 1 f.



Straßenprofil von TransMilenio

Trasse mit Grünstreifen in der Mitte



Stationsbereich mit Überholspur für Expressbusse

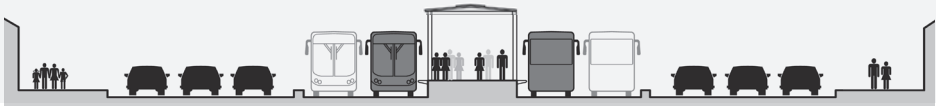
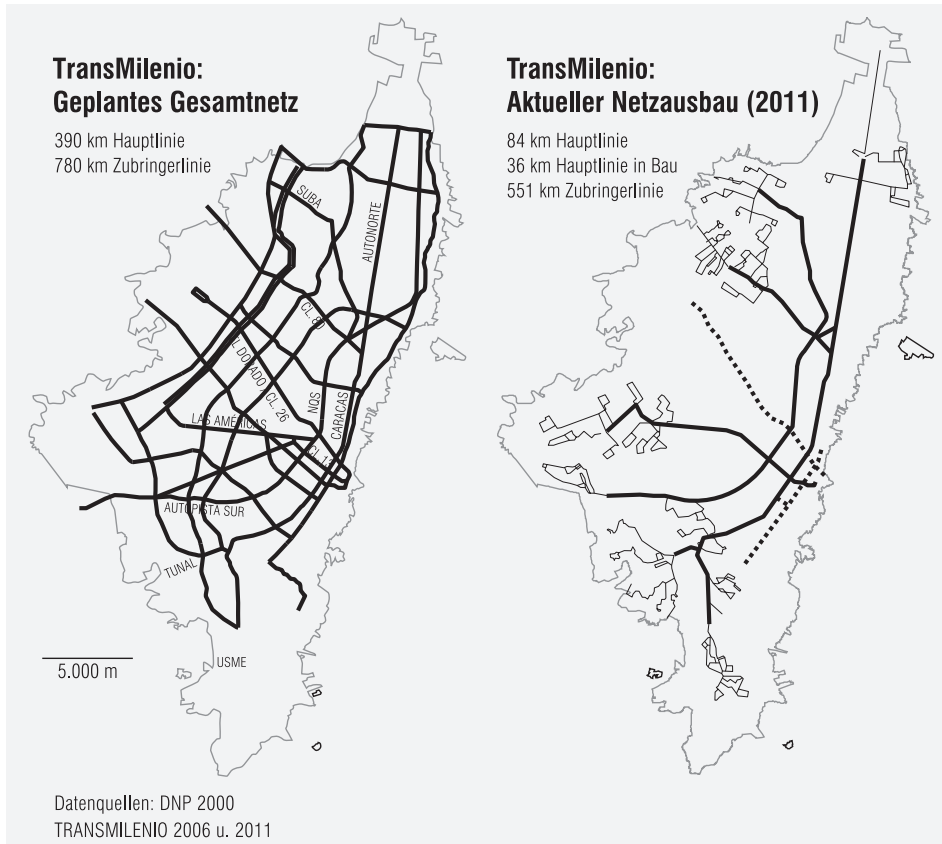


Abb. 7a, 7b: Gegenüberstellung des geplanten U-Bahnnetzes und der BRT-Infrastruktur TransMilenio.

von rund 390 km inklusive der Busse wurden auf knapp drei Milliarden US-Dollar kalkuliert – allein der Bau der ersten Metrolinie von 30 km hätte diese Summe übertroffen. In Anbetracht der Netzgröße kann TransMilenio eine höhere Kapazität als die U-Bahn erreichen. Außerdem bewährte sich das Bussystem in der brasilianischen Metropole Curitiba schon seit den 1970er-Jahren. Die Fakten sprachen somit eindeutig für das BRT-System. Im Jahr 2000 wurde die Umsetzung von TransMilenio im Dokument „CON-PES 3093“ schließlich besiegelt und der Baubeginn noch für das gleiche Jahr angekündigt (vgl. Abb. 6).³⁰

Das Kernstück von TransMilenio sind Korridore, so genannte *troncales*, die mit exklusiven Busspuren ausgestattet sind und der Zirkulation der Schnellbusse mit hoher

³⁰ Ebda., S. 15.



Fahrgastkapazität dienen. Ihr Straßenprofil zeichnet sich aus durch einen mittig verlaufenden Grünstreifen, daran angrenzend eine Exklusivspur für BRT-Busse je Fahrtrichtung und baulich getrennt durch zwei bis drei Spuren für den Individualverkehr. Radweg und Gehsteig bilden den Abschluss der Verkehrsinfrastruktur zur städtischen Bebauung. Im Bereich der Haltestellen befindet sich statt des Grünstreifens das Stationsgebäude. Der Querschnitt der BRT-Infrastruktur beträgt im Bereich der Station etwa zwölf Meter. Für die traditionellen Busse wurde ein Fahrverbot auf den TransMilenio-Trassen eingeführt. Der Fertigstellungsgrad des geplanten Gesamtnetzes von 390 km liegt derzeit bei 20 % (vgl. Abb. 7).

Das zweite Hauptelement der BRT-Infrastruktur sind die Stationen. Sie liegen in der Straßenmitte und sind barrierefrei über einen Zebrastreifen bzw. über eine Brücke mit Rampenanlage erreichbar. Das aktuelle Netz zählt 114 Stationen. Am Eingang des Stationsgebäudes befinden sich Drehkreuze, die kontaktlos mit einer elektronischen Karte

geöffnet werden. Im Inneren der Station liegt die Einstiegsplattform, die sich auf gleichem Niveau wie der Bus befindet und den Einstieg erleichtert. Die Fahrgastabfertigung ist im Vergleich zum traditionellen Busverkehr effizient verkürzt.

Das Zubringersystem, *alimentador*, erschließt die Wohngebiete im Bereich der Endstationen. Die grünen Busse mit geringer Kapazität verkehren mit dem restlichen Straßenverkehr und halten an fixen Haltestellen, die durch ein Dach vor Witterung geschützt sind. Die Benutzung des Zubringersystems ist kostenlos, erst beim Umsteigen in die Hauptlinie wird bezahlt. Aktuell umfasst das Zubringersystem ein Netz von 663 km, das von 83 Zubringerlinien befahren wird (vgl. Abb. 8).³¹

Die Fahrzeuge setzen sich aus roten Gelenk- und Doppelgelenkbussen und aus grünen Bussen zusammen. Die Korridore der Hauptlinien werden von 1.270 roten Bussen befahren, die eine Fahrgastkapazität von 160 bis 240 Personen aufweisen. Die 2010 eingeführten Doppelgelenkbusse mit einer Länge von 27 m sind weltweit die größten Busse, die derzeit im Einsatz sind. Die 520 grünen Busse des Zubringersystems haben eine Kapazität von 80 Passagieren pro Fahrzeug. Während der Stoßzeiten benutzen stündlich 180.000 Menschen das BRT-System. An einem Werktag werden auf den Exklusivspuren rund 1,6 Mio. Fahrgäste transportiert, auf den Zubringerlinien rund 780.000.³²

Durch TransMilenio konnte das Verkehrschaos signifikant verbessert werden. Die flankierenden Maßnahmen, wie die Instandhaltung und Beleuchtung der Gehwege, hatten direkte Auswirkungen auf Sicherheit und Lebensqualität der Einwohner von Bogotá. Dennoch stößt der Erfolg von TransMilenio rund zehn Jahre nach der Inbetriebnahme an seine Grenzen. Vor allem der Mangel an politischem Willen bremst die Fertigstellung des Gesamtnetzes. Für die ökonomisch schwache Bevölkerung ist TransMilenio zu teuer und für die motorisierte Ober- und Mittelschicht nur selten eine Alternative zum Auto. Die Verdoppelung der Anzahl der Autos in Bogotá innerhalb der letzten Jahre verdeutlicht dies. Auch wenn TransMilenio ungenutzte Potenziale birgt, so kann das BRT-System nur in Kombination mit weiteren städtebaulichen Maßnahmen die Bedürfnisse der Andenmetropole stillen.³³

31 *TransMilenio*, Sistema TransMilenio. Componentes, Cifras, El Futuro, 2011, in: <http://www.transmilenio.gov.co>

32 Ebda.

33 Weitere Informationen in: *Th. Kaufmann*, Bogotá in Bewegung – Nachhaltige Verkehrslösungen für das 21. Jahrhundert (ab Dezember 2011 im LIT-Verlag).

Katharina Brichetti

DAS VISIONÄRE DER REVOLUTIONSARCHITEKTUR

Eine Geschichte progressiver Ideale,
inszenierter Gigantomanie und magischer Poesie

Obgleich die meisten Entwürfe der französischen Revolutionsarchitekten unverwirklicht blieben, hat ihre Architektur Generationen von Architekten beeinflusst. Die drei Hauptvertreter der Revolutionsarchitektur Étienne-Louis Boullée (1728-1799), Claude-Nicolas Ledoux (1736-1806) und Jean-Jacques Lequeu (1757-1825) entwarfen ihre utopischen und idealistischen Projekte in dem Geist der Aufklärung, der zugleich auch Wegbereiter für den Umsturz des Absolutismus durch die französische Revolution war. Das Visionäre dieser Architektur besteht darin, dass sie unterschiedlichste neue Gedanken in sich trägt, die sich von dem tradierten Erfahrungsraum völlig lösen. Durch ihre fortschrittlichen Ideen, die auf erzieherischen, sozialen, rationalen und künstlerischen Wertigkeiten beruhen, leiteten sie den *Romantischen Klassizismus* ein. Peter Speeth, Friedrich Weinbrenner, Friedrich Gilly, Karl Friedrich Schinkel und Carl Gotthard Langhans waren einige der unmittelbar nachfolgenden *Klassizisten*. Die baugeschichtliche Wirkung der Revolutionsarchitekten reicht aber noch viel weiter: *Moderne* (Adolf Loos, Walter Gropius, Le Corbusier u.a.) und *postmoderne Architekten* (Philipp Johnson, Louis I. Kahn, Aldo Rossi, Oswald Matthias Ungers, Léon Krier u.a.) wurden in unterschiedlicher Weise durch sie geprägt. Ebenso wurde auch der *nationalsozialistische Staatsklassizismus* (Albert Speer, Friedrich Tamms, Wilhelm Kreis u.a.) von der Revolutionsarchitektur inspiriert.

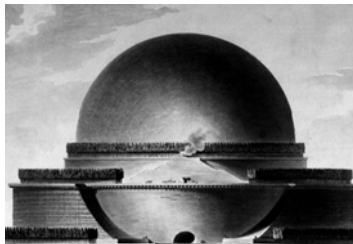


Abb. 1: Étienne-Louis Boullée:
Newton-Kenotaph, 1784.



Abb. 2: Peter Speeth,
Frauenzuchthaus,
Würzburg, 1809/10.

DAS RATIONALE UND STIMMUNGSVOLLE IM ROMANTISCHEN KLASSIZISMUS

Der Begriff der Revolutionsarchitektur wurde 1914 erstmalig geprägt und „in den 1930er Jahren von Emil Kaufmann popularisiert“.¹ Dabei ist die Revolutionsarchitektur bereits vor der französischen Revolution (1789) im Wesentlichen vollendet. Von Henry-Russell Hitchcock wird die Revolutionsarchitektur auch als Frühphase des *Romantischen Klassizismus* bezeichnet.² Die mehrdeutige Wortkombination *Romantischer Klassizismus* deutet auf eine Uneinheitlichkeit dieses Stils, da man üblicherweise Klassizismus und Romantizismus als konträre Richtungen unterscheidet.

1 W. Nerdinger, *Revolutionsarchitektur*, München 1990, S. 13.

2 Vgl. H.-R. Hitchcock, *Die Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts*, München 1994, S. 16.



Abb 3: Frontispiz der 2. Auflage von Laugiers „Essai sur l'architecture“, 1755.



Abb. 4. Giovanni Battista Piranesi: Vedute des Pantheon aus „Vedute di Roma“, das er 1748 begann. Piranesis Dokumentationen antiker Bauwerke, die den Künstlern in ganz Europa als Vorlagen für ihre eigenen Werke dienten, verklären stimmungsvoll das Ruinenhafte.

Der Klassizismus mit seinen streng rational gegliederten geometrischen Formen war Abbild eines neuen Naturverständnisses, das durch die naturwissenschaftlichen Erkenntnisse Newtons eingeleitet wurde. Bereits 1753 schrieb Marc-Antoine Laugier den „Essai sur l'architecture“, das zum Manifest des Klassizismus wurde und sich den strengen Gesetzen der Natur bzw. den geometrischen Formen unterwarf. Gegen barocke prunkvoll-theatralische Gestaltung betonte Laugier das Prinzip der Einfachheit, das nach seiner Vision von der „Urhütte“ aus Säule, Gebälk und Giebel bestehe.

Ein Zug des Romantischen ist die Betonung subjektiver Befindlichkeit. Romantisch stellt sich die Sehnsucht nach Vergangenheit dar. Die Natur wird als eigenständiger Wert erkannt, der Stimmungen erzeugen kann. Beispielsweise hatte Boullée sich von der dunklen, geheimnisvollen, in Wäldern beobachteten Stimmung zum Spiel mit verschiedenen Lichteffekten inspirieren lassen. Fahles Mondlicht, düstere Schatten und wilde Wolkenformationen sind nur einige seiner malerischen Mittel. Dieses Erzeugen bestimmter Stimmungen, wie etwa der Hang zur Verklärung des Wildschönen und der Ruinen, ist schon bei den Blättern des venezianischen Kupferstechers Giovanni Battista Piranesi (1729-1778) zu erkennen.

Die rationale und universale Architektursprache des Klassizismus, die ebenfalls durch

die französischen Revolutionsarchitekten eingeleitet wurde, betonte das, was allen Menschen gemeinsam war sowie die Hoffnung auf eine bessere Zukunft. Die Aufklärung maß die Vergangenheit an der Gegenwart oder an einer Zukunft, die eine idealisierte Gegenwart war.³ Mit dem Bewusstsein der Aufklärung war der Glaube an die Geschichte der klassischen Kosmologie und der christlichen Theologie verloren gegangen. Stattdessen wurde der Geschichte eine eigenständige Bedeutung zugemessen.

Frühe deutsche Vertreter des *Romantischen Klassizismus* sind u.a. Friedrich Gilly, Peter Speeth und Friedrich Weinbrenner. Ihre Nähe zur Revolutionsarchitektur besteht vielfach in ihrem Hang zum Archaischen und in ihrer Vorliebe für schlichte geometrische Formen und glatte, einfache Flächen. Auch die Aufnahme ägyptischer und mittelalterlicher Elemente führt zu einer weiteren Ähnlichkeit. 1797 entwarf Friedrich Gilly ein Denkmal für Friedrich den Großen in Gestalt eines griechischen Tempels, den „er auf einen gewaltigen Unterbau von geometrisch abstrakter Form, umgeben von Obelisksen, aufsetzte“.⁴

3 E. Friedell, Kulturgeschichte der Neuzeit, München 1979 (Erstausgabe in drei Bänden, München 1927-1931), S. 955.

4 H.-R. Hitchcock, Die Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts, München 1994, S. 42.

SCHINKELS ALTES MUSEUM – EINE ARCHITEKTUR PROGRESSIVER IDEALE

Karl Friedrich Schinkels Altes Museum (1822-1828) in Berlin steht mit seiner Orientierung am griechischen Klassizismus – als Symbol der Demokratie – für die Architektur des aufgeklärten Bürgertums. Der Herrscher wird in Schinkels Altem Museum nur noch in der Dedikations-Überschrift erwähnt. Durch seine Verbundenheit mit den progressiven Idealen der Aufklärung wie politischer Freiheit und bürgerlicher Demokratie zielte der Klassizismus auf eine Lösung der Probleme und Aufgaben von Gegenwart und Zukunft.

Die Kritik an der eigenen Zeit und der Glaube an Verbesserung führten zu einer Rückbesinnung auf das Vergangene. Dieser soziale Gedanke, der zugleich auch einen wesentlichen Aspekt der Moderne darstellt, beinhaltete den Glauben, durch ästhetische Erziehung Veränderungen herbeiführen zu können. Die ästhetische Erziehung prägte noch Schinkels Architekturverständnis.⁵

5 Dieser progressive Geist fand sich auch auf vielen anderen Gebieten des wissenschaftlichen und geistig kulturellen Lebens wieder. So formierte sich in Berlin „ein aktiver Kreis progressiver bürgerlicher Intellektueller.“ In: *D. Dolgner*, Karl Friedrich Schinkel – Leben und Lebenswerk, in: 1781 Schinkel 1841, Berlin 1982, S. 17. Wilhelm von Humboldt gründete die erste Berliner Universität, die 1810 ihren Lehrbetrieb aufnahm. Zur selben Zeit führt Karl August Freiherr von Hardenberg als Staatskanzler Reformen unter anderem in Verwaltung, Bildungswesen und Militär durch. Durch die Einführung der Gewerbefreiheit, durch Bauernbefreiung und Bildungsreform gewann der Militärstaat (Friedrich der Große) zugleich auch als Reformstaat an Bedeutung. Spätestens mit von Hardenbergs Tod war die Reform-Ära zu Ende und damit auch die Hoffnung auf eine bessere Zukunft. In: *K. Wiegrefe*, Aufbruch in die Moderne, in: *Spiegel Special Geschichte, Preußen. Der kriegerische Reformstaat*, Nr. 3, 2007, S. 77.



Abb. 5.: Friedrich Gilly: ein Denkmal für Friedrich den Großen, 1796.



Abb. 6: Karl Friedrich Schinkel: Altes Museum, Berlin, 1824-1828. Schinkels Museum, das der Erziehung und Bildung des Volkes dienen sollte, war auch Sinnbild für das selbstbewusste Bürgertum.

DIE REVOLUTIONSARCHITEKTUR ALS WEGBEREITER DER MODERNE

Ganz symptomatisch für den Geist der Revolutionsarchitektur steht der Kenotaph (Leergrab) für Newton. 1687 erklärte Newton mit Hilfe der von ihm entdeckten Allgemeinen Gravitation die Bewegung der Planeten. Weder die Sonne noch die Erde standen im Mittelpunkt des Universums. So wie die Himmelskörper aus materiellen Substanzen bestanden, waren auch ihre Bewegungen von natürlichen mechanischen Kräften bestimmt. Die Welt erschien von Gott erschaffen, aber nun durch Forschung erklärbar und unabhängig von Gottes Einwirken und somit unabhängig von der traditionellen Auslegung der Heiligen Schrift. Die Natur, unbeeinflusst durch göttliche Gewalt und Willkür, erschien mithin vernünftig und erklärbar. Deshalb steht Newtons Kenotaph für die Mündigsprechung des Bürgers. Dementsprechend entwickeln sich neue Bauaufgaben für das Bürgertum. Boullée widmet sich hierbei den öffentlichen Gebäuden wie Museum, Bibliothek, Krankenhaus, Theater für das Bürgertum. Da-

gegen setzt Ledoux die Gleichwertigkeit der Bauaufgaben noch umfassender, da er sich auch einfachen Bauaufgaben wie Häusern für Holzfäller, Reifenmacher und Flurwächter usw. widmet. Aber auch seine öffentlichen Bauten wie Erziehungs- und Friedenhäuser, Tempel der Gleichheit sind unmittelbarer Ausdruck des Geistes der französischen Revolution.

Vier Kennzeichen bestimmen die Kriterien der Moderne:

1. Der tradierte Erfahrungsraum wird durch den eigenen autonomen Verstand abgelöst. Völlig neue Formen werden entwickelt, beispielsweise erstmalig ein Monument für Wissenschaftler.
2. Die Revolutionsarchitekten vereinen eine rationale und eine subjektive Komponente. Das subjektive Auge des Menschen wird zum Ausgangspunkt für die Erfindung der Architektur und für die Interpretation der Formenlehre und ist nicht nur reine Nachahmung der Antike. So entwickelt Boullée, bevor er anfängt zu bauen, eine feste bildliche Vorstellung von dem Gebäude, die er dann rational und systematisch umsetzt. Diese Vorstellung, die den Entwurf durchgängig gestaltet, macht ihn zugleich auch autonom. Das heißt, eine Idee bildet das eigene Gesetz (*autónomos*) für das Gesamt-Projekt. Bei Ledoux ist die bildliche Vorstellung sehr unmittelbar. So verraten die Häuser durch ihre Symbolik den Beruf ihres Bewohners: ein Radgehäuse für den Reifenmacher, ein Pfahlbau für Säger und Holzfäller, und durch das Haus des Flussinspektors stürzt ein Wasserfall.
3. Die Architektur wurde als soziale Kunst auf dem Weg der Demokratisierung betrachtet wie beispielsweise die Neubewertung der Bauaufgaben, die sogar den vierten Stand der Arbeiter betrafen. Mit dieser Neubewertung der Bauaufgaben ebnete die Revolutionsarchitektur den Weg für ein Programm zur Neuverteilung der Kunstgüter, das Walter Gropius 1951 mit Hilfe einer standardisierten, präfabrizierten und kollektivierten Architektur forderte.⁶ Mittels billigen Wohnens im Massenwohnungsbau versuchten Peter Oud oder Walter Gropius soziale und städtebauliche Probleme zu lösen.
4. Ein weiteres Kriterium der Moderne ist ihre rationale Vorgehensweise mit funktionalen Ansätzen. Da die autonomen geometrischen Formen auf das Wesentliche reduziert sind, drücken sie einen Neubeginn aus und lösen den Barock ab.

Von Architekturtheoretikern wie Emil Kaufmann,⁷ Hans Sedlmayr⁸ und Adolf Max Vogt⁹ wurde die französische Revolutionsarchitektur daher als *Vorläuferin der Moderne* dargestellt, indem sie Schlüsselbegriffe der Moderne wie Autonomie und Reinheit mit der Revolutionsarchitektur in Beziehung setzten.

Boullées Phantasientwürfe, die niemals realisiert wurden, seien nicht zu vereinbaren mit der mehr an Realität und Pragmatik gebundenen Moderne wie zum Beispiel bei den späteren Ingenieurschulen, die viel praktischer vorgehen. So vertrat Durand, ein Schüler Boullées, an der Ingenieurschule, der „École Polytechnique“, bereits den Gedanken der Materialgerechtigkeit, der von Boullée noch nicht beachtet worden war. Dieser besagt, dass sich die Formen

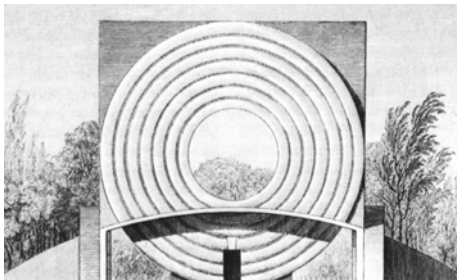


Abb. 7. Claude-Nicolas Ledoux, L'architecture, 1804, Reifenmacherhaus.

6 M. Grassnick/H. Hofrichter, Die Architektur der Neuzeit, Bd. 3, Braunschweig, S. 115.

7 E. Kaufmann, Von Ledoux bis Le Corbusier, Wien 1933.

8 H. Sedlmayr, Verlust der Mitte, Salzburg 1948.

9 A. M. Vogt, Boullées Newton-Denkmal, Basel 1969.



Abb. 8: 2004 stellte der „Verein Internationale Bauakademie Berlin e.V.“ eine gedruckte Schaufassade der Bauakademie (1832-1836) fertig. Mit der Reihung gleicher Konstruktionsachsen und den reproduzierbaren Bauplastiken hatte Karl Friedrich Schinkel einen rationalistischen Bau erschaffen, der als Gründungsbau der Moderne gilt und das Ideal von Material- und Konstruktionsgerechtigkeit symbolisiert.

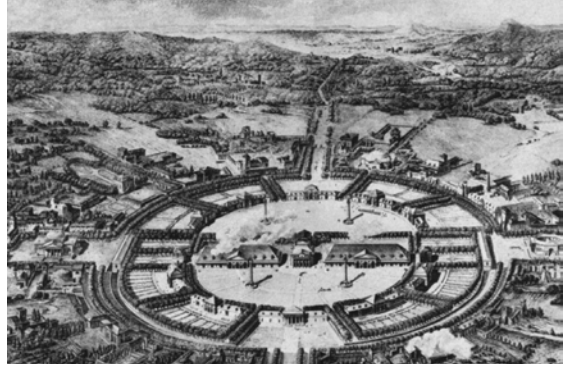


Abb. 9: Claude-Nicolas Ledoux, Ansicht von Chaux in „L'architecture“, 1804. Obgleich Chaux mit dem mittig liegenden Direktorenhaus noch absolutistisch aufgebaut ist, bemüht sich Ledoux um das Leben der Arbeiter durch Gemeinschaftsräume und Wohnungen mit Gärten.

aus der Natur der Materialien ergeben.¹⁰ Für die entscheidenden Entwicklungen des 20. Jahrhunderts hält Hanno-Walter Kruft die rationalistischen Ansätze von Dubut (Schüler Boullées), Durand (Schüler Ledoux') und Rondelet (Schüler Boullées und Blondels) sowie deren Proto-Funktionalismus.¹¹

Die sozialreformerischen Ideen fanden auch in der modernen Stadtgestaltung Eingang. So forderte der Sozialreformer Claude-Nicolas Ledoux mit seiner Salinenstadt Chaux, die er nach der französischen Revolution entwarf, eine Neuordnung der Besitzverhältnisse mit neuen sozialen Lebensbedingungen. Ledoux' Stadt sollte der Arbeit eine bisher nie zugesprochene Würde verleihen. So wies Ledoux verschiedenen Tätigkeitsfeldern symbolhaft entsprechende Architekturformen zu wie beispielsweise dem Haus des Flusswächters die Form einer Kanalmündung. Der Fortschritt der Menschheit bestehe in der Arbeit. So erhält der Arbeiter erstmals Wohnungen mit einem kleinen Garten zur Bewirtschaftung und nicht nur eine bloße Un-

terkunft. Viele weitere Gebäude werden von Ledoux in Stichen vorgestellt, auch wenn sie nicht im Gebäudeplan der Stadt verzeichnet waren. So zeigt er beispielsweise ein Haus des Friedens, das Hospiz, das Haus der Eintracht, dasjenige der Erziehung usw. Im Sinne von Rousseau entwirft Ledoux mit Chaux ein ideales Gegenstück zur Großstadt. Erstmals wird die Stadtplanung bestimmt durch Überlegungen in Bezug auf die Erziehung und Bildung, die Gestaltung der Freizeit und die Einhaltung eines hygienischen Standards.

Charles Fouriers Phalanstère (Entwurf 1829) und Robert Owens New Harmony (Entwurf 1817) griffen das Konzept der Kleingemeinschaft wieder auf, auch wenn ihre Planungen mehr sozialutopischer als architekturutopischer Art waren. Ebenezer Howards Gartenstadtgedanke übte jedoch einen wesentlich größeren Einfluss auf die städtebaulichen Planungen des 20. Jahrhunderts aus. In seinem Buch *To-morrow: A Peaceful Path to a Real Reform* (1898), das 1902 unter dem Titel der Neuauflage *Garden Cities of To-morrow* er-

10 H.-W. Kruft, *Geschichte der Architekturtheorie*, München 1995, S. 311.

11 Ebda., S. 313.

schien, suchte Howard die Missstände der industriellen Großstadt durch die Integration von Natur und Garten und Baugenossenschaften zu lösen.¹²

Viele reformistische Tendenzen von Ledoux' Idealstadt wurden in den Gartenstadtentwicklungen zu Beginn des 20. Jahrhunderts wieder aufgenommen wie beispielsweise die Auflösung der Großstadt zugunsten einer Fragmentierung in kleinere Bereiche. Chaux war somit ein früher Vorläufer der Gartenstadtplanungen. So hat Ledoux' Idealplan mit seinem zukunftsweisen Charakter gerade soziale Fragen der gesellschaftlichen Ordnung bereits angedacht, die später mit den Gartenstädten realisiert wurden. Die erste deutsche Gartenstadt (von Richard Riemerschmid) entstand 1909 in Hellerau am Stadtrande von Dresden. Zahlreiche Gartenstädte wie die Hufeisensiedlung in Berlin wurden in der Weimarer Republik realisiert.

DIE INSZENIERTE GIGANTOMANIE DES NATIONALSOZIALISMUS

Auch Architekten des *Nationalsozialismus* wie Albert Speer, Wilhelm Kreis, Friedrich Tamms u.a. wurden von der Gigantomanie, der schlichten reduzierten Geometrisierung, und den Denkmalbauten der Revolutionsarchitektur beeinflusst.

„Das Große in der Baukunst“,¹³ die bezeichnende Kapitelüberschrift von Friedrich Tamms, dokumentiert ein wesentliches stilistisches Element der nationalsozialistischen Architektursprache. Die Überdimensionierung sowie reduzierte geometrisierte Form der Gebäude wurde in Form des reduzierten Staatsklassizismus übernommen. Ähnlich wie Hitler ging auch Tamms von der simplen These aus, dass nur eine „überragende Sache“ Großes und Allgemeingültiges als Dokumente einer Kultur darstellen könne wie etwa die Pyramiden, Tempel oder Ka-



Abb. 10: Die Nord-Süd Achse in Berlin. Die Straße sollte im Norden von der »Großen Halle« und im Süden vom Südbahnhof begrenzt werden. 60.000 Wohnungen hätten für die geplante Nord-Süd Achse abgerissen werden müssen. Auch wenn Hitler berühmte Bauten wie das Pantheon und den Arc de Triomphe zum Vorbild nahm und zu übertreffen suchte, so ist die reduzierte, repetierende, flächige und megalomane Architektursprache, die von Boullée.

thedralen.¹⁴ Neben dem Größenanspruch sollten auch die bodenbesetzenden schweren Formen die politisch gesinnte Machtbesetzung und kulturelle Überlegenheit verstärken wie beispielsweise Paul Ludwig Troosts Haus der Deutschen Kunst in München (1933-1937). Dieser hart und kalt wirkende Staatsklassizismus ist in seiner massigen und reduzierten Sprache weit entfernt vom leichten Renaissance-Klassizismus eines Palladio. Auch die Säulen sind kantig und besitzen nicht mehr die dynamische Schwellung, die Säulen lebendig erscheinen lassen.

Früher war die Kirche der Höhepunkt, das Wahrzeichen einer Siedlung gewesen. Nun sollte die Partei als Vertreterin der ganzen Volksgemeinschaft, den das ganze Reich umfassenden Willen der Führung ausdrücken. Ganz gezielt sollte die Architektur mittels einer symbolhaften Architektursprache Emotionen ansprechen wie Stärke, Subordination, Unvergänglichkeit, Heroismus. Dementsprechend wurde die Bautypologie von Monumenten wie Totenburgen, Toren und Volkshallen bevorzugt, die ein unmittelbares Erleben von Emotionen vermitteln konnten. Da sich laut Tamms „mit dem Wohnungsbau

12 J. Düwel/N. Gutschow, Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert, Wiesbaden 2001, S. 27.

13 F. Tamms, Die Baukunst. Die Kunst im deutschen Reich, Ausgabe B. 8, S. 47.

14 Ebda., S. 51.



Abb. 11: Paul Ludwig Troost: Haus der Deutschen Kunst in München, 1933-1937. Die bodenbesetzende Form und der schwer und hart wirkende Naturstein drückten symbolhaft die Vereinnahmung von „Germania“ aus.

kein Monumentalbau¹⁵ errichten ließe, wurde der Wohnungsbau immer mehr vernachlässigt, so dass 1937 nur noch 5,2% aller Bauten Wohnungsvorhaben waren.¹⁶ Typische Merkmale von Boullées Architektur wie Bautypologien, stilistische Formen der Repetition, Flächigkeit und Schwere, finden sich im *Reduzierten Staatsklassizismus* wieder. Der entscheidende Unterschied ist jedoch, dass die Überdimensionierung des *reduzierten Staatsklassizismus* der Nationalsozialisten reiner Ausdruck politischer Machtdarstellung ist, während die Revolutionsarchitektur von einer ganz anderen kulturhistorischen Haltung bestimmt wurde.

Die Megalomanie der Revolutionsarchitektur ist Ausdruck einer Romantisierung der Natur bzw. eine heroisierende Spiegelung der modernen Naturwissenschaften. Durch Newtons Erkenntnisse schien die Welt vernünftig und erklärbar. Dieses neue Naturverständnis idealisiert den Kosmos und reduziert Natur auf kosmische geometrische Formen. Die an geometrischen Kategorien orientierte Vorstellung von Natur wird zum Maß der Baukunst. Das Bauwerk erstarrt zur stereometrischen Form, die in den Bereich des Geometrischen, Mathematischen und Astronomischen gehört. Die Er-

15 Ebda., S. 49.

16 G. Peters, *Kleine Berliner Baugeschichte*, Berlin 1995, S. 175.

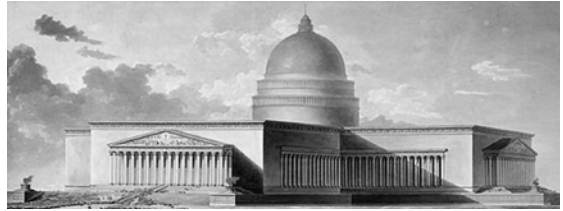


Abb. 12: Étienne-Louis Boullée: Kathedral-Entwurf.

habenheit der Natur – der neuen Religion – spiegelt Boullée in der Größe und in der Architektur. Daher verwendet Boullée in seinem Traktat immer wieder den Begriff der „Erhabenheit“, den er in Verbindung mit dem Begriff der Unendlichkeit bringt.¹⁷ Aber auch bei Boullée spielt die emotionale Stimmung, die mittels der Architektur erzeugt werden soll, eine tragende Rolle. Diese Stimmung steht in Beziehung zur so genannten Charakterlehre. Boullée definierte Charakter als eine Wirkung, die von einem Objekt ausgeht und Empfindungen auslöst.¹⁸ Architektur sollte somit einen Charakter beinhalten – als gleichsam sprechende Architektur. Genauso wie bei Boullée mit dem Theater eine heitere und sommerliche Architektur verbunden werden sollte, so sollen Schwere und Größe der nationalsozialistischen Architektur die Stabilität des Herrschaftssystems ausdrücken und zugleich auch einschüchtern. Wie etwa der Gang zu Hitlers Arbeitszimmer in der neuen Reichskanzlei (1938-1940, 1945 zerstört) durch Monumentalität und Überdimensionierung vertrauter Bauelemente wie Türen oder Fenster das Gefühl der Einschüchterung und der Desorientierung hervorrief.

Bei Albert Speers Entwürfen für das neue deutsche Reich Germania finden sich zahlreiche Anleihen an Boullées Monumentalbauten, wie er auch in seinen Memoiren schreibt.¹⁹ Die Triumphbögen Hitlers erinnern an Boullées

17 B. Wyss (Hrsg.), Étienne-Louis Boullée: *Architektur, Abhandlung über die Kunst*, Zürich 1987.

18 Ebd., S. 66.

19 G. Metken/K. Gallwitz, *Revolutionsarchitektur*, Boullée, Berlin 1971, S. 19.



Abb. 13: Auf der Spitze der Kuppel der Großen Halle in 320 m Höhe sollte ein Adler die Weltkugel halten. Eindeutiger hätte die Symbolik politischer Machtdarstellung nicht sein können.



Abb. 14: Wilhelm Heinrich Kreis: Totenburg am Dnjepr, Entwurf 1941.



Abb. 15: Étienne-Louis Boullée: Kenotaph.

Tor. Auch die Volkshalle scheint eine unmittelbare Kopie des Revolutionsarchitekten Boullée zu sein.

Auch bei *Wilhelm Heinrich Kreis'* Entwürfen finden sich zahlreiche Parallelen. Als Generalbaurat für die deutschen Kriegerfriedhöfe entwarf er zahlreiche Ehrenmäler und Totenburgen, darunter das Ehrenmal der Panzerarmee Afrika, und eine monumentale Totenburg am Dnjepr. Kreis' Entwürfe, die auf reduzierten geometrischen Formen beruhen, sollten in ganz „Germania“ aufgestellt werden und ähnlich wie Boullées Kenotaphe düster und heroisch wirken.

DIE WIEDERAUFNAHME DES KÜNSTLERLICH BILDHAFTEN IN DER POSTMODERNE

Die beiden Hauptvertreter des neuen Rationalismus und der europäischen Postmoderne, Oswald Matthias Ungers und Aldo Rossi, haben den geometrischen Formen typologische bzw. historische Bedeutung zugestanden.

Aldo Rossi hatte in seinem Plädoyer gegen einen einseitigen Funktionalismus und für ein neues Geschichtsverständnis festgestellt, dass die herkömmlichen Interpreten von Boullées Werk (wie Emil Kaufmann, Hans Sedlmayr und Adolf Max Vogt) die französische Revolutionsarchitektur einseitig als Vorläuferin der Moderne dargestellt hatten. Die künstlerischen und autobiographischen Aspekte der Revolutionsarchitektur wurden von Emil Kaufmann vernachlässigt. Dagegen entdeckte Rossi bei Boullée sehr

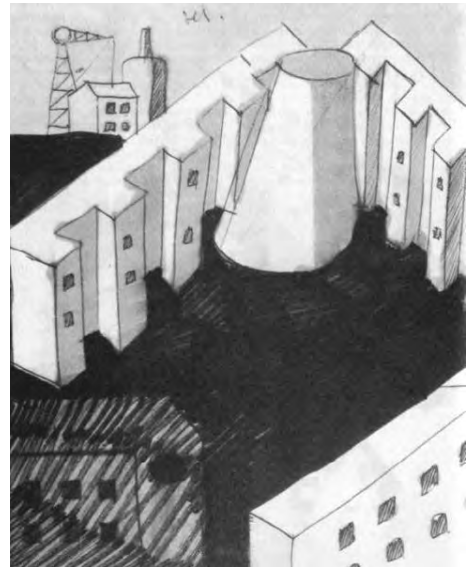


Abb. 16: Aldo Rossi: Rathaus Muggio, Mailand 1972, Entwurf für einen Wettbewerb. Rossi hat sich von Boullées Rathaus-Entwurf, einem zentrierten Zylinderstumpf, der von einem Quader umgeben ist, inspirieren lassen.

individuelle und künstlerische Züge und sah in ihnen die primären Gestaltungselemente seiner Architektur.²⁰ Diese Emil Kaufmann widersprechende Deutung der französischen Revolutionsarchitektur ermöglichte Rossi, in Boullée einen Verbündeten gegen eine rein rationale und

²⁰ Vgl. K. Brichetti, *Das Gedächtnis der Stadt*, Dortmund 2006.

funktionalistische Architektur zu sehen und die Architekturgeschichte neu zu definieren. Statt wie Kaufmann und andere eine Linie der rationalen und autonomen Architektur von Boullée bis zu Le Corbusier zu ziehen, fand Rossi heraus, dass neben diesem Zusammenhang die Werke von Boullée, Adolf Loos und Le Corbusier auch von persönlichen Emotionen geprägt worden waren. Die Revolutionsarchitektur wurde von Aldo Rossi nicht nur als exaltierter Rationalismus interpretiert, sondern zugleich architekturtheoretisch als Manifest gegen den starren funktionalen und rationalen Rahmen der Moderne der sechziger Jahre verstanden. Rossis Entwürfe seiner neorationalistischen Phase der 1970er Jahre weisen eine große Ähnlichkeit mit Boullées Entwürfen auf.

Mit der Gründung des Neorationalismus gab Rossi der *Postmoderne* Impulse, insofern sein Manifest einer neuen „Architettura Razionale“ (1973) „schnell zum Auslöser einer europäischen Bewegung“ wurde, „der sich so verschiedene Architekten wie Vittorio Gregotti, Giorgio Grassi, Carlo Aymonio, die Brüder Léon und Robert Krier, James Stirling, Oswald Matthias Ungers und Josef Paul Kleihues anschlossen.“²¹

Rossi sprach der Architektur einen symbolischen Wert zu, dem kulturelle, autobiographische und kollektive Zusammenhänge innezuwohnen. Diese Werte seien der Ausdruck einer Permanenz des jeweiligen Genius loci. Rossis Überlegungen zur Permanenz des Stadtgrundrisses als Gedächtnis der Stadt wurden erstmalig von Josef Paul Kleihues im Programm für die Berliner Internationale Bauausstellung (1984/1987) aufgegriffen und umgesetzt.

Ähnlich wie Rossi forderte Ungers als Vertreter des *deutschen Rationalismus* die Thematisierung der Architektur²², was im Grunde nichts anderes bedeutete als eine Befreiung vom reinen Funktionalismus. Ungers berief sich hierbei auf die Lehre Louis Durands, der 1820 seine Mus-



Abb. 17: Oswald Matthias Ungers: Erweiterungsbau Galerie der Gegenwart der Hamburger Kunsthalle, 1997.

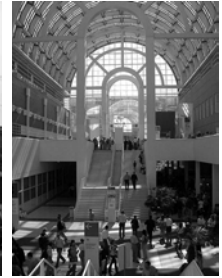


Abb. 18: Matthias Ungers: Galleria Messe in Frankfurt, 1980-83.

terbücher mit geometrischen Urtypen publiziert hatte. Ungers griff die Typologie wieder auf, bei der bestimmte archetypische Formen aufgenommen werden. Als Grundform dient Ungers das Quadrat. Mit Hilfe geometrischer Formen entwickelte Ungers neue typologische Reihen, die er als bewusste Fortsetzung und Interpretation der in der Baugeschichte gespeicherten Typen wahrnahm. Somit war die Thematisierung der Architektur sowie die Weiterentwicklung typologischer Reihen eine Auseinandersetzung mit der Tradition und Geschichte.

Während Rossi sich in den 1980er Jahren immer mehr vom anfänglichen Rationalismus abwandte und immer verspielter und zitatfreudiger wurde, blieb Ungers seinen strengen geometrischen Formen wie Quadrat, Kreis, Kubus und Kugel verhaftet. Für Ungers schien das Denken des 20. Jahrhunderts von zwei Irrtümern geprägt zu sein: „Das eine ist das Schlagwort von der Form, die der Funktion folge, das andere ist das inzwischen erfolgreichere Klischee von der Architektur als dekorierte Hütte.“²³

Léon Kriers Haltung Anfang der 1980er Jahre ist der Revolutionsarchitektur insofern ähnlich, als er die zeitgenössische Architektur der Moderne kritisierte und eine Rückbesinnung auf die klassizistischen Bauformen forderte.

21 H.-W. Kruff, *Geschichte der Architekturtheorie*, München 1995, S. 518.

22 O.M. Ungers, *Die Thematisierung der Architektur*, 1982.

23 O.M. Ungers, *Bemerkungen zu meinen Entwürfen und Bauten* (1985), in: G. de Bruyn/St. Trüby (Hrsg.), *architektur_theorie.doc. texte seit 1960*, Basel 2003, S. 96.



Abb. 19: Léon Krier: Atlantis als utopisches Modell für Teneriffa, 1987.

Während die Revolutionsarchitekten in einem für ihre Zeit neuen Stil entwarfen, erscheint Krier eher rekonstruktiv und traditionell. Mit Atlantis, einer Idealstadt die auf Teneriffa in den südwestlichen Bergen entstehen sollte, versuchte Krier seine Vorstellungen von „einer besseren Gesellschaft“ zu verwirklichen.²⁴ Verbunden waren damit für ihn beispielsweise Positionen wie ökologisches Bauen und „handwerkliche Traditionen“, Wiederaufnahme von „vertrauten archetypischen Baustrukturen“, „um die Rückgewinnung von Identifikation“, „um die Harmonisierung von Kunst und Technik“ wiederherzustellen.²⁵ Ganz im Sinne Boullées haben bestimmte Gebäudetypen eine besondere Bedeutung. So wertschätzt Krier öffentliche Bauten wie Museum und Bibliothek in einer besonderen Weise, insofern er diese nach Vorbildern von Tempeln entwirft. Demgemäß besitzt das

24 L. Krier, Atlantis, Stuttgart 1988, S. 5.

25 F. Werner, Atlantis – eine neue städtische Kultur in statu nascendi, in: L. Krier, Atlantis, Stuttgart 1988, S. 53.



Abb. 20: John Burgee mit Philip Johnson und Morris/Aubry, School of Architecture Building, University of Houston, Texas, 1982-85. Das Gebäude ist eine Kopie von Ledoux' „Haus der Erziehung“ (1773-79).

Atrium in Atlantis eine große Ähnlichkeit mit dem Stadttor von Boullée.

Auch Kriers Schlachthaus im Quartier St. Germain von Amiens (1988) in Form einer Pyramide mit horizontalen Gliederungen spiegelt die gestalterischen Elemente der Revolutionsarchitektur. Kriers Architekturutopie, die sich im Wesentlichen auf das Vorbild einer griechisch-römischen Stadt beruft, entspricht weder der Realität noch den Bedürfnissen des 20. und 21. Jahrhunderts, selbst wenn für Atlantis das *Euro-päische Stadtmodell* als Grundlage dient.

DIE REVOLUTIONSARCHITEKTUR ALS INSPIRATIONSQUELLE VERSCHIEDENARTIGER STILE

Die Revolutionsarchitektur diente konträren Stilrichtungen wie der Moderne, der Postmoderne und der nationalsozialistischen Architektur als Inspirationsquelle. Wie lässt sich eine solche Rezeptionsgeschichte erklären?

Die Revolutionsarchitektur entstand aus dem Übergang von der Aufklärung zur Romantik. Infolgedessen ist die Revolutionsarchitektur einerseits rational und ansatzweise funktional und andererseits romantisch bestimmt. Diese Dualität aufklärerischer Rationalität und frühromantischer Mystik bildet zugleich die Grundlage dafür, dass die Rezeptionsgeschichte der Revolutionsarchitektur von gegensätzlichen Bewegungen wie Moderne und Postmoderne geprägt wurde. Das rationale und funktionale Ele-

ment wurde über die rationalistische Schule von Durand bis hin zum Neorationalismus von Rossi und Ungers u.a. weiter getragen. Theoretiker wie Emil Kaufmann, Hans Sedlmayr und Adolf Max Vogt deuteten die Revolutionsarchitektur einseitig als Vorläuferin der Moderne. Die nationalsozialistischen Architekten bedienten sich gerne dieser stimmungshaften Architektursprache in einer kalten und reduzierten Architektursprache, um die Massen manipulieren zu können. Auch die postmodernen Architekten übernahmen die bildhafte Architektur, die Boullée auch als „magische Poesie“²⁶ bezeichnet hatte. Die Revolutionsarchitektur wurde von Aldo Rossi nicht nur als „exaltierter Rationalismus“ interpretiert, sondern zugleich architekturtheoretisch als Manifest gegen den starren funktionalen und rationalen Rahmen der Moderne der 1960er Jahre verstanden.

26 *É.-L. Boullée*, Architektur, Abhandlung über die Kunst, München 1987.

Abbildungsnachweis:

Abb. 1: *Philippe Madec*, Etienne-Louis Boullée, Basel u.a. 1989; Abb. 2: *Henry-Russell Hitchcock*, Die Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts, München 1994, S. 16; Abb. 3: *Hanno-Walter Krufft*, Geschichte der Architekturtheorie, München 1995, Tafelteil Abb. 4: vgl. Piranesi, Online-Publikation, <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Pira-nesio4.jpg&filetimestamp=20051123103004> (08.11.2011). Abb. 5: *Friedrich Gilly*, SZ Nr. 5, Staatliche Museen zu Berlin, Kupferstichkabinett, Online-Publikation: www.smb.museum/smb/schinkel/image_zeit.php?id=32 (08.11.2011). Abb. 6: Foto *P. Meuser*, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. Abb. 7: *H.-W. Krufft* (s. Abb. 3); Abb. 8: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. Abb. 9: *Hanno-Walter Krufft* (s. Abb. 3). Abb. 10: *Heiko Schützler*, Monsalvat an der Spree. Nationalsozialistische Planungen in Berlin, Welthauptstadt Germania, in: Edition Luisenstadt, Berlinische Monatsschrift Heft 9/2000, S. 30. Abb. 11: Das Haus der Deutschen Kunst in München, Online-Publikation: <http://www.allach.ru/imagenes/stories/allach/article/Haus%20der%20Kunst/Hausder-Kunst.jpg> (08.11.2011). Abb. 12: *Hanno-Walter Krufft* (s. Abb. 3). Abb. 13: *Coun-terlight's Peculiars*, Online-Publikation, <http://counterlightsrantsandblather1.blogspot.com/2009/01/monster-dome.html> (08.11.2011). Abb. 14: *H.K.F. Meyer/G. Rehder*, Wilhelm Kreis, Essen 1953. Abb. 15: *Ph. Madec*, Etienne-Louis Boullée, Basel u.a. 1989. Abb. 16: *G. Braghieri/A. Rossi*, Zürich, 1989, S. 73. Abb. 17: *Datei: Hamburg.GalerieDer Moderne*, Fotograf: *Wolfgang Meinhart*, Hamburg; <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Hamburg.GalerieDerModerne.wmt.jpg&filetimestamp=20050406212117> (08.11.2011). Abb. 18: *Datei: Galeria-messe-frankfurt*, Fotograf: *Melkom*; <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Galeria-messe-frankfurt.jpg&filetimestamp=20061027133352> (08.11.2011). Abb. 19: *L. Krier*, Architecture: Choice or Fate, London, 1998. Abb. 20: *R. Stern*, Moderner Klassizismus, Stuttgart 1990 (Originalausgabe: Modern Classicism, London 1988).

AUTORINNEN/AUTOREN

Dr. Ing. habil. Katharina Brichetti

Tätigkeit als Architektin in Hamburg und Berlin. Nach der Promotion (2000) an der Universität Kaiserslautern seit 2003 Lehraufträge an der Technischen Universität Berlin im Fachbereich Bau- und Stadtbaugeschichte; 2010 Habilitation. Buchpublikationen: *Das Gedächtnis der Stadt* (2006), *Die Paradoxie des postmodernen Historismus* (2009), *Berlins neue Mitte* (2011).

Prof. Dr. Martin Heintel

Professor am Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien; Gastprofessuren u.a. in den USA, dem Oman, Rumänien und Deutschland; Arbeitsschwerpunkte: Stadt- und Regionalentwicklung, Europäische Integration und grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

Valentin Kraus, Anton Neureiter

Diplomanden und Projektmitarbeiter am Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien.

DI Theresia Kaufmann

Absolventin der Technischen Universität Wien, Studienrichtung Architektur. Sie befasst sich seit 2006 mit den faszinierenden Urbanisierungsprozessen Lateinamerikas. Ihre Diplomarbeit über die urbane Mobilität der Andenmetropole wurde 2011 mit dem Otto-Borst-Wissenschaftspreis ausgezeichnet.

Dr.-Ing. Eduard Kögel

Studium der Stadt- und Landschaftsplanung an der Gesamthochschule Kassel. 1999-2003 wiss. Mitarbeiter an der TU Darmstadt. Promotion 2007 an der Bauhaus-Universität Weimar zu Richard Paulick und Rudolf Hamburger im Exil in Shanghai. 2009-2011 TU Berlin, wissenschaftlicher Mitarbeiter eines Forschungsprojektes zu Ernst Boerschmann in China.

Dr. Susanne Stein

Wiss. Mitarbeiterin im Sonderforschungsbereich „Bedrohte Ordnungen“ (SFB 923) an der Eberhard Karls-Universität Tübingen. Ihr Forschungsschwerpunkt liegt auf den soziokulturellen Modernisierungsprozessen im China des 20. Jahrhunderts, insbesondere der Wahrnehmung und Bewältigung von Naturgefahren sowie dem globalen Transfer von städtebaulichem und sozialplanerischem Wissen.

Prof. Ing. Dr. Norbert Weixlbaumer

Professor am Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien; Arbeitsschwerpunkte: Geographie ländlicher Räume, Regionalentwicklung, Gebietsschutzpolitik.

OTTO-BORST-PREIS 2012

Auslobung des Preises für Stadterneuerung

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

Forum Stadt e.V. (bis 2010 Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.) vergibt seit 2005 den Otto-Borst-Preis im jährlichen Wechsel als Wissenschaftspreis oder als Preis für Stadterneuerung. Der Name des Preises erinnert an den Historiker Prof. Dr. Otto Borst (1924-2001), Gründer des Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte e.V. und langjähriger Herausgeber der Zeitschrift „Forum Stadt“ (bis 2010 „Die alte Stadt“), Vierteljahrszeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung.

Auslobung 2012

Für das Jahr 2012 wird der Preis für Stadterneuerung (Erhaltung, Sanierung, Umnutzung, Weiterbau) ausgelobt.

Ausgezeichnet mit diesem Preis werden beispielhafte stadtpolitisch verantwortete Maßnahmen insbesondere mit folgenden Zielen:

- ▷ behutsame Entwicklung historisch prägender Stadtsubstanz
- ▷ stadtgerechte bauliche und nutzungsmäßige Sanierung
- ▷ Erfüllung der aktuellen Anforderungen an ein angemessenes Stadtleben, das dem Stadtcharakter entspricht

Wesentliches Kriterium ist ein deutlich zu erkennender übergeordneter städtebaulicher Zusammenhang, der dem Leitbild der klassischen europäischen Stadt entspricht. Dabei können sowohl Maßnahmen bezüglich erhaltenswerter Einzelobjekte als auch die Resultate innerstädtischer strukturell übergreifender Planungskonzepte als preiswürdig gelten. Einzelne neue Architekturleistungen ohne konsequenten städtebaulichen Kontext stehen allerdings ebenso wenig im Mittelpunkt der Preisvergabe wie die speziellen Fachleistungen restauratorischer Sanierungsmaßnahmen. Vielmehr sollen jene Projekte gewürdigt werden, die durch bedachte Stadtpolitik baulich, stadträumlich und von der Nutzung her zum Erhalt und zur zeitgemäßen Fortschreibung der jeweiligen historischen Stadtpersönlichkeit als einem gesellschaftlich, kulturell, wirtschaftlich und sozial erstrebten und akzeptierten Lebensraum beitragen.

Teilnahmeberechtigt sind Bauherren in allen Städten im deutschsprachigen Raum, die in kommunaler Verantwortung oder als private Bauherren sowie als Planer Leistungen im Sinne der Ausschreibung vorweisen können. Der Abschluss der eingereichten Maßnahme sollte nicht länger als drei Jahre zurückliegen.

Einzureichende Unterlagen

Zur vergleichbaren Beurteilung der Maßnahme sind die einzureichenden Unterlagen zu begrenzen. Dies hält auch den zusätzlichen Aufwand für die Bewerber gering. Die Maßnahme sollte im Kontext der Stadtpersönlichkeit auf höchstens zwei Plänen dargestellt werden. Zusätzliche schriftliche Erläuterungen sollten auf zwei DIN A4-Seiten beschränkt werden. Weitere

vorhandene Unterlagen wie Vorbereitende Untersuchungen, Rahmenpläne, Übersichtspläne, Sanierungsberichte usw. können ergänzend beigefügt werden, sofern sie das Projekt im Sinne der Auslobung weiter erläutern.

Die Unterlagen sollen den Umgang mit dem geschichtlich überkommenen Stadtbestand bzw. mit der historisch geprägten Bausituation sowie die nutzungsbedingten baulich-gestalterischen Veränderungen bzw. die ergänzenden Neubauten zur Würdigung nachvollziehbar machen. Die Unterlagen sollten möglichst als pdf-Datei oder in anderer geeigneter elektronischer Weise eingereicht werden.

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

Preisvergabe

Über die Preisvergabe entscheidet eine unabhängige, fachlich qualifizierte Jury aus dem Kreis des Forum Stadt e.V.:

Dipl.-Ing. RAINER BRUHA, Vorstand Forum Stadt e.V., Dezernent für Stadtentwicklung i.R., Freiberg/Sachsen – Dipl.-Ing. Arch. WOLFGANG GRIESERT, Vorstand Städtebau und Umwelt der Stadt Osnabrück – Dipl.-Ing. Arch. JULIUS MIHM, Baubürgermeister der Stadt Schwäbisch

Gmünd; Dipl.-Ing. MARTIN RICHARD, Bürgermeister der Stadt Limburg a.d. Lahn; Dipl.-Ing. Architekt HERBERT WEISS, Wangen im Allgäu.

Zur Vergabe des Preises lädt Forum Stadt e.V. alle Einsender zur Internationalen Städtetagung am 10.-11. Mai 2012 in die Mitgliedsstadt Rottweil ein. Dabei werden die Ergebnisse im Rahmen der Tagung präsentiert.

*Die Bewerbungsunterlagen
(Stichwort: "Otto-Borst-Preis 2012")
sind bis zum 31.12.2011 einzureichen:*

Bewerbung per mail an:
forum-stadt@esslingen.de

Pläne in Papierform an:

Forum Stadt e.V.
c/o Stadt Rottweil
z.H. Frau Gudrun Müller
Hauptstrasse 21-23
D - 78628 Rottweil

Persönliche Auskunft erteilt:

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

BESPRECHUNGEN

HANS REINHARD SEELIGER/KIRSTEN KRUMEICH, *Archäologie der antiken Bischofssitze I: Spätantike Bischofssitze Ägyptens (Sprachen und Kulturen des christlichen Orients, Bd. 15)*, Wiesbaden: Reichert Verlag 2007, 32 sw-Abb., 162 S., 49,- Euro.

In den letzten Jahrzehnten haben in der Forschung die spätantiken Bischofssitze und ihre Baukomplexe die Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Die quellenmäßig gut überlieferten Bischofssitze Ägyptens sind dabei bislang vollständig vernachlässigt worden, weshalb sie die Bearbeiter in den Mittelpunkt ihrer Arbeit gestellt haben. In der ersten Hälfte des 4. Jahrhunderts sind in Unterägypten 34 und in Oberägypten 16 Bischofssitze bekannt. Diese Bischofssitze scheinen sich erst im Laufe der Zeit zu einem noch dichteren Netz entwickelt zu haben, wobei am ehesten an das 5./6. Jahrhundert gedacht wird.

Hans Reinhard Seeliger stellt die historischen Bedingungen der baulichen Gestaltung der Bischofssitze Ägyptens vor, während Kirsten Krumeich die archäologischen Befunde interpretiert. Dieser Gesamtüberblick leitet einen Katalog ein, der diejenigen Bischofssitze erfasst, für die sich ein Zusammenhang zwischen den erforschten materiellen Überresten spätantiker Sakral- und Profanbauten und der in den historischen Quellen belegten bischöflichen Präsenz herstellen lässt. Ausgehend von Alexandria – das Werk benutzt die griechischen Ortsnamen in lateinischer Umschrift – werden weitere elf Bischofssitze erfasst und mit ihren Namensvarianten, frühen historischen Zeugnissen, bischöflichen Sakralbauten und Residenzen, den epigraphischen Zeugnissen, jeweiligen Einzelheiten und der vorliegenden Literatur in sachlich eng begrenzter Auswahl vorgestellt. Die-



ser Katalog ist für die weitere Erforschung der Entwicklung des Christentums im Ägypten der Spätantike von grundlegender Bedeutung, obwohl er für die materiellen Zeugnisse einer bischöflichen Bautätigkeit „ernüchternd kurz“ ist, wie die Verfasserin selbst schreibt. Nicht einmal 15 % der Orte, die in der historischen Überlieferung als Bischofssitze erwähnt sind, sind hier erfasst. Manche spätantike Stadt, wie z.B. Tamiathis, lässt sich heute nicht einmal mehr lokalisieren und andere sind nur rudimentär erforscht. Dabei sind die christlichen Stätten der Spätantike in manchen Fällen unbeachtet zerstört worden oder wegen der herausragenden Denkmäler der Pharaonenzeit unbeachtet geblieben. Daher lässt sich die Veränderung des Stadtbildes durch bischöfliche Baumaßnahmen im Zuge einer wie auch immer zu sehenden „Christianisierung der spätantiken Stadt“ nur teilweise nachzeichnen. Häufiger standen auch nur die Kirchen der Siedlungen im Mittelpunkt der Grabungen, während das Umfeld vernachlässigt wurde. Dabei fehlen fast immer epigraphische Zeugnisse, die die Zuschreibung ergä-

bener Bauten an Bischöfe sichert. Die Situation der städtischen Entwicklung in Alexandria oder Hermoupolis megalē mit Bischofskirchen inmitten der Städte darf nicht als überall gültiger Zustand angesehen werden, wie das Beispiel von Antinooupolis beweist. Die gegebenen baulichen Voraussetzungen scheinen die Standortwahl des Ortsbischofs beeinflusst zu haben. Das Spektrum der Baumaßnahmen scheint dabei sehr weit gewesen zu sein. Eine Typologie der spätantiken Bischofskirche in Ägypten lässt sich daher nicht aufstellen. Neben der vorgegebenen baulichen Situation scheinen auch die Vorstellungen der Bischöfe und seiner Architekten sowie die zur Verfügung stehenden Gelder für die Planungen entscheidend gewesen zu sein. Der Bruch in der Hierarchie der ägyptischen Kirche durch das Konzil von Chalkedon konnte bislang z.B. durch in Nachbarschaft entstandene zwei Bauten von Bischofskirchen nicht nachgewiesen werden. Die Bischofsresidenzen sind weitgehend verloren, und auch die Räume der caritas sind nicht mehr auszumachen.

Die Bischöfe waren im 5./6. Jahrhundert verlässliche Vertreter städtischer Interessen. Eine bischöfliche Stadtherrschaft hat es dabei aber nicht gegeben, sondern sein hohes Ansehen und seine soziale Stellung haben den Bischof zum einflussreichen Wächter über alle amtlichen Belange einschließlich der Bauten gemacht. Ob man damit den profanen Mauerring jedoch neben die Kirchen als Zeichen von Präsenz und Macht der christlichen Bischöfe setzen kann, erscheint bei der bislang vorhandenen Anzahl sicherer Zeugnisse problematisch. Eine Vorbildfunktion Ägyptens bei der Christianisierung der spätantiken Stadt – wie z.B. bei der Entwicklung des Mönchswesens mit dem Klostergründer Pachomius – scheint auf dieser Grundlage nicht vorzuliegen.

Im Westen des Imperium Romanum ist es somit in diesem Bereich zu einer eigenständigen Entwicklung gekommen, auf die alle späteren Veränderungen im Bereich der christlichen Bauten aufgebaut haben.

Immo Eberl, Ellwangen/Tübingen

VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI,
Die Stadt im 20. Jahrhundert. Visionen, Entwürfe, Gebautes, Berlin: Wagenbach Verlag 2010, 2 Bde. im Schuber, zus. 912 S., 124,- €.

Was 1924 der holländische Avantgardist J.J.P. Oud in einem Brief an den deutschen Kritiker Adolf Behne schrieb, offenbart prophetische Qualitäten: „Ich habe bisweilen Angst, daß auf die ganze moderne Kunst sich Reaktionsbedürfnis zeigen wird. Ich glaube, es wird sich alles auf die Dauer rächen, und eine folgende Generation, die weiter will – so weit wie wir es auch jetzt wollen – wird das alles genau wieder so kaputt zu schlagen haben, wie wir den Akademismus bekämpfen müssen.“

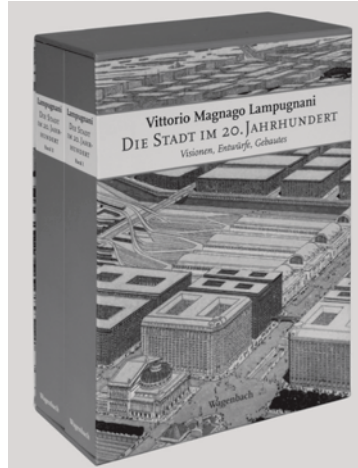
Das Heute ist vom Gestern eingeholt, das Morgen bereits wieder obsolet: Wenn es dafür noch eines Beweises bedurft hätte, dann hat der an der renommierten ETH Zürich lehrende Architekturhistoriker Vittorio Magnago Lampugnani ihn nun mit seinem *Opus magnum* vorgelegt. In aller Ausführlichkeit, schön illustriert und fein gedruckt, dokumentiert er die einander verdrängenden, sich wechselseitig überlagernden Absichten, Moden und Ethiken urbanistischer Intervention im 20. Jahrhundert: Le Corbusiers berühmte-berüchtigte „Plan Voisin“ aus den 1920er Jahren etwa, mittels dessen er Paris so signalhaft wie brachial umstrukturieren wollte, steht längst eine neue Wertschätzung der Gründerzeit entgegen. Und was einst als italienischer Futurismus oder als russischer Konstruktivismus so ambitioniert begann, ist nun Retroformen des amerikanischen „New Urbanism“ gewichen.

Gleich eingangs verdeutlicht Lampugnani das aus seiner Sicht zentrale Problem: Die Stadt als physische Erscheinung, als Stück gestalteter Umwelt sei bedroht. Ihre Behandlung habe „sich in falsch verstandenem Spezialisierungswahn aufgesplittet in Stadtplanung und Architektur. Die Erstere hat sich auf die Analyse der Zustände, auf die Erfüllung der Verkehrsanforderungen und die Ausweisung der Nutzungsflächen konzentriert, ohne dafür räumliche oder gar ästhe-

tische Vorstellungen zu entwickeln. Die Letztere ist in die Lücke gesprungen und hat begonnen, nicht nur einzelne Bauwerke, sondern ganze Ensembles zu gestalten, hat dabei allerdings oft die Analyse der Bedingungen vernachlässigt“. Dabei – und sehr zurecht – ist Städtebau für ihn weniger ein genialer Wurf als vielmehr das geduldige Aufbauen auf Grundlagen, die teilweise bestehen und teilweise geschaffen werden müssen. Und dass sich hinter jener poetischen Formulierung, die besagt, dass die öffentlichen Räume das Gedächtnis der Stadt formen, ein über die Jahrhunderte ausgebildetes westliches Stadtverständnis verbirgt, welches von der Prägekraft von Raumfiguren auf stadtesellschaftliche Wirklichkeit ausgeht: Auch das ist zunächst einmal ein einleuchtender Ausgangspunkt für die Untersuchung.

Trotz eines Umfangs von gut 900 Seiten wäre es eine Illusion, hier eine Art Vollständigkeit zur Stadtgeschichte des letzten Zentenariums zu erwarten. Darauf kam es Lampugnani wohl auch gar nicht an. Und weil die Einzelergebnisse so unterschiedlich sind wie die untersuchten Strukturen – ausgeführt oder Papier geblieben, schulbildend oder isoliert –, gliedert er die beiden Bände in 28 Kapitel. Sie stellen recht eigenständige Essays dar, in denen wiederum charakteristische Erscheinungsformen des Städtischen destilliert werden. Und sie offenbaren auch, dass Lampugnani ein scharfes Auge hat für die geistigen Voraussetzungen – etwa die Entwicklung der Postmoderne aus den provozierenden Betrachtungen von Robert Venturi über Las Vegas aus den frühen 1970er Jahren. Die Geschichte von Architektur und Städtebau seit dem Ende des 19. Jahrhunderts erweist sich konsequenterweise nicht als lineare Entwicklung vom Historismus zur Moderne und (hybrider) Zeitgenossenschaft, sondern als ein Nach- und Nebeneinander ganz unterschiedlicher Ausformungen und Konzepte.

Es ist nicht weiter verwunderlich, dass die Geschichte beim englischen Parlamentssteno-graphen Ebenezer Howard beginnt. Er wollte sowohl die soziale Frage mittels sozialreformerischer Maßnahmen entschärfen, als auch durch



die Gründung von sogenannten „Garden Cities“ ein Gegengewicht zum damals schrankenlosen Wachstum der Großstädte schaffen. Nicht die Suche nach einem architektonisch gefassten Ideal ist das Charakteristische seines Konzepts, sondern das planmäßige Angehen realer Missstände in großem Maßstab. Wenngleich seine Ideen nur in verkümmerter Form umgesetzt wurden, hatten sie mittelbar doch einen durchschlagenden Erfolg. Der Londoner Vorort Letchworth von 1905, ein paar Jahre später auch Hampstead Garden Suburb, beide von Barry Parker und Raymond Unwin projektiert, belegen dies ebenso wie zeitlich parallele deutsche Entwicklungen, die später dann einmündeten in die berühmten Siedlungen der Weimarer Republik – hier sei nur an Ernst May in Frankfurt und Bruno Taut in Berlin erinnert.

All dem Dargebotenen unterliegt, gleichsam als Subtext, das Ideal der europäischen Stadt. Folgerichtig sieht der Autor seine Aufgabe – ja seine Berufung – gewissermaßen darin, die mitunter großen, häufig eher großspurigen urbanen Visionen, die doch dieses 20. Jahrhundert geprägt haben, zu hinterleuchten. Auch wenn er die großformatigen Hausagglomerate, welche Hans Scharoun 1957 für den Hauptstadt-Wettbewerb Berlin zwischen seine Stadtautobahnen streute, als „Chiffren des positiven Bildes einer Weltstadt, die im Zeichen der Mobilität, der

Wirtschaftlichkeit und der neuen organischen Ästhetik entstehen sollte“, recht freundlich interpretiert: Er gibt mitnichten den Zukunftsenthusiasten, vielmehr zieht er sich auf die Rolle des Beobachters und verhaltenen Mahners zurück. Mag er auch vordergründig viel interpretatives Verständnis für die wie auch immer utopischen Aufbrüche äußern, so bleibt seine subtile Distanzierung doch stets fühlbar. Kein Wunder, dass jener stadtgestalterische Stempel, den etwa Joze Plecnik der k.u.k.-Provinzmetropole Laibach, dem heutigen Ljubljana, aufdrücken konnte, besser weg kommt als Frank Lloyd Wrights „Broadacre City“ aus den 1930er Jahren, dieser Apotheose einer autogerechten, auf individuellen Hausparzellen gründenden Siedlungsweise, die die bestehenden Städte auf einem regionalen, landwirtschaftlich bestimmten Raster umdisponiert.

Natürlich rücken auch die neuen Hauptstädte in den Fokus: Dhaka in Bangladesh, ein drucksvoll Gestalt geworden in den Bebauungsplänen des in Estland geborenen Amerikaners Louis Kahn. Luigi Costas und Oscar Niemeyers Brasilia, jener im Lufbild an einen Vogel mit offenen Schwingen erinnernden, gleichsam mitten im Nichts entstandenen Baustruktur. Aber auch Le Corbusiers Entwurf für Chandigarh, der Kapitale des indischen Punjab: Aller Unterschiedlichkeit der Orte zum Trotz sind sie geprägt vom Glauben an die Kraft der unmittelbar sichtbaren Ordnung – und vom schönen Traum, dass harmonisch entworfene Städte auch harmonische Gesellschaften hervorbringen würden. Doch so gut wie nichts wird gesagt darüber, wie es sich darin lebt, wie die neuen Gebilde sich im Alltag behaupten. Wie überhaupt nur sehr wenige Beispiele die nicht-westliche Welt behandeln; und wenn, dann dienen sie hauptsächlich als Alibi für europäische Geistesgeschichte oder als Schaufenster okzidentaler Kultur.

Was zudem außer Betracht bleibt, das ist die Frage der „Produktion von Stadt“ – also das diffuse Zusammenwirken zwischen Planung und Materialisierung im Prozess der Urbanisierung, die Interaktion von privaten Unternehmern und öffentlicher Hand, von Investitionen und Inter-

ventionen, der Ausgleich von Profit, Effizienz und sozialer Gerechtigkeit, der für die europäische Stadt zu einem so zentralen Thema wurde. Stattdessen scheint jene Interpretation, die Lampugnani für den renommierten italienischen Architekten und Theoretiker Aldo Rossi wählt, auch für ihn selbst zu stehen: „Hier spricht jemand, für den Architektur eine Leidenschaft ist; der sie nicht abstrakt zu betrachten vermag, sondern für den sie untrennbar mit dem Schicksal der Menschen verknüpft ist.“ Auch der latente Versuch, Architektur systematisch mit Stadt zu synonymisieren, ist hier schon angelegt. Damit aber fehlt etwas sehr Grundsätzliches. All diese großen urbanen Pläne möchten die Zukunft in den Griff nehmen, sie wollen den Zufall eliminieren und einen idealen Zustand erreichen. Was aber, wenn die Zukunft eine spontane Ordnung ist – oder, um es mit dem schottischen Aufklärer Adam Ferguson zu sagen „Ergebnis menschlichen Handelns, nicht menschlichen Entwurfs“. Mag sich die von ihm kompilierte Stadtbau-Historiographie im wesentlichen auch als eine Geschichte des Scheiterns erweisen, so stellt sich Lampugnani solche Fragen lieber nicht.

Dass mit Giorgi Grassi und O.M. Ungers, den Brüdern Krier und eben Rossi, dass mit der IBA 87 in Berlin und der Revitalisierung von Barcelona anlässlich der Olympiade von 1992 ein ganz bestimmter Ausschnitt aus dem urbanistischen Kosmos ins abschließende Kapitel gepackt wird, kann man nicht anders denn als programmatisch lesen: Das sind Lampugnani wohl bedeutsamsten Referenzfiguren und -orte; und sie stehen auf je eigene Art und Weise für „die Möglichkeit, die traditionelle Stadt mit modernen Mitteln zu rekonstruieren, ohne sie zu fragmentieren, zu imitieren oder zu zerstören“. Ausgeführt freilich wird das nicht; ein vertiefendes Fazit oder einen Ausblick sucht man am Ende vergebens. Vorhang zu und viele Fragen offen?

Robert Kaltenbrunner, Bonn/Berlin

TILMAN HARLANDER/WOLFRAM PYTA
(Hrsg.), *NS-Architektur: Macht und Symbolpolitik (Kultur und Technik, Bd. 19)*,
Berlin: LIT Verlag 2011, zahlr. Abb.,
270 S., 29,90 €.

War die Aufarbeitung der NS-Architektur nach 1945 zunächst tabu, ging es dann um personelle Kontinuitäten und schließlich folgend um komplexere Fragen von Brüchen, Verwerfungen und vertiefende thematische Zugänge. Das festgefügte Bild der „Nazi-Architektur“ geriet damit ins Wanken. Der Band reiht sich hier ein. Es geht um die Selbstdarstellung des NS-Regimes, um Architektur und Städtebau als Macht- und Symbolpolitik. Das anschwellende wissenschaftliche Schrifttum und weitere Auswertungen von Archivbeständen ermöglichen neue und differenziertere Zugänge und Fragestellungen.

Von Christoph Raichle wird die symbolische Machtausübung durch Architektur im Kontext charismatischer Herrschaft vom „Erzeuger“ bis zum „Verbraucher“ hinterfragt. Bei diversen Großereignissen setzte Hitler gezielt auf Nähe und/oder Distanz und die entsprechende baulich-räumliche Kulisse. Werner Durth rekurriert auf Hitlers frühe Äußerungen, Baumeister und Architekt werden zu wollen. Die Planungen für Weimar und Berlin und die entsprechenden Akteure werden dabei beispielhaft analysiert. Sie spiegeln den Gestaltungswillen des Führers, der den Ehrgeiz von Architekten wie Albert Speer ausnutzte. Letzterer konnte als Voraussetzung für seine Planungen „Judenfreie Gebiete“ in Berlin vermelden.

Harald Bodenschatz lenkt den Blick auf den faschistischen Städtebau in Italien und die Hauptstadtplanungen in Rom. Dabei werden verschiedene Phasen unterschieden, in denen unterschiedlich akzentuiert und selektiv das „alte Rom“ als Zeugnis historischer Größe bemüht wird. Der Autor verweist auf die verblüffend unkritische Einschätzung des Wirkens von Architekten und Städtebauern nach 1945, die weitgehend als unpolitische Fachleute „rehabilitiert“ wurden und – anders als in Deutschland – auch weiter ihre Affinität zu politischen Über-



zeugungen des Faschismus artikulieren konnten. Beiträge über die faschistische Besatzungs- und Baupolitik Italiens in Libyen und über Spanien hätten hier die Vielfalt faschistischer Architekturen noch weiter ausloten können.

Die Ordensburg der deutschen Arbeitsfront bilden einen besonderen Bautypus, in denen die zukünftige Führungselite des NS-Staats geschult werden sollte. Michael Flagmeyer untersucht nicht nur die baulichen Zeugnisse wie die Ordensburg in Sonthofen und Vogelsang, sondern auch das Ausbildungskonzept für den „Führernachwuchs“. Nach einer vordergründigen „Entnazifizierung“ durch das Abschlagen der NS-Herrschaftssymbole wurden einige Einrichtungen dann von der Bundeswehr genutzt. Das Olympische Dorf in Berlin ist bisher gegenüber dem Olympiastadion von Werner March noch nicht hinreichend analysiert worden. Emanuel Hübner untersucht die Neuplanungen nach der Machtübernahme, die ein völlig neues Konzept mit einer Gartenstadt als Olympischem Dorf 14 km westlich von Berlin vorsahen. Die Wehrmacht trat offiziell als Bauherr auf, und von vornherein war ein militärisches Nachnutzungskonzept einbezogen.

In dem Beitrag von Jo Sollich wird das Architekturbüro von Herbert Anton Rimpl („Rimpls Laden“) als eines der größten Büros in der NS-

Zeit untersucht. Über den Bau von Flugzeugwerken und Werksiedlungen profilierte sich Rimpl und erhielt schließlich diverse Großaufträge wie den Bau der „Stadt der Hermann Göring Werke“ (Salzgitter) und Beauftragungen von Albert Speer. Rimpl baute dabei einen „Architekturkonzern“ mit 1.000 Mitarbeitern auf, um die Großaufträge professionell mit fordistischer Arbeitsweise erledigen zu können. Ähnliche Rationalisierungsformen waren auch im Wohnungsbau intendiert.

Arne Keilmann analysiert die Planungen zum Wohnungsbau nach dem Kriege der „Akademie für Wohnungswesen e.V.“, die als Forschungseinrichtung den Reichswohnungskommissar bei der Erzielung von Höchstleistungen im Wohnungs- und Siedlungswesen unterstützen sollte. Damit verschoben sich die Schwerpunkte hin zur praktischen Erforschung von Baustoff-, Wirtschaftlichkeits- und Normungsfragen. Durch die zunehmenden Luftangriffe und Verluste an Arbeitsmaterialien galt es dann, sich ab 1943 auf Behelfsbauten zu konzentrieren. Die ursprünglichen wohnungsreformerischen Ideale der 1920er Jahre gerieten dabei immer mehr ins Hintertreffen und man verstrickte sich ausweglos in das NS-Herrschaftssystem.

Stuttgart als „Stadt der Auslandsdeutschen“ ist bisher in der Reihe der Führer- und Gaustädte wenig erforscht worden. Roland Müller beleuchtet die schwäbische Gauhauptstadt, die es nicht in die Reihe der Führerstädte geschafft hatte, und Pläne zwischen pragmatischen Konzepten und ideologischem Überbau. Gauforum und Rathausneubau waren zentrale Themen neben der Option der Verlegung des Hauptbahnhofs, die damals schon erwogen, aber als nicht realisierbar eingestuft wurde. Damit ist der Bogen zur einflussreichen Stuttgarter Architekturschule geschlagen, die von Dietrich W. Schmidt in ihren Kontinuitätslinien seit den 1920er Jahren nachgezeichnet wird. Die Protagonisten der Schule mussten nach rationalem Pragmatismus, einen schwierigen Spagat zum „unauffällig natürlichen“ unternehmen. Der Autor skizziert die Aura und die Wirkungsmacht dieser wichtigen Ausbildungsstätte für Architekten.

Paul Bonatz, eines der führenden Mitglieder der Stuttgarter Schule, wird hier in dem Beitrag von Roland May vor allem als Brückenbauer bewertet. Mit den Reichsautobahnen, dem umfangreichsten Verkehrsinfrastrukturprojekt der Zeit, entstanden viele Brückenbauaufgaben. Die ingenieurmäßige Gestaltung war dabei von einer Ambivalenz zwischen „Werkgerechtigkeit“ und „konstruktiver Ehrlichkeit“ gegenüber der monumentalen Ausdrucksarchitektur gekennzeichnet. Wolfgang Voigt untersucht die deutschen Planungen und Bauten im annektierten Elsass von 1940-1944 und die baulich-räumlichen Folgen der „Rückdeutschung“. Obwohl die Administration ausgetauscht und anderes planendes Personal hinzukam, blieben Nischen und Testfelder für neue Planungskonzepte. Basierend auf einer Hitlerskizze, die eine Art Weisungscharakter bekam, wurde ein Wettbewerb für ein „Neues Strassburg“ ausgeschrieben. Viele Bauten und Vorhaben – so weist Voigt nach – atmeten den Geist der Stuttgarter Schule.

Die NS-Planungen im Osten sind bereits umfänglich recherchiert worden. Karl R. Keger untersuchte dabei bisher wenig beachtete Perspektiven. Die geplante Aussiedlung aus dem Westen und die Umsiedlung in den Osten hätte erhebliche Arbeitskräfte abgezogen, schrumpfende Städte entstehen lassen und wäre mit einer Überalterung der Bevölkerung einhergegangen; aus dem „Volk ohne Raum“ drohte ein „Volk ohne Jugend“ zu werden. Die Arbeiten von August Lösch, Konrad Meyer, Gottfried Feder und Walter Christaller beinhalten pseudowissenschaftliche neue Perspektiven der Raumforschung, die Richtwerte sind allerdings meist grob „gegriffen“ und werden folgend problemlos für die Deportationen und Ziele des Generalplan Ost instrumentalisiert. Im Beitrag von Wendelin Strubelt, Jörg Blasius und Detlef Briesen geht es weiter ausgeholt um Raumplanung und Raumforschung im 20. Jahrhundert im Spannungsfeld gesellschaftlicher und technischer Entwicklung. Die Autoren verweisen auf die gedanklichen und personellen Kontinuitäten, die die Raumordnung und Raumplanung zu brutalen Instrumenten der „Umgestaltung“

in Osteuropa degenerieren ließen. In welchem Kontext das mit vielen Belegen ausgeführte aktuelle Thema der Gentrification zum Titel dieses Bandes steht, erschließt sich nicht. Kontinuitäten von Leitbildern wie der „Ortsgruppe als Siedlungszelle“ zu Nachbarschaftsmodellen werden dagegen nicht ausgeführt.

Sind viele Architektenbiographien, Bauten und Planungen inzwischen weitgehend ausgeleuchtet, geht es in diesem Band fokussiert um die Frage der Vermessung der dynamischen Interaktion zwischen Ästhetik und Politik, um Wahrnehmungspraktiken und Deutungsmuster. Der Band – Ergebnis eines Symposions 2009 in Stuttgart – versammelt damit spannendere neuere Arbeiten, die auf der Basis der Auswertung von Archivbeständen und Nachlässen Forschungslücken schließen und neue Fragestellungen eröffnen. Warum allerdings so wenig auf den vorhandenen Stand der Forschung (wie z.B. H. Frank, *Faschistische Architekturen*, 1985) rekurriert wird, erschließt sich dem Rezensenten nicht. Vor allem der Einfluss und die Rolle der einflussreichen Exponenten der „Stuttgarter Schule“ zieht sich wie ein roter Faden durch den auf Südwestdeutschland konzentrierten Band. Ein Register allerdings wäre hilfreich gewesen.

Dirk Schubert, Hamburg

URSULA FLECKEN/LAURA CALBET I ELIAS (Hrsg.), *Der öffentliche Raum. Sichten, Reflexionen, Beispiele (Sonderpublikation des Instituts für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin)* Berlin 2011, zahlr. Abb., 250 S., 19,90 Euro.

Der öffentliche Raum ist seit jeher wichtiger Bestandteil von Siedlungsstrukturen. In ihm bilden sich politische, ökonomische und soziale Strukturen der Gesellschaft ab. Er stellt daher einen zentralen Aspekt jeglicher sich mit Raum

befassender Disziplin dar, in Theorie, Praxis und Ausbildung. Der Sammelband „Der öffentliche Raum“, anlässlich der Verabschiedung von Urs Kohlbrenner nach zwölf Jahren Gastprofessur am Institut für Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin, ist keine klassische Dankeschrift, sondern ein ernstzunehmender Beitrag zur Debatte über den öffentlichen Raum. Die Leserinnen und Leser finden eine breite Facette an fachlichen Stellungnahmen vor; unterteilt in drei Teile: Reflexionen, Sichten und Beispiele. Die Menge der Beiträge – 18 an der Zahl – und die unterschiedlichen Hintergründe und Fachdisziplinen der Autoren machen schnell klar: Wer hofft, eine einheitliche Definition des öffentlichen Raumes zu finden, hofft vergeblich. Angesichts der steigenden Bedeutung des Themas im fachpolitischen Diskurs der letzten Jahrzehnte ist dies jedoch durchaus begrüßenswert und verweist zu Recht auf die unterschiedlichen Sicht- und Herangehensweisen, mit denen sich Theorie, Praxis und Politik dem Thema nähern – auf unterschiedlichen Maßstäben und mit unterschiedlichen Interessen.

Einzig drei Beiträge, je einer in jedem der drei Teile, gehen explizit auf die Arbeit von und mit Urs Kohlbrenner ein. Der einleitende Beitrag von Ursula Flecken setzt sich mit dem preisgekrönten Wettbewerbsbeitrag des Studenten Urs Kohlbrenner und seiner Kommilitonen Hannes Dubach, Gert Kicherer und Jürg Sulzer für das Karlsruher „Dörfle“ aus dem Jahr 1970 auseinander. Hier wird deutlich, dass Urs Kohlbrenner schon während seiner Studienzeit wegweisende Ideen und Konzepte vertreten hat. Die differenzierte Herangehensweise an den öffentlichen Raum, seine Funktion und Bedeutung für die Stadt zeugen von einem beeindruckenden Stadtverständnis.

Der Beitrag von Christin Syperrek und Ellen Daßler beschreibt die Notwendigkeit, den öffentlichen Raum nicht nur zu sehen und zu erfahren, sondern ihn lesen zu lernen und zu hinterfragen. Anhand verschiedener Beispiele von Urs Kohlbrenner geleiteten Exkursionen wird aufgezeigt, wie sehr er sich dafür einsetzte, dass dies selbstverständlicher und unbedingter Teil

der Ausbildung von Planerinnen und Planern sein muss.

Der letzte Beitrag des Bandes von Marc Jordi geht auf die atmosphärischen Qualitäten des öffentlichen Raumes und ihrer Bedeutung für den Entwurfsprozess ein. Die entwurfliche Entwicklung des gebauten öffentlichen Raumes mit Hilfe des Mediums der Handzeichnung und die dabei notwendige Übersetzung der „Anmutung eines Raumes“ (S. 231) in die Exaktheit des gezeichneten Plans ohne Qualitätsverlust stehen hier im Mittelpunkt der Erläuterungen aus Sicht eines Praktikers.

Die Einteilung der Beiträge in die drei Teile: Reflexionen, Sichten und Beispiele scheint auf den ersten Blick sinnvoll; mit weiterem Lesen wird aber klar, dass sich die Beiträge nicht immer präzise einordnen lassen und ihre Herangehensweisen an das übergreifende Thema, „den öffentlichen Raum“, unterschiedlicher kaum sein könnten.

Die Beiträge von Dieter Frick und Enrico Gualini/Stefano Tiracchia behandeln die theoretischen Ansätze von Raum. Dieter Frick geht dabei auf die Frage ein, wie räumliche Synergie, „das Verhältnis von ‚Dingen und Dingen‘“ (S. 37) und *supportiveness*, „das Verhältnis von ‚Personen und Dingen‘“ (S. 37), erreicht werden kann und nähert sich der Antwort in Auseinandersetzung mit verschiedenen Theorien zum öffentlichen Raum, darunter vor allem Bill Hilliers Theorie zur Raumkonstruktion aus seinem Buch „Space is the Machine“, welche durchaus einige prägnante Abbildungen zur Erläuterung vertragen hätte.

Gualini/Tiracchia gehen den Typologien „Räumen der Disziplin“ und den „Räumen der Freiheit“ nach sowie der Fragestellung wie diese von Stadtpolitik und -planung erzeugt und beeinflusst werden können. Kritisch anzumerken ist bei diesen sehr spannenden Überlegungen, dass nicht fachkundige Leser durch das fehlende Benennen konkreter Orte der beiden Raumtypen mit einer schwer verortbaren Theorie konfrontiert sind.

Der gemeinsame Beitrag von Christiane Rhede, Florian Hutterer, Stephanie Herold und



Laura Calbet i Elias untersucht ein historisches Dokument, den Hobrechtplan von 1862 und formuliert erste Fragen für ein geplantes Forschungsprojekt („Das Hobrechtsche Berlin“) am Beispiel der Betrachtung des öffentlichen Raumes im Hobrechtplan.

Die veränderten Anforderungen an den öffentlichen Raum heute hinsichtlich seiner Nutzung und Produktion werden in den Beiträgen von Uwe Altröck und Dietrich Henckel untersucht. Während Dietrich Henckel sich vor dem Hintergrund flexiblerisierter und veränderter Zeitabläufe im beruflichen wie privaten Lebensbereich für die stärkere Einbeziehung der unsichtbaren Dimensionen der Planung, besonders der Zeit, ausspricht und neben der Anpassung der öffentlichen Räume an die Zeit (mit Beachtung aller dadurch entstehender Konflikte) auch die Erkennbarkeit der Zeit im Raum fordert, geht Uwe Altröck auf die Produktionsformen des öffentlichen Raumes und die beteiligten Akteure ein. Unter neo-liberalen Vorzeichen in der Raumproduktion verweist er auf die Chancen, die neue Kooperationen zwischen öffentlichen und privaten Akteuren ermöglichen und welche Fallstricke sich daraus ergeben können. Der teils provokant geschriebene Beitrag regt an, die Mechanismen der modernen Raumproduktion mit frischem Blick kritisch zu diskutieren.

Eine Abkehr von vorhandenen Denkmustern fordert auch Luka Bakradze in seinem Beitrag und bricht eine Lanze für ein Umdenken hinsichtlich der Verhältnisse von Automobil und Mensch im öffentlichen Raum. Luka Bakradze beschreibt eine Bedeutungssteigerung des öffentlichen Raumes aus umwelt-psychologischer Sicht mit besonderem Blick auf die soziale und die materielle Umwelt. Besonders für den Wandel der Verkehrsräume zu Lebensräumen – einem international beobachtbarem Trend – entwickelt er neue Sichtweisen auf bestehende Regeln und Strukturen.

Der letzte Beitrag im Teil „Reflexionen“ von Laura Calbet i Elias beschäftigt sich erneut mit den Produktionsmechanismen von Raum. Die tiefe Einblicke in die Stadtplanung Barcelonas erlaubenden Ausführungen setzen sich sowohl mit den positiven wie mit den negativen Folgen eines neuen Raumverständnisses und neuer Anforderungen an den Raum auseinander. Der Vergleich mit den Strukturen Berlins eröffnet hierbei interessante Ansätze für eine Diskussion darüber, wieviel Planung der öffentliche Raum braucht und welche Qualitäten in den „sich sowohl dem ökonomischen als auch der Planung der Stadt“ (S. 116) entziehenden „terrain vagues“ (nach Solá-Morales) liegen.

Der Teil „Sichten“ beginnt mit einer interessanten Überlegung zur ökonomischen Wertbestimmung von Grün- und Freiflächen von Guido Spars. Die sich ergebenden Ergebnisse scheinen jedoch vor allem für die ökonomischen Interessen der Immobilienwirtschaft profitabel zu sein; offen bleibt die Frage, wie die Erkenntnisse für die Planung und Steuerung durch die öffentliche Hand genutzt werden könnten. Einen Schritt weiter geht Ricarda Pätzold in ihren Betrachtungen zur Außengastronomie in Berlin, Zürich und New York. Der Vergleich der verschiedenen Situationen, Reglements und Trends in den drei Städten zeigt die Wichtigkeit der Bespielung des öffentlichen Raumes und verdeutlicht gleichzeitig, wie unterschiedlich die Außengastronomie zur Stadtentwicklung eingesetzt werden kann und wird. Im direkten Vergleich offenbart sich besonders für Berlin eine Chance mit der Schaf-

fung klarer Regelwerke diese Potenziale zur Urbanisierung stärker zu nutzen.

Eine etwas andere Herangehensweise an das Phänomen des öffentlichen Raumes zeigt der Beitrag von Stephan Mitschang und Tim Schwarz. Ihre Analyse der in der Bauleitplanung festgeschriebenen Mittel zur Einflussnahme auf den öffentlichen Raum ist zwar komplex, verdeutlicht jedoch die rechtlichen Mittel hinsichtlich der Gestaltung des öffentlichen Raumes, besonders sogenannter POPS (privately owned public spaces). Vor allem die Verknüpfung verschiedener Festsetzungsmöglichkeiten des BauGB erlaubt nicht nur die Festlegung einer bestimmten Nutzung, sondern auch die Entscheidung, ob ein Raum öffentlich oder privat genutzt werden kann – ein für kommunale Akteure mächtiges Planungsinstrument.

Mit den „green-infrastructures“ behandelt der Beitrag von Rafael E. Pizzaro ein immer wichtiger werdendes Thema in der Stadtentwicklung und bietet zugleich eine kritische Analyse der bisherigen Literatur. Obwohl das Thema der dezentralen Versorgung – besonders der großen Ballungszentren, aber auch mittelgroßer und kleinerer Städte – immer bedeutsamer wird, gibt es für den Planer nur wenig Literatur, die ihn bei der konkreten Planung unterstützt. Pizzaro verweist somit – besonders angesichts der Vorstellung einer ansehnlichen Menge an bereits realisierten Projekten im öffentlichen Raum, die urbane Qualitäten mit neuen ökologischen Anforderungen an die Städte verbinden – auf eine Lücke in der Fachliteratur, die dringend gefüllt werden muss, auch im Hinblick auf die Ausbildung zukünftiger Planerinnen und Planer.

Elena Wiezorek geht erneut auf den Aspekt der Raumproduktion ein und schließt an einige Beiträge aus dem ersten Teil an. Sie konzentriert sich hierbei auf die Form der Eigentümerstandortgemeinschaften (ESG) als private Produzenten von Stadtraum. Im Fokus stehen dabei die Analyse der Handlungsstrategien und Interessen der Eigentümer sowie die Auswirkungen auf den entstehenden öffentlichen Raum und die „Frage, ob der öffentliche Raum weiterhin öffentlich bleibt“ (S. 144).

Elke Pahl-Weber beschäftigt sich mit dem Forschungsfeld des Quartiers und dem öffentlichen Raum im Quartier. Zu erkennen ist, dass der öffentliche Raum – früher eher wenig im Fokus der Forschung – auch hier kontinuierlich an Bedeutung gewinnt. Hierbei wird ebenfalls deutlich, dass nicht nur der baulich-gestalterische Aspekt des öffentlichen Raumes im Vordergrund steht, sondern zunehmend auch die handlungsbezogenen Akteure. Herausgearbeitet werden die Dimensionen der Forschungsperspektive und sich daraus ergebender Möglichkeiten und Fragen hinsichtlich klassischer wie neuer Partnerschaften, oder auch der Frage nach der Zertifizierung von privat geschaffenen öffentlichen Räume.

Der letzte Teil des Sammelbandes zeichnet drei Beispiele aus der realen Praxis nach. Neben dem einleitend erwähnten Beitrag von Marc Jordi findet sich ein Überblick über das Planwerk Leipzig 2015+ von Engelbert Lütke-Daldrup und seine Bedeutung für die Leipziger Stadtplanung. Der notwendigen Kürze des Beitrags geschuldet lässt der gute Überblick mit seinen vertieften Betrachtungen zum öffentlichen Raum aber auch noch Fragen offen: Insbesondere, ob das Leipziger Planwerk mit seiner scheinbar im Vergleich zum Berliner Planwerk Innenstadt pragmatischer und selbstbewusster Nutzung seitens der Verwaltung und seiner Akzeptanz von Seiten privater Investoren einen wichtigen Beitrag zur künftigen Entwicklung der von Schrumpfung betroffenen Stadt leistet. Der Erfolg des Planwerks Leipzig 2015+ unterstreicht ebenfalls die Notwendigkeit klarer räumlicher Visionen auf gesamtstädtischer Ebene für die Entwicklung der Städte und ihrer öffentlichen Räume.

Auf gänzlich anderem Maßstab beschreiben Harald Bodenschatz und Johannes Geisenhof die im Jahre 1987 von ihrer Planungsgruppe DASS durchgeführte behutsame Stadterneuerung der Hauptstraße von Wendlingen bei Nürnberg. Klar verständlich werden hier die wesentlichen gestalterischen und regulativen Ansätze herausgearbeitet, die zu einer Aufwertung und Wiederbelebung des vom Durchgangsverkehr geplagten öffentlichen Raumes führen und

die bis heute Wirkung zeigen. Von Interesse ist hier auch die Analyse der unterschiedlichen Geschwindigkeiten in denen sich die einzelnen Elemente, die den öffentlichen Raum prägen, verändern.

Abschließend sei noch einmal auf den Versuch der Gliederung in drei Bereiche verwiesen, welcher zwar schlüssig, jedoch nicht zwingend notwendig erscheint. Die Beiträge lassen sich gut einzeln lesen und ein Springen zwischen den Teilen ist mühelos möglich. Vielleicht hätten zusammenfassende Überlegungen der Herausgeber die einzelnen Teile stärker zusammenbinden können. Nach dem letzten Beitrag wird man daher nun etwas plötzlich aus dem Band entlassen. Aufgrund der hohen Qualität der einzelnen Beiträge und der mit diesem Band durchaus gelungenen Bereicherung der laufenden Debatte zum öffentlichen Raum ist dies jedoch ein verkraftbarer Wermutstropfen. Die einleitenden Worte von Gabi Dolff-Bonekämper sind somit keine leere Versprechung: „Kolleginnen und Kollegen widmen Urs Kohlbrenner nun eigene Überlegungen zu Form, Funktion und Bedeutung des öffentlichen Raumes in der heutigen Stadt, ihm zu Ehren und den Leserinnen und Lesern zum Gewinn.“

Aljoscha Hofmann, Berlin

Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung



38. Jahrgang

2011

Inhaltsverzeichnis
38. Jahrgang 2011

Herausgegeben von Forum Stadt -
Netzwerk historischer Städte e.V.

in Verbindung mit Gerd Albers,
Helmut Böhme, Friedrich Mielke,
Jürgen Reulecke, Erika Spiegel und
Jürgen Zieger

BAG-Verlag

ISSN 2192-8924



Vierteljahresschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben von »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 (Besprechungen)

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

Dr. Theresia Gürtler Berger, Stadt Luzern,
Ressortleitung Denkmalpflege

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@email.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 auch
das Recht zur Herstellung elektronischer Versio-
nen und zur Einspeicherung in Datenbanken so-
wie das Recht zu deren Vervielfältigung online
und offline. Alle in dieser Zeitschrift veröffentli-
chten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Kein
Teil der Zeitschrift darf außerhalb der engen Gren-
zen des Urheberrechts ohne schriftliche Genehmi-
gung in irgendeiner Form reproduziert oder in
eine von Maschinen, insbesondere von Datenver-
arbeitungsanlagen verwendbare Sprache übertra-
gen werden.

Druck: Griebisch & Rochol Druck, Hamm

© 2011 Forum Stadt, Esslingen

Printed in Germany. ISSN 2192 - 8924



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

Inhaltsverzeichnis 2011¹

THEMENHEFTE

Neue alte Stadt – 50 Jahre Netzwerk historische Städte e.V., Heft 1/2011, hrsg. von HARALD BODENSCHATZ und TILMAN HARLANDER	3 ff.
»Stuttgart 21« – Reflexionen, Heft 3/2011, hrsg. von TILMAN HARLANDER und HANS SCHULTHEISS	129 ff.

ABHANDLUNGEN

BODENSCHATZ, HARALD, Die historische Stadt im Visier der »Allgemeinen Städtebauausstellung Berlin« 1910	51
BODENSCHATZ, HARALD, Berlin und Stuttgart: Wie kommt die Eisenbahn in der Stadt an? Städtebauliche Überlegungen zum Bahnhofsvorplatz von gestern, heute und morgen	(3/11) 141
BRETTSCHEIDER, FRANK, Die Schlichtung zu »Stuttgart 21«: Ein Prototyp für Bürgerbeteiligung bei Großprojekten?	(3/11) 203
BRÄUER, MICHAEL, Alte Städte – neue Chancen: Erhaltende Stadterneuerung in den neuen Bundesländern 1990-2010	75
BRAUM, MICHAEL, Zeitgemäßes in der alten Stadt. Ein Plädoyer für mehr Baukultur	66
BRICHETTI, KATHARINA/MECHSNER, FRANZ, Eine neue Ästhetik für Städte- bau und Architektur? Inspiration durch Ansätze zum »Embodied Mind« ...	(2/11) 145
BRUHA, RAINER, Stadtsanierung in Freiberg/Sachsen	85
DURTH, WERNER, Aufklärung, Diskurs und Widerspruch: 50 Jahre »Die Alte Stadt«	17
GÖSCHEL, ALBRECHT, Ort und Raum: Die kulturelle Dimension im Konflikt um »Stuttgart 21«	(3/11) 181
HARLANDER, TILMAN/SCHULTHEISS, HANS, »Stuttgart 21«–Reflexionen ..	(3/11) 131
HEINTEL, MARTIN/KRAUS, VALENTIN/NEUREITER, ANTON/ WEIXLBAUMER, NORBERT, Kulturlandschaftsraum Wien–Grinzing: Eine Potenzialanalyse	389
HOLL, CHRISTIAN, Was »Stuttgart 21« zu sehen gibt	(3/11) 193
KALTENBRUNNER, ROBERT, Wiederkehr des Zeitlosen. Stadtbaukultur oder: Wieviel »Schönheit« braucht die Gesellschaft?	(2/11) 131

1 Durch ein technisches Versehen beginnen die Hefte 2 und 3/2011 mit der gleichen Seitennummerierung. Bei den betroffenen Artikeln ist daher neben der Seitenzahl auch die Heftnummer angeführt.

KAUFMANN, THERESIA, Nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Bogotá	405
KÖGEL, EDUARD, Die chinesische Stadt im Spiegel von Ernst Boerschmanns Forschung (1902-1935). Von der religionsgeografischen Verortung zur funktionalen Gliederung	357
DIRK SCHUBERT, 50 Jahre Jane Jacobs' »Tod und Leben großer amerikanischer Städte« Paradigmenwechsel in der Stadtplanung auf dem Weg zur Erhaltenden Stadterneuerung	101
SPIEGEL, ERIKA, »Die Alte Stadt«: Eine Zeitschrift im Schnittpunkt von Vergangenheit, Zukunft und den Forderungen des Tages	39
STEIN, SUSANNE, Neues China – Neue Städte – Neue Gesellschaft: Aufbau in wechselseitiger Perspektive	371
THALGOTT, CHRISTIANE, München 21« – Der Bahnhof und die Entwicklung der Münchner Bahnflächen	(3/11) 165
WEHRHEIM, JAN, Die Öffentlichkeit der Räume und der Stadt. Indikatoren und weiterführende Überlegungen	(2/11) 163
WOLFRAM, MARC, Großprojekte am Scheideweg: Was kann Planung aus »Stuttgart 21« lernen?	(3/11) 219
WOZNIAK, THOMAS, Quedlinburgs Sozialtopographie im Spätmittelalter ...	(2/11) 181
ZIEGER, JÜRGEN, Erfolgsmodell Historische Stadt	11

REIHE STADTENTWICKLUNG

FUNK, MARC, Grenzfall Kehl am Rhein: Stadtentwicklung in deutsch-französischer Perspektive	195
---	-----

FORUM

ARBEITSGRUPPE STÄDTEBAUAUSSCHUSS DER STADT STUTTGART, Das Neue Stadtquartier: Europaviertel und Rosensteinviertel	(3/11) 240
BRICHETTI, KATHARINA, Das Visionäre der Revolutionsarchitektur. Eine Geschichte progressiver Ideale, inszenierter Gigantomanie und magischer Poesie	421
GOEBEL, BENEDIKT, Der Kult des Großen Plans um 1910. Gestaltung von Metropolregionen in historischer Sicht (Tagungsbericht)	(2/11) 216
HAUER, SUSANNE, Kulturerbe als Chance. HerO macht historische Stadtlandschaften wettbewerbsfähig	(2/11) 213
HIRSCHFELL, MARC, Eine Frage der Perspektive: Der Stuttgarter Hauptbahnhof von Paul Bonatz – eine Rezeptionsgeschichte	(3/11) 243
JESSEN, JOHANN, Otto-Borst-Preis 2011. Vierte Vergabe des Wissenschaftspreises in Steyr / Österreich	(2/11) 210

PHILIPP, KLAUS JAN, Katalogbesprechung Paul Bonatz (1877-1956)	(3/11) 250
ZIEGER, JÜRGEN, Erklärung der Oberbürgermeister der Region Stuttgart zu »Stuttgart 21«	(3/11) 237

OTTO-BORST-PREIS

JESSEN, JOHANN, Otto-Borst-Preis 2011. Vierte Vergabe des Wissenschaftspreises in Steyr / Österreich	(2/11) 210
Auslobung des Preises für Stadterneuerung 2012	433

AUTORINNEN/AUTOREN	127, (2/11) 209, (3/11) 253, 432
---------------------------------	----------------------------------

BESPRECHUNGEN

ESCHERICH, MARK: Städtische Selbstbilder und bauliche Repräsentation. Architektur und Städtebau in Erfurt 1918-1933 (<i>Ulman Weiß</i>)	(2/11) 223
FLECKEN, URSULA/CALBET I ELIAS, LAURA: Der öffentliche Raum Sichten, Reflexionen, Beispiele (<i>Aljoscha Hofmann</i>)	441
HARLANDER, TILMAN/PYTA, WOLFRAM: NS-Architektur: Macht und Symbolpolitik (<i>Dirk Schubert</i>)	439
LAMPUGNANI, VITTORIO MAGNAGO: Die Stadt im 20. Jahrhundert. Visionen, Entwürfe, Gebautes (<i>Robert Kaltenbrunner</i>)	436
MAGIRIUS, HEINRICH: Die Geschichte der Denkmalpflege Sachsens 1945-1989 (<i>János Brenner</i>)	(2/11) 221
SEELIGER, HANS REINHARD/KRUMEICH, KIRSTEN: Archäologie der antiken Bischofssitze, I: Spätantike Bischofssitze Ägyptens (<i>Immo Eberl</i>)	435
VINKEN, GERHARD: Zone Heimat. Altstadt im modernen Städtebau (<i>Robert Kaltenbrunner</i>)	(2/11) 220

