



# Forum Stadt



41. Jahrgang  
3|2014

Vierteljahreszeitschrift  
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,  
Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Aus dem Inhalt:

Tamáska Máté  
Konflikte der Schutzzone.  
Fallstudie Wien/Grinzing

Katharina Brichetti  
Kunst der leiblich-räumlichen  
Wahrnehmung. Entwerfen  
aus Sicht der Baugeschichte

Peter Payer  
»Rund um Wien«.  
Die Mobilisierung des  
Stadtblicks

Winfried Mönch  
Stuttgart und der Luftkrieg  
im Ersten Weltkrieg

Rainer Bruha  
Otto-Borst-Preis für  
Stadterneuerung 2014

Forum Stadt  
Verlag



## Vierteljahresschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

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

### **Redaktionskollegium:**

*Hans Schultheiß* (Chefredakteur) –

*Prof. Dr. Dietrich Denecke*, Universität Göttingen,  
Geographisches Institut

*Prof. Dr. Andreas Gestrich*, London,  
Deutsches Historisches Institut

*Dr. Theresia Gürtler Berger*, Luzern

*Prof. Dr. Johann Jessen*, Universität Stuttgart,  
Städtebau-Institut

*Dr. Robert Kaltenbrunner*, Bonn und Berlin,  
Bundesinst. für Bau-, Stadt- und Raumforschung

*Prof. Dr. Hans-Rudolf Meier*, Bauhaus-Universität  
Weimar, Denkmalpflege und Baugeschichte

*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  
E-mail: [hans.schultheiss@esslingen.de](mailto:hans.schultheiss@esslingen.de)

Tel. +49(0)711 3512-3242; Fax +49(0)711 3512-2418  
Internet: [www.forum-stadt.eu](http://www.forum-stadt.eu)

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

### **Erscheinungsweise:**

jährlich 4 Hefte zu je mind. 88 Seiten.

### **Bezugsbedingungen:**

Jahresabonnement EUR 89,- 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 Vertrieb, Verlag oder  
der Redaktion eingegangen sein.

### **Vertrieb:**

Südost Verlags Service GmbH  
Am Steinfeld 4, D - 94065 Waldkirchen  
Fax +49 (0) 8581 - 9605-0  
E-mail: [info@suedost-verlags-service.de](mailto:info@suedost-verlags-service.de)

### **Verlag:**

Forum Stadt Verlag (FStV)  
Ecklenstraße 32, 70184 Stuttgart  
E-mail: [forumstadtverlag@email.de](mailto:forumstadtverlag@email.de)

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbeding-  
t die Meinung der Redaktion wieder. Redaktion und  
Verlag haften nicht für unverlangt eingesandte Manu-  
skripte. Die der Redaktion angebotenen Originalbeiträge  
dürfen nicht gleichzeitig in anderen Publikationen veröf-  
fentlicht werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung  
überträgt der Autor dem »Forum Stadt – Netzwerk histo-  
rischer Städte« e.V. und dem Verlag das ausschließliche  
Verlagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheber-  
rechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das Recht  
zur Herstellung elektronischer Versionen und zur Ein-  
speicherung in Datenbanken sowie das Recht zu deren  
Vervielfältigung online und offline. Alle in dieser Zeit-  
schrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich ge-  
schützt. Kein Teil der Zeitschrift darf außerhalb der engen  
Grenzen des Urheberrechts ohne schriftliche Genehmi-  
gung in irgendeiner Form reproduziert oder in eine von  
Maschinen, insbesondere von Datenverarbeitungsanla-  
gen verwendbare Sprache übertragen werden.

Druck: Griebisch & Rochol Druck, Hamm

© 2014 Forum Stadt e.V., Esslingen  
Printed in Germany / ISSN 2192 - 8924



Bis zum 37. Jahrgang 2010 erschien die »Viertel-  
jahresschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziolo-  
gie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung« unter  
dem Obertitel »Die alte Stadt« (ISSN 0170-9364).

## Inhalt 3/2014

**ABHANDLUNGEN***Tamáska Máté*

Konflikte der Schutzzone. Eine Fallstudie von Wien / Grinzing ..... 259

*Katharina Brichetti*Die Kunst der leiblich-räumlichen Wahrnehmung. Eine Annäherung  
an das Entwerfen aus Sicht der Baugeschichte ..... 281*Peter Payer*

»Rund um Wien«. Die Mobilierung des Stadtblicks ..... 291

*Winfried Mönch*

Stuttgart und der Luftkrieg im Ersten Weltkrieg ..... 301

**AUTORINNEN / AUTOREN** ..... 328**FORUM***Rainer Bruha*Otto-Borst-Preis 2014. Fünfte Vergabe des Sanierungspreises in  
Sterzing / Südtirol ..... 329*Vanessa-Lorraine Kienzle*Neuer Wohnraum in den Städten: Wie kann ein neuer öffentlich  
geförderter Wohnraum aussehen? Ein Tagungsbericht ..... 335**BESPRECHUNGEN**FRANZ J. FELTEN, Wirtschaft an Rhein und Mosel. Von den Römern bis  
ins 19. Jahrhundert (*Thomas Wozniak*) ..... 338KATHARINA BRICHETTI, Die Paradoxie des modernen Historismus.  
Stadtumbau und Denkmalpflege vom 19.-21. Jahrhundert: Berlin und  
Beirut (*Heike Oevermann*) ..... 340HANNO RAUTERBERG, Wir sind die Stadt! Urbanes Leben in der Digital-  
moderne (*Robert Kaltenbrunner*) ..... 342

ANGELIKA ASSEBURG/CLAUDIA BETKE/EBERHARD SCHOLZ ( <i>Red. und Koordination</i> ), <i>Visionen + Aktionen für Kopfbahnhof und Stadt. ArchitektInnen für K 21</i> (Winfried Mönch) .....	343
ANKE KELLER, Von verbotenen Feierfreuden. Hochzeits-, Tauf- und Begräbnisverordnungen im Frankfurt a.M. und Augsburg des 14. bis 16. Jahrhunderts ( <i>Jürgen Hasse</i> ) .....	346
ADRIAN E. WETTSTEIN, Die Wehrmacht im Stadtkampf 1939-1942 ( <i>János Brenner</i> ) .....	349

# KONFLIKTE DER SCHUTZZONE EINE FALLSTUDIE VON WIEN / GRINZING

## 1. PROBLEMSTELLUNG

Grinzing wird heutzutage in den Medien wegen des Aussterbens der Heurigenkultur und der Gastronomie thematisiert. Die Zeitungen berichten regelmäßig über die leerstehenden Winzerhäuser, die von „Spekulanten“ aufgekauft werden.<sup>1</sup> Es ist gut zu verstehen, dass die Kaufpreise, die sogar ein bis zwei Millionen Euro ausmachen, nur für Immobilienbetriebe rentabel sind, die statt Weinbetrieben Luxuswohnungen ausbauen.<sup>2</sup> Die Artikel berichten darüber, dass die sanierten Wohnungen vor allem die höheren Gesellschaftsschichten anlocken, während die früheren Bewohner des Dorfes wegziehen.<sup>3</sup> Die heftigen Mediendiskurse ergreifen oft die Institutionen der Denkmalpflege, die diesen Prozessen machtlos zuschaut.

Die Bedeutung der Denkmalpflege in der Stadtentwicklung wuchs in den letzten Jahrzehnten enorm.<sup>4</sup> Nicht zuletzt deswegen, weil die anderen Mittel des Staates (z.B. Auf-

- 1 Die Situation in Grinzing wird negativ dargestellt – allerdings stammen viele Artikel von denselben Autoren, so dass das Thema gar nicht so aktiv diskutiert wird, wie es auf den ersten Blick scheinen mag. Hier eine kleine Auswahl an Titeln: *G. Krause*, Stirbt langsam, in: *Kurier*, 08.01.2011; *U. Kittelberger*, Botschaft zerstört Heurigen in Grinzing, in: *Österreich*, 30.11.2010; *P. Strasser*, Spekulationsalarm am Weinberg, in: *Kronen Zeitung*, 23.01.2010; *R. Nowak*, Noch ist Grinzing schon verloren, in: *Die Presse*, 23.08.2008; *G. Krause*: Moderne Bauwut contra Stadtidylle, in: *Kurier*, 24.07.2008; *P. Strasser*: Ein historischer Ort im Umbruch, in: *Kronen Zeitung*, 25.07.2008; *M. Stuhlpfarrer*, Denkmalamt: Grinzing in Gefahr, in: *Die Presse*, 06.04.2007; *G. Bitzan/K. Hackl*, Das Grinzing von früher liegt im Sterben, in: *Die Presse*, 16.08.2007.
- 2 Eine sehr typische Anzeige aus Grinzing: „Winzerhaus/Restaurant in absolut zentraler Toplage im historischen Ortskern. Objekt wurde 2002 generalsaniert und ist in sehr gutem Zustand, NFL ca. 381 m<sup>2</sup>, 150 Plätze innen, 75 Plätze im Garten, Raumaufteilung für Gastronomiebetrieb optimiert, VKP € 2.200.000, lastenfrei, sehr gute Eignung auch als repräsentativer Firmensitz, Ordination“; vgl. [www.realkanzlei.eu/diskret.php](http://www.realkanzlei.eu/diskret.php) [06.06.2012].
- 3 Über die Miet- und Eigentumspreise stehen nur Bezirksstatistiken zur Verfügung. Demnach ist Döbling (19. Bezirk) nach der Innenstadt als teuerste Gegend zu benennen, sogar in der Kategorie der größeren Wohnungen (mehr als 125 Quadratmeter 6.000 Euro/m<sup>2</sup>); vgl. [www.wohnet.at/eigentumswohnungenpreise.htm](http://www.wohnet.at/eigentumswohnungenpreise.htm) [06.06.2012]; vgl. auch *H. Fassmann/G. Hatz/W. Matznetter* (Hrsg), *Wien. Exkursionsführer. Städtebauliche Strukturen und gesellschaftliche Entwicklungen*, Wien 2009, S. 44.
- 4 Vgl. *H.-R. Meier*, Denkmalschutz als Leitinstrument der Stadtentwicklung?, in: *Forum Stadt* 40 (2013), S. 35-51.

treten als Bauherr, Steuerung der Flächenwidmung) in Frage gestellt wurden. Gesellschaftliche Konflikte mit Hilfe der Raumplanung zu lösen, ist auch kein Ziel mehr im Wiener Rathaus. „Auch mit einer optimalen Planung kann es nicht gelingen, alle Nutzungskonflikte auszuräumen, vielmehr soll dem gleichberechtigten Nebeneinander unterschiedlicher Ansprüche eine Bühne geboten werden“ – lautet das Bekenntnis der offiziellen Wiener Freiraumplanung.<sup>5</sup> Die Bühne ist aber zu eng und die Interessen sind zu unterschiedlich.

Der Platzmangel sollte in einer städtebaulichen Situation wörtlich genommen werden.<sup>6</sup> Die Schutzzone von Grinzing mit ihren dörflichen Architekturkulissen ist einfach überfordert.<sup>7</sup> Der Massentourismus und die Gastwirtschaft vertrieben in den Jahren des Wirtschaftswunders die Wiener Gemütlichkeit und Heurigenkultur. Heute gefährdet schon die Wohnsituation die Gastwirtschaft.<sup>8</sup> Die Auseinandersetzungen scheinen unauflösbar zu sein. Nach einem studentischen Ideenkonzept sollte man gleich drei oder vier „alternative“ Grinzing bauen, um die Bühne etwas zu erweitern.<sup>9</sup> Eine ähnliche Durchmischung von Alt-Aussehen und Luxus-Modernität findet man bereits in der Fontana Siedlung bei Wien.<sup>10</sup> Das historische Architekturerbe kann sich jedoch in der Realität nicht fortpflanzen, wie z.B. ein Büro-, ein Einkaufszentrum oder eine Luxussiedlung, die theoretisch überall gebaut werden können.<sup>11</sup> Diese Tatsache macht die gesellschaftlichen Konflikte innerhalb der Schutzzone besonders empfindlich. Die Interessenkonflikte bleiben „in situ“, bis die eine oder die andere Seite verliert und die Bühne verlässt.

## 2. FRAGESTELLUNGEN UND METHODEN

Die Schutzzone schafft einen speziellen Kontext, der nicht nur das Straßenbild bestimmt, sondern auch die Diskurse darüber. Diesen Kontext versucht die vorliegende Arbeit mit Hilfe der qualitativen Methode der Soziologie am Fallbeispiel von Grinzing darzustellen.

- 5 R. Schicker, Freiraum Stadtraum Wien, Das Wiener Leitbild für den öffentlichen Raum, Wien 2009. S. 12.
- 6 A. Psenner, Integrative Diversität zu ebener Erde? Das Entwicklungspotenzial der stadträumlichen Struktur des Wiener Gründerzeit-Parterres, in: SWS-Rundschau (51) 2011, 195-218.
- 7 Die Wiener Schutzzone wurden seit 1972 unabhängig von der staatlichen Denkmalpflege immer mehr erweitert. 2000 existierten bereits 114 Schutzzone, die etwa zehn Prozent der Häuser abdecken. Döbling besitzt 13 Schutzzone, die 20 Prozent der Gebäude des Bezirkes ausmachen; Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2011, Wien 2011, S. 283.
- 8 G. Brandner/S. Hnilica/D. Kuhlmann, 30 Jahre Grinzing-Plan: Identität und Wandel eines Wiener Ortes. Ein Forschungsprojekt zum Thema „Wien – Identität, Gedächtnis, Kultur“, Wien 2006 (Manuskript), S. 35.
- 9 G. Brandner u.a., Starke Orte für Grinzing. Projektpräsentation und Zukunftsdiskussion. Ein Seminar mit Ausstellung im Heurigenschank Berger, Wien 2006. Eine kurze Beschreibung siehe unter [www.stb.tuwien.ac.at/archiv/rueck/05\\_06/starke\\_ws0506\\_01.htm](http://www.stb.tuwien.ac.at/archiv/rueck/05_06/starke_ws0506_01.htm) [22.07.2014].
- 10 Vgl. P. Görgl, Neues Wohnen in „altem“ Gewand? Der Wohnpark Fontana bei Wien, in: Die Alte Stadt (37) 2010, S. 63-79.
- 11 H. Fassmann/G. Hatz/W. Matznetter (s. A 4), S. 347.

Zunächst wird der Frage nachgegangen, welche gesellschaftlichen Prozesse die Ortspflege begünstigte. Hier geht es um eine ungewollte Wirkung, die durch Bauvorschriften und geschützte Grünzonen entstanden ist und in der städtebaulichen Entwicklung des Vorraumes des Wiener Waldes wurzelt. Danach werden die heutigen Strategien und Überlegungen vorgestellt, die darauf abzielen, den Funktionswechsel des Ortes zu stoppen, zu verlangsamen oder zumindest die Bausubstanz zu bewahren. Das letzte Kapitel schildert die Morphologie der Dorflandschaft als einen von Konflikten geprägten Raum.

Vorliegende Forschungsdokumentationen gaben vor allem Antworten auf die Frage nach der historischen Entwicklung der Schutzzone. Um aktuelle Fragen beantworten zu können, war eine unabhängige Feldforschung in Grinzing nicht wegzudenken. Zum Verständnis der gesellschaftlichen Interessenkonflikte wurden vom Verfasser vor Ort lose strukturierte Interviews durchgeführt. Das Interview war hier eine angewandte Methode, um Meinungen und Argumentationen kennenzulernen. Da die Situation in Grinzing aus städtebaulicher Sicht sehr empfindlich ist, wurde von einer Aufzeichnung der Gespräche abgesehen; stattdessen wurden Notizen gemacht und deren Anonymität zugesichert.

Weder die Themen noch die Fragen wurden vor den Gesprächen starr festgelegt, damit die Befragten auch neue Aspekte einbringen konnten. Angesprochen wurden die Situation der Weinbetriebe in Grinzing, die soziale Struktur Grinzings, die Bautätigkeiten und deren Bewertung sowie Probleme des Denkmalschutzes. Eine Leitlinie bildeten die folgenden Kernfragen:

1. Was sind die Vorteile/Nachteile in Grinzing zu wohnen?
2. Ist Grinzing heute anders als vor zwanzig Jahren?
3. Gibt es Gebäude, die Ihrer Meinung nach schlecht aussehen?
4. Gibt es eine Bauspekulation in Grinzing?
5. Hatten Sie oder Ihre Bekannten Konflikte mit dem Denkmalamt?
6. Lohnt es sich, heute in Grinzing Wein anzubauen und auszuschenken?

Diese und weitere Fragen variierten in jedem Interview auch deswegen, weil viele der Befragten recht unterschiedliche Positionen dem Thema gegenüber einnahmen. Das Forschungsziel war, möglichst viele Akteure zu Wort zu bringen, was allerdings nicht einfach war. So lehnten alle angesprochenen Investoren eine Einladung zum Interview ab. Insgesamt wurden 15 Interviews im Jahr 2012 durchgeführt: mit Heurigen (4), NGO-Mitgliedern (3), fachlichen Autoritäten wie Architekten und Denkmalpflegern (4), so genannten Alt-Grinzingern, die schon lange im Dorf leben (2) und neuen Bewohnern, die erst in den letzten Jahren zugezogen waren (2). In den jeweiligen Interviewsituationen war es auch ein Ziel, Meinungen über die anderen Akteure einzuholen. Die Denkmalpfleger konnten so auf die Kritik der Bauherren reagieren oder „Altgrinzinger“ und „Neubewohner“ mit ihren gegenseitigen Stereotypen konfrontiert werden.

Eine weitere Datenerhebung betraf die Morphologie der Schutzzone.<sup>12</sup> Die Morphologie wurde hier als Resultat, zugleich aber auch als Wirkungsfaktor gesellschaftlicher Prozesse gesehen.<sup>13</sup> Alle Gebäude wurden fotografiert; sofern es möglich war, auch die Hofräume. Kriterien bei der Untersuchung der einzelnen Gebäude waren deren Funktion, die baulichen Modifizierungen der letzten Jahre, der Architekturstil und die Frage, inwieweit die Fassaden der Gebäude die gesellschaftliche Nachbarschaft bzw. Geschlossenheit widerspiegeln.

### 3. STAND DER FORSCHUNG

Angesichts der Bekanntheit Grinzings überrascht es, dass nur wenige wissenschaftliche Abhandlungen über die Siedlungsweise und städtebauliche Entwicklung von Grinzing verfasst wurden. Und die wenigen architektonischen Forschungen wurden im Rahmen von Bauaufnahmen durchgeführt und teilweise gar nicht publiziert. Erwähnenswert sind drei solcher Bauaufnahmen: aus der Nachkriegszeit, den 1970er Jahren und aus dem Jahr 2009. Die berühmteste ist ohne Zweifel der sogenannte Grinzing-Plan von Gustav Peichl.<sup>14</sup> Dieses Werk stellt nicht nur einen Meilenstein in der Forschungsgeschichte von Grinzing dar, sondern ist auch ein maßgebendes Beispiel für städtebauliche Entwicklungsstudien. Neben der Morphologie widmete sich Peichl auch den gesellschaftlichen Wirkungsfaktoren und führte sogar eine Bürgerbefragung durch.

Bürgerbeteiligung war auch ein Ziel in dem Planungsprozess unter der Leitung des Architektenbüros Rosinak und Partner und unter Mitwirkung von Wehdorn Architekten in den Jahren 2008 und 2009. Die Ergebnisse wurden in einer Ausstellung und in einer Broschüre präsentiert.<sup>15</sup> Weitere Materialien wie eine Machbarkeitsstudie über die Aufwertung des Ortes und eine Aktualisierung der Baukataloge sind hingegen noch nicht publiziert bzw. nicht zugänglich. Als wichtigster Vorschlag der Planung kann eine historisierende Neugestaltung der Freiräume in der Coblenzlgasse bezeichnet werden, wo eine Fußgängerzone ausgebaut werden sollte (vgl. Abb. 1).<sup>16</sup> Der Planungsprozess verlief jedoch

12 Das untersuchte Gebiet ist etwas kleiner als das offiziell als Schutzgebiet bezeichnete. Eine Karte des Schutzgebietes findet man unter [www.wien.gv.at/kulturportal/public/](http://www.wien.gv.at/kulturportal/public/) [23.07.2014].

13 Vgl. *W. Attoe*, *Skylines: Understanding and Molding Urban Silhouettes*, Chichester 1981; *P. Bosselmann*, *Urban Transformation: Understanding City Design and Form*, Washington 2008; *H. Delitz*, *Architektursoziologie*, Bielefeld 2009; *F. Eckardt*, *Handbuch der Stadtsoziologie*, Wiesbaden 2012; *E. Raith*, *Stadtmorphologie: Annäherungen, Umsetzungen, Aussichten*, Wien 2000; *A. Rossi*, *Die Architektur der Stadt. Skizze zu einer grundlegenden Theorie des Urbanen*, Düsseldorf 1973; *M. Löw*, *Raumsoziologie*, Frankfurt a.M. 2001; *S. Kostof*, *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*, New York 1999; *S. Kostof*, *The City Assembled: Elements of Urban Form through History*, New York 2005; *S. Zukin*, *Landscapes of Power: From Detroit to Disney World*, Berkeley 1999.

14 *G. Peichl*, *Der Grinzing-Plan: eine städtebauliche Entwicklungsstudie*, Wien 1976.

15 *B. Lacina*, *Initiative Leitbild Grinzing. Broschüre einer Ausstellung*, Wien 2009.

16 Auch einige Zeitungsartikel berichteten über die Pläne: *P. Strasser*, *Ja zur Fußgängerzone Grinzing!*, in: *Kronen Zeitung*, 25.04.2009; *Ch. Mayr*, *Grinzing wird sanft umgestaltet*, in *Wiener Zeitung*, 02.01.2010.



**Abb. 1:** Machbarkeitsstudie Fußgängerzone Coblenzlgasse; Quelle: *Wehdorn Architekten*, Ausschnitt des Titelblattes der Machbarkeitsstudie „Grinzing Anger“, o.J.

aus Sicht der Bürgerbeteiligung nicht sehr erfolgreich – sowohl die befragten Architekten als auch die Dorfbewohner und NGO-Mitglieder (Club der Grinzing, Freunde Grinzings, Weltkulturerbe Grinzing) sprachen von einer missglückten Kommunikation (siehe Kapitel „Schutzzone für die Mittelschichten?“).

Die hier an dritter Stelle erwähnte, aber zeitlich gesehen älteste Bauaufnahme stammt aus den Nachkriegsjahren 1945 und 1947. Leiter dieser Arbeit war Arthur Haberlandt, der auch eine ausführliche wissenschaftliche Abhandlung über das Thema verfasst hat.<sup>17</sup> Haberlandt näherte sich dem Thema aus der Richtung der klassischen Hausforschung. Er führte die Bauformen bis zum Mittelalter zurück und folgte der Baugeschichte bis zum 19. Jahrhundert. Er sah im 20. Jahrhundert einen Niedergang der Dorflandschaft, der durch die Mittel der Denkmalpflege gestoppt werden müsse.

Eine weitere wissenschaftliche Fragestellung bezüglich des Architekturertes wurde vor einigen Jahren durch eine Forschungsgruppe an der TU Wien formuliert.<sup>18</sup> Das teilweise auf Fachseminaren der Hochschule unter dem Titel „Starke Orte“ basierende Forschungsvorhaben konnte aber nicht realisiert werden, obwohl es der erste Versuch gewesen wäre, die Architektur von Grinzing einem kulturhistorischen Diskurs (z.B. Architektur und Identität, Architektur und Tourismusindustrie) zuzuführen.

<sup>17</sup> A. Haberlandt, Vom Weinbauerhof in Grinzing und Sievering zum Altwiener Vorstadthaus, in: Jb. des Vereins für Geschichte der Stadt Wien 7-8 (1950), S. 54-79.

<sup>18</sup> G. Brandner u.a. (s. A 9).

#### 4. SOZIALE WIRKUNGEN DER ORTSPFLEGE

Die soziale Wirkung einer Schutzzone hängt vor allem von der sozialtopographischen Umgebung der betreffenden Viertel ab.<sup>19</sup> Grinzing befindet sich in einem Bezirk, der bereits seit dem 19. Jahrhundert Wohnort der höheren Gesellschaftsschichten war.<sup>20</sup> Die Herausbildung der Villenviertel nördlich und westlich der Stadt geht auf die Etablierung des grünen Gürtels zurück, der damals vor allem als eine Maßnahme gedacht war, frische Luft in einer schmutzigen Industriestadt zu sichern (vgl. Abb. 2, rechts).<sup>21</sup> In diesem Sinne kam er der ganzen Stadt zugute. Andererseits ist jedoch festzustellen, dass das öffentliche Grün indirekt die Ansiedlung der höheren Gesellschaftsschichten begünstigte.<sup>22</sup> Die dicht bebaute Stadtlandschaft löst sich bis heute in Richtung des Wiener Waldes schrittweise auf und geht in elegante Villenviertel über, die sich bis zum Wiener Wald fortsetzen. Dieser bildet „immer noch einen erstaunlich scharf gezogenen Stadtrand“.<sup>23</sup> Die Schutzzone von Grinzing liegt also in einem Stadtteil, der eine eher ungewöhnliche Grenze der Stadt darstellt und daher sowohl topographisch als auch gesellschaftlich über die Stadt hinausragt.

Grinzing selbst ist jedoch kein Villenviertel, sondern eine relikte Dorflandschaft, die ihr soziales Milieu als Agrargesellschaft bis in die fünfziger und sechziger Jahre des 20. Jahrhunderts bewahrte.<sup>24</sup> Wenn wir aber über Agrargesellschaft reden, dürfen wir nicht vergessen, dass diese selbst mit der Stadt in Symbiose lebte.<sup>25</sup> Weinproduktion und Gastwirtschaft gehörten zusammen. Die Auswirkungen dieser Symbiose auf die Dorflandschaft sind kaum zu unterschätzen. Bereits eine Beschreibung aus den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts lautete: „Grinzing eine wohlbebaute Ortschaft, einige artige Gebäude nach städtischem Geschmack und Form, die jeden Sommer bewohnt werden.“<sup>26</sup> Haberlandt wies in seiner Studie darauf hin, dass seit Beginn des 19. Jahrhunderts sowohl ein-

19 T. Harlander/G. Kuhn (Hrsg.), Soziale Mischung in der Stadt. Case Studies. Wohnungspolitik in Europa. Historische Analyse, Stuttgart/Zürich 2012, S. 325.

20 J. Steinbach, Historische Sozialraumanalyse für das Wiener Stadtgebiet, Wien 2000.

21 R. Seiß, Körperschaft Urban + Kommunikation in Stadt- und Raumplanung, Salzburg 2007.

22 V. Mayer, Leben im Landhaus. Villenviertel in Währing, Döbling und Hietzing, in: K. Brunner/P. Schneider (Hrsg.), Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wien u.a. 2005, S. 466-473, hier S. 472; vgl. auch N. Trolf, Grün als Marktwert. Der Einfluss der Grün- und Freiflächen auf die Preisbildung am Grundstücksmarkt am Beispiel Wien, Diss. Wien 2009.

23 E. Raith, Stadt ohne Ende. Von der umschlossenen Stadt zur totalen Landschaft, in: K. Brunner/P. Schneider (s. A 23), S. 596-603, hier S. 599.

24 H. Bobek/E. Lichtenberger, Wien. Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, Wien 1966, S. 293.

25 M. Altfahrt/W. Mayer, 90 Jahre Vororte bei Wien, in: Wiener Geschichtsblätter 4 (1982), S. 2-12; E. Lighthart, Vom „Leutgeb“ zum Heruigen. Zur Entwicklung des Weinausschanks in Wien bis 1900, Diplomarbeit Wien 2008, vgl. [www.oths.univie.ac.at/1122/1/2008-09-05\\_8101291.pdf](http://www.oths.univie.ac.at/1122/1/2008-09-05_8101291.pdf) [22.07.2014].

26 S. F. von Schweikhardt, Darstellung des Erzherzogtums unter der Ens, umfassende Beschreibung aller Burgen, Schlösser, Herrschaften, Städte, Märkte, Dörfer, Rotten etc., Bd. 2, Wien 1831/33, S. 75.



**Abb. 2:** Eingebaute Parzellen entlang der Schutzzone und »Grüner Gürtel« im weiteren Umfeld mit Kaasgrabenkirche; Fotos: *Tamáska, M.*

zelne Bauobjekte als auch das gesamte Areal von der Gastwirtschaft beeinflusst waren.<sup>27</sup> Eine Aufstockung der Häuser war notwendig wegen der Gäste, die im Winzerhof übernachteten. Zudem löste die florierende Heurigenkultur auch die Mischwirtschaft mit Milchproduktion ab: Schon im 19. Jahrhundert begann man die Ställe inmitten des Dorfanagers abzureißen. Die Balance einer agrargeprägten Dorflandschaft in einem städtischen Vorraum funktionierte also bis zu den 1940er Jahren.

Damit soll nicht gesagt werden, dass die Bewahrung der Dorflandschaft schon in der ersten Periode der Urbanisierung, also in der Zeit nach den Eingemeindungen (1890) bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts, problemlos gewesen wäre. Die Regulierung des eingemeindeten Dorfgebietes folgte in der ersten Periode noch dem klassischen Modell, in dem die Dorfgebiete nur als Baufläche angesehen wurden und gänzlich der Entwicklung der Industriestadt untergeordnet waren.<sup>28</sup> Man begann, Miethäuser zu bauen (Himmelstraße 41, Feilerstraße 5; vgl. Abb. 3)<sup>29</sup> und die schmale Dorfstraße von Grinzing zu regulieren: „Die im Regulierungsbüro [...] ausgearbeiteten [...] Pläne haben viel Schaden angerichtet, denn durch die Verlegung der neuen Baulinien nach rückwärts werden geschlossene Platzwände sowie Gassen- oder Straßenseiten aufgerissen.“<sup>30</sup> Als diese Ansicht formuliert wurde, also in den 1930er Jahren, war von einer großstädtischen Regulierung je-

27 A. Haberlandt (s. A 18), S. 73.

28 M. Seliger, Groß- oder Klein-Wien? Politische Auseinandersetzungen um die Nachkriegsgrenzen und Stadtentwicklungsziele, in: Jb. des Vereins für Geschichte der Stadt Wien 51 (1995), S. 209-241, hier S. 210.

29 J. W. Salzberg/J. (Hrsg.), Häuser-Kataster der Bundeshauptstadt, Bd. 9. Wien 1928, S. 170-173.

30 E. Siegris, Der alte Weinbauort Grinzing, in: Jb. für Landeskunde von Niederösterreich 27 (1938), S. 294-302, hier S. 300.



**Abb. 3:** Miethäuser Himmelstraße 41 (li.) und Feilerstraße 5; Fotos: *Tamáska, M.*

doch keine Rede mehr. Man arbeitete gerade an neuen Bauvorschriften, die eine dichte und mehrstöckige hohe Bebauung ausschlossen, und man schrieb Wettbewerbe aus, um das Ortsbild zu bewahren.<sup>31</sup> Diese Planmaßnahmen hatten ähnliche gesellschaftliche Auswirkungen wie der grüne Gürtel einige Jahrzehnte zuvor: Sie trugen langfristig dazu bei, die Baupreise zu erhöhen, da sie Bauformen schützten, die in einer Großstadt seltenes Gut darstellen (Landhäuser, Villen, Familienhäuser, Winzerhäuser) und daher als Statussymbol fungieren.

Die Nachkriegszeit bot ideale Voraussetzungen für eine solche Statusbildung. Die geistige Vorbereitung war schon gegeben, da die Heurigenkultur bereits in der Zwischenkriegszeit als Identitätspfeiler eines Österreichs ohne Kaiserhof angesehen wurde.<sup>32</sup> Nach 1945 entwickelte sich aber auch das politische Grinzing: Es wurden Kabinettsitzungen abgehalten, sogar in der Zeit von 1952 bis 1955, als auch der Bundeskanzler in Grinzing wohnte. „Es ist deswegen nicht verwunderlich, dass Grinzing zu den nobelsten und begehrtesten Wohngebieten Wiens zählt“, schreibt Alfred Hiller in seiner kulturhistorischen Zusammenfassung.<sup>33</sup>

Die 1950er und 1960er Jahre brachten das amerikanische Modell der Suburbanisation nach Europa. Grinzing – mit vielen anderen eingemeindeten Kleindörfern – war (und ist bis heute) die Szene einer Suburbanisierung innerhalb der Stadtgrenzen.<sup>34</sup> „Seit dem 2. Weltkrieg verlor der 19. Bezirk weitgehend seinen Charakter als Bezirk, in dem Wohngebiete und Arbeitsstätten miteinander existieren.“<sup>35</sup> Wenn man einen Blick auf die Luftaufnahmen der 1930er und der 1970er Jahre wirft, bekommt man einen Eindruck von den morphologischen Auswirkungen dieser inneren Suburbanisierung im Gebiet von Grinzing. Der landwirtschaftlich bearbeitete Parzellenbestand der Höfe war 1975 fast völlig verschwunden (vgl. Abb. 2, links).<sup>36</sup> Die Hinterhöfe wurden meist bebaut, und parallele

31 G. Peichl (s. A 15), S. 13.

32 Vgl. F. Antel/Ch. Winkler, *Hollywood an der Donau. Geschichte der Wien-Film in Sievering*, Wien 1991.

33 A. Hiller, *Geschichte Grinzings, Heurigenmusik, Grinzinger Wein. Gestern und heute*, Wien 1978, S. 28.

34 H. Fassmann/G. Hatz/W. Matznetter (s. A 4), S. 25; R. Musil/P. Pindur, *Baulandpotenzialanalyse als Instrument zur Umsetzung nachhaltiger Siedlungsentwicklung: das Fallbeispiel Biosphärenpark Wienerwald*, in: *Raumforschung Raumordnung* 70 (2012), S. 393-409, hier S. 394.

35 Ch. Klusacek/K. Stimmer, *Döbling. Vom Gürtel zu den Weinbergen*, Wien 1988. S. 117.

36 Vgl. die Luftbilder von 1938 und 1975 bei G. Peichl (s. A 15), S. 54-55.

Straßen entstanden entlang der Dorfzeile. Sogar viele Weingärten waren dem Vorsprung der Wohnfunktion zum Opfer gefallen. Vor allem die Gebiete in Richtung der Stadt wurden verkauft. Der von Peichl etablierte Grinzing-Plan war vor allem hinsichtlich der noch bestehenden Grünflächen von großer Bedeutung, da er große Flächen landwirtschaftlicher Gebiete um das Dorf als grünen Gürtel zusammenschloss. Außerdem ernannte man die Dorfzeile zur Schutzzone. Letzteres war vor allem wichtig, weil die touristische Entwicklung immer mehr die alten Bauobjekte gefährdete (z.B. die Coblenzstraße 11 oder 36-38).<sup>37</sup> Grinzing war also ein drittes Mal „gerettet“: zuerst durch den Wiener Gürtel, ein zweites Mal durch eine neue Bauordnung der Zwischenkriegszeit und schließlich in den 1970er Jahren durch den Grinzing-Plan. Alle drei Rettungsaktionen waren als städtebauliche oder denkmalpflegerische Maßnahmen in Kraft getreten, und alle hatten die gleiche gesellschaftliche Nebenwirkung: Sie schufen eine ideale Szene für einen großstädtischen Elitenwohnort. Alle Maßnahmen können zudem auf einer dritten Ebene als Stütze der Heurigenkultur interpretiert werden. Die ökonomischen Grundprobleme der Weinproduktion konnten jedoch bis heute nicht gelöst werden, so dass sogar von einer Krise zu sprechen ist.

## 5. DER STRUKTURWANDEL IN DER WEINKULTUR

Fotografen der 1970er und 1980er Jahre konnten noch Bilder mit Menschen aufnehmen, die in ihrem Habitus eine damals schon seltene Bauerntradition sogar in einer Großstadt verkörperten.<sup>38</sup> Diesen Habitus findet man heute gar nicht mehr, auch nicht bei den Menschen, die gesetzlich noch Heuriger sind. Die immer stärker urbanisierte Heurigenkultur stellte ihre Schwerpunkte von Weinbau auf Weinverkauf um. Die Konsumgesellschaft und der Massentourismus bzw. die modernen Technologien beanspruchten eine Mentalität, die nicht mehr mit der langsamen und stillen Welt der traditionellen Winzer übereinstimmte.<sup>39</sup> Die Heurigenkultur verlor ihre Originalität und wandelte sich in

37 A. Belschan/W. Gaspar-Ruppert, *Der Wiener Heurige*, Wien 1985, S. 51; F. Czeike, *Historisches Lexikon Wien*, Bd. 5, Wien 1992, S. 605; vgl. theoretisch: M. Augé, *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*, Frankfurt a.M. 1994; O. Bockhorn (Hrsg.), *Erlebniswelt Volkskultur*, Wien 2001.

38 Vgl. H. Dauthage, *Grinzing – Ein grimmiges Weinlied. Die Geschichte des berühmten Weinortes vor den Toren Wiens*, Wien 1970; M.F. Keen/G. Robinson, *The Viennese Heuriger: Cultural Resilience and Commercialization amidst the Vineyards*, in: *The Journal of Popular Culture* 35 (2001), S. 219-234; B. Sinhuber, *Das große Buch vom Wiener Heurigen*, Wien 1980. Heute trifft man Reste des Bauernlebens beispielsweise in Oberlaa an.

39 J. Weiß, *Weinsorten in Niederösterreich, ihre Wachstumsbedingungen und ihre Verkaufschancen im In- und Ausland*, in: H. Feigl, (Hrsg.), *Probleme des niederösterreichischen Weinbaus in Vergangenheit und Gegenwart*, Wien 1990, S. 187-193, hier S. 189; J. Feigl, *Die Entwicklung des Weinbaues und des Heurigenwesens in Neustift am Walde*, Diss. Wien 1983, S. 235; vgl. F. Kolland, *Tourismus im gesellschaftlichen Wandel. Entwicklungslinien und Erklärungsversuche*, in *SWS-Rundschau* (46) 2006, S. 245-270; F. Romeiß-Stracke (Hrsg.), *Tourismus Architektur. Baukultur als Erfolgsfaktor*, Berlin 2008.



Abb. 4: Gastwirtschaftsdesign der heutigen »Busheurigen«; Werbematerial.

gen geöffnet ist, weshalb die Möblierung und die gesamte Einrichtung flexibel bleiben. Die Gastwirtschaft bietet hingegen ständige Zugänglichkeit mit entsprechendem Design, sogar für viel mehr Gäste, als ein traditioneller Heuriger je empfangen könnte. Das Gastwirtschaftsdesign (die so genannten „Busheurigen“) übertönt das Heurigengefühl durch zahlreiche Kleinigkeiten (z.B. Werkzeuge und Bemalungen an den Wänden, Skulpturen und Brunnen im Garten), so dass die gesamte Atmosphäre durch diese Muster ganz fremd erscheint (vgl. Abb. 4).<sup>42</sup>

Diese Wandlung von der Heurigenkultur zur professionellen Gastwirtschaft endete mit den 1990er Jahren. Ein Strukturwandel in der Touristikindustrie (Billigflüge, neue Destinationen in Osteuropa, Neubelebung der Innenstädte, neugebaute Aquaparks usw.) führte dazu, dass nicht nur die Heurigen, sondern auch viele gastwirtschaftliche Unternehmen unrentabel wurden. Den ökonomischen Untergang der Weinlokale bestätigten fast alle Befragten, sowohl die Heurigen und Gastwirte als auch die Fachleute im Magistrat und in der Landwirtschaftskammer von Wien. Ihre Ansätze zur Bewältigung der Krise sind jedoch unterschiedlich. Die ältere Generation erwartet vor allem eine strenge Regulierung des Weinbaus seitens des Staates, um das Einkommen von Weinproduzenten zu sichern. Die jüngeren Wirte (und sogar die Großbetriebe) sehen die Zukunft eher in

eine moderne Gastwirtschaft um, die Betriebe mit sogar 200-600 Sitzplätzen umfassten.<sup>40</sup> Allein der ständige Rückgang der echten Heurigenlokale (also derjenigen, die sich auch gesetzlich als solche definieren lassen und als Weinrestaurants fungieren) spiegelt diesen Prozess wider. Um 1960 gab es noch 80 Heurige und zwei Restaurants, zwanzig Jahre später waren es bereits 30 Restaurants und nur noch 17 Heurige.<sup>41</sup> An dieser Stelle soll nur kurz darauf hingewiesen werden, dass die Gastwirtschaft eine ganz neue Raumstruktur entwickelte. Der Heurige ist traditionell ein halbprivater Raum, der nur an bestimmten Ta-

40 P. Neumann, Grinzing. Ein Heurigenort in Wien. Weinbau, Gästestruktur und Probleme eines Heurigenortes, Diplomarbeit Wien 1994, S. 60.

41 A. Belschan/W. Gaspar-Ruppert (s. A 38), S. 8.

42 Ebda, S. 51.

einer anderen Strategie des Weinverkaufs: Es sollten nicht nur die örtliche Sorte, sondern auch teure Qualitätsweine aus ganz Wien oder sogar aus ganz Österreich ausgeschenkt werden. Es ist klar, dass diese Strategie nicht mit der einfachen Tradition der Heurigenkultur übereinstimmt. Der dritte Vorschlag stammt von denjenigen, die an der Weinproduktion nicht interessiert sind. Sie setzen sich weniger mit der Krise auseinander und nehmen sogar den Trend zum Rückgang der Weinlokale nicht als Problem wahr. Insbesondere die Neu-Grinzingler sind hinsichtlich der ökonomischen Rahmenbedingungen sehr tolerant. Das ist nachvollziehbar, da diese Schicht gerade wegen der Schließungen der Heurigen eine Wohnung bzw. Wohneigentum in Grinzing finden konnte.

## **6. SCHUTZZONE FÜR DIE MITTELSCHICHTEN?**

Bisher wurde dargestellt, wie Ortspflege und Bewahrung der Heurigenkultur die Herausbildung eines Elitenwohnortes begünstigten und dies bis heute tun. Nun sollen jene Debatten vorgestellt werden, die den heutigen Konflikten gelten. Fast jede Argumentation geht davon aus, dass ein Strukturwandel in der Weinproduktion zu beobachten ist und sich parallel dazu neue, meist wohlhabende Personen in Grinzing ansiedeln. Die vom Verfasser gesammelten Beobachtungen vor Ort lassen aber erkennen, dass die neuen Einsiedler in der Schutzzone weniger aus den wirtschaftlichen Hocheliten stammen (die übrigens entlang der Berge in großen Luxusvillen leben), sondern dass es sich um Fachleute handelt, die eine Wohnadresse in deren Nähe haben möchten – vor allem Ärzte, Psychologen, Rechtsanwälte, Architekten und Professoren. Grinzing ist also eine Art Visitenkarte, die den Eintritt in die höheren Gesellschaftsklassen ermöglicht. Diese Funktion der Adresse wurde in Interviews mit Neuzugezogenen bestätigt. Die Alt-Grinzingler betrachten die neuen Bewohner des Dorfes als Fremde. Die mangelnden sozialen Beziehungen zwischen beiden Gruppen führen dazu, dass die Meinungen durch Pressemitteilungen stark beeinflusst werden und ein allgemeiner Skeptizismus hinsichtlich der Grinzing-Frage entstanden ist. Die Bewertung der Prozesse, in der neue Wohnungen für die Neuzugezogenen geschaffen werden, gestaltet sich daher sehr unterschiedlich: die eine Seite spricht von Spekulation, die andere von Investition.<sup>43</sup> Da es hier letztendlich um Umbauten geht, kollidieren die Überlegungen zu dieser Frage sehr heftig.

Zunächst soll der Frage nachgegangen werden, welche Prestigevorteile eine Wohnung in einem alten Haus Menschen mit hohem Einkommen bietet. In fast allen Interviews wurde erwähnt, dass die alten Häuser viel Geld kosten und die Existenz des Schutzgebietes den Bedarf an Renovierungsarbeiten erhöht. Ein klassisches Beispiel hierfür sind die

43 Diese Argumentationen sind logische Idealtypen, die aus den Interviews hergeleitet wurden. Die Menschen denken hingegen eher in Modulen, die oft einander widersprechen. Ein typisches Beispiel dafür ist, dass sie von der Denkmalpflege erwarten, Grinzing in alter Form zu erhalten, sich jedoch gleichzeitig über die Bauordnungen beschweren, wenn es um ihr eigenes Haus geht.

Fenster, welche heute als Hauptursache hoher Kosten angesehen werden. Die Besitzer beschwerten sich darüber, dass die nicht typisierten alten Fensterrahmen nur mittels Handarbeit so erneuert werden können, dass die gegenwärtig erwünschte Dämmqualität erreicht wird. Aus der Sicht der höheren Sozialschichten stellt sich das Ganze anders dar: Da die Handarbeit in der Industriegesellschaft hohe Summen benötigt, ist sie ein ideales Mittel zur Statusbildung. Aber nicht nur die einzelnen Häuser mit ihren „luxuriösen“ Altmaterialien, auch der Ort selbst bietet eine Möglichkeit für Repräsentation und Werbung. Wer in Grinzing ein Haus kauft, kauft dabei auch den Ruf des Ortes. Drittens sollte man berücksichtigen, dass die Winzerhäuser sich an heutige Wohnbedürfnisse schwer anpassen lassen. Die schmalen Hofräume, die das Licht kaum einlassen, sind keine guten Voraussetzungen für zeitgenössische Wohnungen. Es bedarf also gewisser Kreativität, um hier gute Wohnqualität zu erzielen. Diese wiederum muss man auf dem Markt extra bezahlen: Jedes Haus muss durch hochrangige Architekten neu geplant werden. Ingenieure, Handarbeit mit historischen Materialien, Zuschlag aufgrund des Ortsimages: All diese Faktoren erhöhen den Preis und halten „normale Menschen“ zurück, die ein enges Budget für den Wohnungskauf haben. Die gleichen Faktoren sind aber ideal für Personen, die nicht nur Wohnraum, sondern gleichzeitig auch Repräsentation oder „eine gute Visitenkarte“, wie es die Einheimischen benennen, benötigen.<sup>44</sup> Dementsprechend dienen einige Grinzinger Höfe heute fast ausschließlich Repräsentationszwecken – hier gibt man fast nur Empfänge.

Es ist eigentlich nicht von Bedeutung, ob die Menschen, die sich hier einquartieren, tatsächlich zu den Eliten gehören oder nur eine entsprechende Zugehörigkeit vorgeben möchten, denn in beiden Fällen nimmt die andere Seite – die Alt-Grinzinger – den Zuzug der neuen Bewohner als Gefahr wahr. Die befragten Neu-Grinzinger berichteten über einen sehr unfreundlichen Empfang, so als wäre Grinzing noch ein geschlossenes Dorf.

Die Konflikte werden jedoch nicht auf der Ebene eines Dorflebens artikuliert, schon deswegen nicht, weil eine Kommunikation zwischen den beiden Gruppen kaum existiert. Die Alt-Grinzinger, vor allem aber die NGOs für Dorfpflege und die Zeitungen sprechen von einem Untergang der Mittelschichten. Diese Wahrnehmung ist hierbei aber nicht immer konsequent. Wie widersprüchlich die Frontlinien zwischen Eliten und Mittelschichten sein dürften, zeigt ein kurzer Blick in die sogenannte „Grinzinger Weinpresse“.<sup>45</sup> Das gedruckte Material, das von der Vereinigung der Freunde Grinzings herausgegeben wurde,<sup>46</sup> enthält hauptsächlich Fotos mit kurzen Unterschriften, präsentiert Spitzenpolitiker und Manager, die Grinzing vor „Spekulanten“ (also anderen Elitenmitgliedern) retten möchten.

44 Vgl. C. Lury, *Consumer Culture*, London 1996; D. Slater, *Consumer Culture and Modernity*, London 1997; T. Veblen, *Theory of the Leisure Class: An Economic Study in the Evolution of Institutions*, New York 1898.

45 Zusammengefasst vom Club der Grinzinger, Mai 2012.

46 Über dies und weitere Materialien vgl. [www.clubdergrinzinger.at/category/weinpresse](http://www.clubdergrinzinger.at/category/weinpresse) [22.07.2014].

Diese „Mittelschichtideologie“ erhält auch einen ethnozentrischen Anklang, indem die Spekulanten als Ausländer gezeigt werden, meist Araber und Russen. Diese Ausländer, so die Argumente, verstünden den Geist von Grinzing nicht, was letztlich einen Werteuntergang in der Schutzzone zur Folge hätte. (Hier wird übersehen, dass die Winzer selbst während der Blütezeit des Massentourismus zahlreiche fragwürdige Umbauten forcierten.) Direkt oder indirekt wird erwartet, dass der Staat durch seine Institutionen, u.a. den Denkmalschutz, die Mittelschicht verteidigen soll. Die Bildungseliten, also die Architekten – sowohl in Planungsbüros als auch in Magisterabteilungen –, wollen diese Rolle aber nicht übernehmen. An jenem Punkt erhält der Konflikt eine weitere Dimension, die innerhalb der Ortspflege zwischen fachlichen (Bildungseliten) und nichtfachlichen (Laien) Personen entsteht.

## 7. KONFLIKTE INNERHALB DER ORTSPFLEGE

Eine geistige Koalition der fachlichen Akteure der Ortspflege (Architekten, Denkmalpfleger, Beamte) und nichtfachlichen Akteuren (in Grinzing vor allem NGO Mitglieder, Journalisten und Heurige) kann aus verschiedenen Gründen scheitern.<sup>47</sup> Ein typisches Problem könnte der Mangel an Kommunikation sein, was aber im Falle Grinzing nicht zutrifft. Das neueste Leitbild für Grinzing, ausgearbeitet von A. Wehdorn, war sicher kein Werk ohne Bürgerbefragung. Im Jahr 2009 wurden vor Ort ein Informationsbüro eingerichtet und mehrere Foren organisiert, zu denen ein breites Publikum geladen war. Die Forenteilnehmer lehnten auch solche Rehabilitationspläne ab, wie eine Ausweitung der Grünfläche statt Erhöhung der Parkplatzzahl. Sowohl die Architekten als auch die Bevölkerung berichteten über einen Misserfolg. Ein Heft, ausgegeben vom Wiener Magistrat, erfasst das Problem wie folgt: „Was immer wieder von der Stadtplanung verlangt wird, wo sie aber keine Kompetenzen besitzt: Eine verpflichtende Nutzung als Heuriger ist nicht festschreibbar und kann auch keinem Privaten vorgeschrieben werden.“<sup>48</sup> Man muss zugeben, dass auch die gefragten jüngeren Winzer eine solche Lösung nicht akzeptieren würden.

Die Auseinandersetzungen betreffen aber nicht nur die Frage, in welchem Maße sich die Stadtplanung in die gesellschaftlich-ökonomischen Prozesse einmischen sollte, sondern ebenso die Problemstellung, wie die alten Häuser zu sanieren sind. Bourdieu hat darauf hingewiesen, dass die Bildungseliten ihre Kompetenzen mit „fachlichem Genuss“ untermauern.<sup>49</sup> Diese Bestrebung, „feine Unterschiede“ zwischen fachlichen und nicht-

47 G. Albers, *Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa*, Braunschweig 1997; U. Berding/A. Havemann/J. Pegels/B. Perenthaler (Hrsgs), *Stadträume in Spannungsfeldern*, Detmold 2010; A. Havemann/K. Selle (Hrsg), *Plätze, Parks und Co. Stadträume im Wandel. Analysen, Positionen und Konzepte*, Detmold 2010.

48 I. Nausch (Hrsg), *Weinkultur. Stadtbild Wien*, Wien 2007 (Material des Wiener Magistrats).

49 P. Bourdieu, *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*, Frankfurt a.M. 1982.



Abb. 5: »Zeitgemäßes« Sanierungsbeispiel; Quelle: *BWN Architekten und Partner*, Gebaut 2005-2010, Wien MA 19, S. 168.



Abb. 6: »Folkloristisches« Sanierungsbeispiel aus den 1970er Jahren: Coblenzlgasse 34; Foto: *Tamáska, M.*

fachlichen Akteuren des Stadtbilderhaltens aufrechtzuerhalten, führt bei den Sanierungen zu auffälligen, unkonventionellen Lösungen, die dem romantischen Bild der Dorflandschaft widersprechen. Gerade die Spannung zwischen historisch und zeitgemäß wird von den Architekten aber als ein Hauptmotiv bei Sanierungen angesehen, und so werden Flachdächer, Sonnenterrassen und Wintergärten zur Bausubstanz appliziert (vgl. Abb. 5). Diese Zubauten bei den sanierten Winzerhäusern sind meist ohne historisierende Formen und Materialien gestaltet – anders als vor 30-50 Jahren, als die örtlichen Heurigenlokale noch im Baustil des Folklorismus umgebaut wurden (vgl. Abb. 6). Die Investoren, die ja zeitgenössische Wünsche erfüllen wollen, und die Architekten, die dem Zeitgeist entsprechend zu bauen wünschen, vertreten in diesem Punkt ein gemeinsames Interesse gegenüber den „romantischen Laien“, die den Status quo aufrechterhalten möchten.

Die Konflikte betreffen aber nicht nur die Sanierungen, sondern den Denkmalwert selbst. Die befragten Fachleute empfinden Grinzing als einen Ort, der zwar als Ensemble wertvoll ist, bauhistorisch gesehen jedoch nicht als einzigartig bezeichnet werden kann. Die meisten Höfe erfüllten – so die fachliche Argumentation – die klassischen Kriterien der Denkmalwerte im Sinne von Alois Riegl nicht; viele Häuser seien nur gut oder weniger gut gelungene Nachahmungen.<sup>50</sup> Ein Umbau solch semihistorischer Gebäude wäre also vom Standpunkt der Denkmalpflege aus weitgehend möglich. Die nichtprofessionelle Seite spricht dagegen von zerstörten mittelalterlichen Fragmenten, ja sogar römischer Baureste. Die unterschiedlichen Überlegungen über Werte und Nichtwerte erscheinen auch in den Diskursen über eine mögliche Bewerbung Grinzings um Anerkennung als UNESCO-

50 Vgl. A. Riegl, *Der moderne Denkmalkultus. Sein Wesen und seine Entstehung*, Wien 1903.

Welterbe.<sup>51</sup> Dieser Vorschlag von den NGOs bekam aber bis heute kaum fachliche Unterstützung, was in den Augen der NGOs-Mitglieder ein offensichtliches Bekenntnis ist, dass die Architekten, Denkmalpfleger und Städteplaner Grinzing im Kampf gegen die Spekulation alleine ließen. Die Architekten und vor allem die zuständige Behörde sehen es hingegen so, dass dieser Vorschlag ihre Kompetenz in Frage stellt, da er davon ausgeht, dass die bisherige Wirkung der Schutzzone erfolglos war. Nach der Äußerung eines Mitarbeiters vom Magistrat Wien sei die Situation in Grinzing wie in einem Krieg, wo die Frontlinien einbetoniert wurden. Eine Zusammenarbeit zwischen Laien und Fachleuten sei nicht zu erhoffen. In Bezug auf die Debatte kann die Forschung dieser Ansicht zustimmen. Auf der Ebene der Morphologie sind die Frontlinien dagegen flexibel: Der Kampf um Sanierungen vollzieht sich Haus um Haus, stets begleitet durch kritische Presseartikel.<sup>52</sup>

## 8. DORFLANDSCHAFT DER INTERESSENKONFLIKTE

Ein direkter Hinweis auf den Wandel der Dorflandschaft ist der Rückgang der Weinlokale. Vor etwa zehn Jahren konnte man noch etwa 20 Häuser für einen Heurigenabend besuchen; davon wurden sieben bereits geschlossen (vgl. Abb. 7).<sup>53</sup> Der Anteil der Gebäude, die im letzten Jahrzehnt umgestaltet wurde, liegt bei 10-15 Prozent; weitere 5-10



Abb. 7: Geschlossenes Weinlokal: Coblenzlgasse 28; Fotos: *Tamáška, M.*

51 Vgl. Website s. A 47.

52 Einige Zeitungsberichte über die Umbauten: „Himmel 29“ – Totalsanierung der Hofräume: *M. Ziegler*, Zwangsräumung und Gänsemord im Herzen Grinzings. Haus- und Fotografierverbot, in: Wiener Zeitung, 11.12.2004; „Cobenzl 52“ – die ersten Pläne bezogen sich noch auf einen „modernen“ Fachdachbau, später wurde eine weniger auffallende, historisierende Lösung gewählt: *P. Strasser*, Wieder Anschlag auf Grinzing, in: Krone, 22.01.2005; *ders.*, Ist Grinzing doch zu retten?, in: Krone, 22.02.2005; „Cobenzl 15“ – *U. Kittelberger*, Botschaft zerstört Heurigen in Grinzing, in: Österreich, 30.11.2010; „Cobenzl 28“ – *G. Krause*, Bauarbeiten noch nicht gestartet, in: Kurier, 31.05.2012; *ders.*, Sperrstunde für viele Heurige, in: Kurier, 08.01.2011.

53 *G. Baumgartner*, Heurigenkultur und Weinbau in Grinzing, Projektarbeit Wirtschaftsuni., Österreichischer Univ.-Lehrgang für Tourismuswirtschaft, Wien 2004, S. 69; aktuelle Zählung nach eigener Datenerhebung.



**Abb. 8:** Noch vorhandene Grinzingener Idylle: lebendige Ortpflege und Weintradition;  
Fotos: Fotos: *Tamáska, M.*

Prozent der Häuser werden mit großer Wahrscheinlichkeit in den nächsten Jahren saniert.

Die Konflikte in Grinzing weisen eine einzigartige, auf den ersten Blick vielleicht nicht markante Morphologie auf (vgl. Abb. 15). Die architektonische Artikulation kommt nämlich nur sanft zum Vorschein, da die Fassaden wegen Bauordnungen in der Schutzzone kaum modifiziert werden dürfen.<sup>54</sup> Ein alltäglicher touristischer oder sonstiger, nicht fachlich geführter Spaziergang durch Grinzing findet das Erscheinungsbild „in Ordnung“. Trotz des ständigen Verkehrs und dem Fehlen einer Fußgängerzone scheint es eine lebendige Ortpflege und Weintradition zu geben (vgl. Abb. 8). Im Vergleich zur negativen Darstellung in den Medien erstaunt dies. Eine wissenschaftliche Analyse der Dorflandschaft zeigt aber die Konflikte eindeutig. Diese übergehen sogar die alte Dorfstruktur, so dass man innerhalb des Ortes über mehrere Zonen reden kann, die sich gar nicht mehr an den historischen Gegebenheiten orientieren. Die Zonen hängen in ihrer Gestaltung vor allem von der Art und Weise der Raumnutzung ab und zeigen bestimmte morphologische Eigenschaften.

Vorangestellt sei also, dass diese Zonen nicht mehr der Logik der traditionellen Dorfstruktur entsprechen. Das alte Dorf wurde entlang eines schon eingewölbten Baches ausgebaut mit der Kirche in der Mitte.<sup>55</sup> Um die Kirche herum waren die wichtigsten Gebäude, Stiftshäuser und das Denkmal von St. Antony gelegen. Die Logik der historischen Dorfstruktur hätte hier also einen Hauptplatz des Ortes vermuten lassen (vgl. Abb. 9). Das urbane Zentrum jedoch befindet sich schon lange nicht mehr an dieser Stelle, sondern bildete sich seit der Jahrhundertwende um die Straßenbahnhaltestelle aus. Heute

54 Vgl. B20-000, Bauordnung für Wien: [www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/rechtsvorschriften/pdf/b0200000.pdf](http://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/rechtsvorschriften/pdf/b0200000.pdf) [22.07.2014].

55 A. Becker, *Lehrausflüge in die Umgebung von Wien*, Wien 1912, S. 10.



**Abb. 9:** Alter Dorfplatz in Grinzing; Fotos: *Tamáská, M.*

erinnert dieser moderne Dorfanger kaum mehr an einen Heurigenort. Es ist ein lebendiger Treffpunkt für Stadtbewohner. Die Heurigen mischen sich mit Cafés, Restaurants, Bäckereien, Kleinhändlern und Modeshops. Die Urbanisierung des Platzes dauert schon lange an. Ein Novum ist die zunehmende Beschleunigung als Zeichen dafür, dass Grinzing immer mehr zu einem Wohnort wird, wo Gastwirtschaft nicht mehr nur Weinlokale bedeutet.

Östlich des Zentrums befindet sich eine der beiden Heurigenzonen. Diese werden stark vom Massentourismus geprägt und sind daher identisch mit der weit verbreiteten Vorstellung vom „Touristenort Grinzing“ (vgl. Abb. 10; siehe auch Abb. 8 rechts).<sup>56</sup> Die beiden Heurigenzonen stellen eigentlich Relikte aus den 1970er und 1980er Jahren dar, als es noch viel mehr so genannte „Busheurige“ gab. Die Morphologie der Zonen stimmt mit den allgemeinen Vorstellungen von Grinzing überein, wo also die Tradition mit Kitsch vermischt ist und sich „von Architekten ‚rustikal‘ geplante Heurigenlokale“ befinden, z.B. das neugebaute Winzerhaus aus dem Jahre 1978 (Coblengasse 34, vgl. Abb. 6 rechts).<sup>57</sup> Trotz der Übertreibungen in den Baustilen bieten diese Zonen ein abenteuerliches und wechselhaftes Raumerlebnis, bei dem die Gärten und Hinterhöfe sowie die zahlreichen Stuben zugänglich sind. Die Weinlokale sind nicht nur bloße Fassaden der Freiräume, sie sind mehr oder weniger Teil des öffentlichen Raumes, zumindest für diejenigen, die dafür bezahlen können und wollen.

Diese Eigenschaft fehlt den Wohnvierteln völlig, da diese vor allem Geschlossenheit ausstrahlen. Ein Kerngebiet der Wohnfunktion ohne Heurigenkultur ist am westlichen

56 K. Kopsitsch, *Konstruktion, Imagination und Inszenierung im touristischen Raum: Die Heurige in Wien aus sozial- und kulturalanthropologischer Perspektive*, München 2008, S. 107.

57 G. Schwarz, *Döbling – zehn kulturhistorische Spaziergänge durch Wiens 19. Bezirk*, Wien 2005, S. 84 und S. 93.



**Abb. 10:** »Touristenort Grinzing«. Vom Massentourismus geprägte Heurigenlokale: Coblenzlgasse 38; Fotos: *Tamáska, M.*

Rande der Schutzzone zu finden, wo die alte Dorfstraße schon traditionell in eine Villenzeile übergeht. Dieses Randgebiet des Heurigenortes, relativ weit von der Straßenbahn, der Tiefgarage und sonstigen Parkmöglichkeiten entfernt, begünstigt die Gastwirtschaft kaum mehr (vgl. Abb. 12 links und Abb. rechts). Es ist deswegen kein Zufall, dass die repräsentative Wohnfunktion vor allem hier einen Eingang zum Heurigenort fand. Ein symbolischer Ausgangspunkt dieser Umstrukturierung war die Residenz von Niki Lauda, noch in den Zeiten, als die Heurigenbetriebe florierten. In den letzten Jahren drangen die Wohnhäuser immer tiefer in die Schutzzone vor. Die Umbauten zeigen an Straßenfassaden keine gleich ins Auge fallende morphologische Struktur, nur die Dachfenster und die Garageneingänge sind vielsprechende Zeichen der Sanierungen (vgl. Abb. 11).



**Abb. 11:** Die Dachfenster veraten die neue Wohnfunktion der Grinzingner Schutzzone (Coblenzlgasse 20, 29); Fotos: *Tamáska, M.*



**Abb. 12:** Offenstehendes Hoftor in Grinzing;  
Foto: *Tamáška, M*

Die Garagentore passen freilich schwer ins Straßenbild, jedoch sind sie nicht nur wegen ihres Designs interessant. Die alten Tore waren massive Konstruktionen und öffneten sich gleich zum Hof. Wenn die Bewohner ein- und ausfahren, waren die Höfe mit der Straße visuell verbunden, manchmal sogar stundenlang (vgl. Abb. 12). Die neuen, in die Hauskörper eingebauten, automatisch regulierten Garagen sind dagegen nur kleine Stuben für Autos. Die Höfe bleiben stets (auch visuell) geschlossen, so dass nur die Fassaden, nicht aber die Höfe Bestandteile des historischen Straßenbildes sind. Diese umgebauten Winzerhäuser repräsentieren letztendlich einen Lebensstil, der sowohl soziologisch als auch morphologisch in der Villenarchitektur wurzelt. Die Villen entlang der Himmelstraße werden schon gewöhnlich mit Garageneingängen versehen und bieten den Hausbewohnern Schutz vor Einblick (vgl. Abb. 13).

Ein Mangel an visueller Kommunikation zwischen den Höfen und der Straße ist aus Sicht der Ortsbilderhaltung eine vielleicht nicht glückliche, jedoch in vielerlei Hinsicht notwendige Lösung. Es lässt sich sogar feststellen, dass die geschlossenen Fassaden die Illusion einer alten Dorflandschaft aufrechterhielten. Die sanierten Hinterhöfe wurden nämlich stark modifiziert (vgl. Abb. 14). Da man hier Luxuspreise erzielen möchte, werden die alten Winzerhäuser, wie nun möglich ist, zu bequemen Apartments umgestaltet. Schmale Hofräume werden aufgelockert, zusammengehörige Bauteile in Wohneinhei-



**Abb. 13:** Geschlossene Garagentore im Grinzingener Straßenbild: Coblenzgasse 60 (o.) und 24 (u.); Fotos: *Tamáška, M.*



**Abb. 14:** Sanierter Hinterhof mit Terrassen (li.) und Altbau (re.); Fotos: *Tamáska, M.*

ten zerteilt und damit architektonisch voneinander getrennt; gleichzeitig werden aber auch Freiräume, also Terrassen und Balkone geschaffen, die einen Ausblick auf den Garten oder sogar auf die attraktive Dorflandschaft eröffnen. Die Trennlinie zwischen Wohnvierteln und Heurigenzonen hat sich zugunsten Ersterer immer mehr verschoben. Allein in den letzten Jahren kann man etwa ein Dutzend Parzellen zusammenzählen, bei denen ein Umbau bereits geschehen oder vorgesehen ist.

## 9. ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSBEMERKUNGEN

Die vorliegende Arbeit versuchte die Konflikte innerhalb der Schutzzone mit ihren historischen Wurzeln darzustellen. Ein ökonomisches Grundproblem ist, dass die Einkommen aus Weinproduktion und Weinausschank nicht mehr die Immobilienpreise abdecken können. Die geschlossenen Weinlokale finden also Käufer, die nicht mehr an der Agrarwirtschaft interessiert sind. Das Thema des Untergangs der Weinlokale wird in den Medien immer wieder aufgegriffen und die Investoren, meist „Spekulanten“ genannt, werden dabei angegriffen. Diese starke Kritik lässt sich damit erklären, dass Grinzing ein besonderes Problemfeld in der Wiener Stadtplanung und Denkmalpflege wurde. Die vorliegende Arbeit wollte drei Fragen genauer nachgehen: (1) Welches sind die historischen Hintergründe der heutigen Situation? (2) Wie strukturiert sich die Grinzing-Debatte? Wo sind die Frontlinien? Welche Argumentationen kommen zum Vorschein? (3) Welche Auswirkungen haben die Konflikte auf das Ortsbild?

Eine wichtige These dabei ist, dass die Bewahrung der historischen Dorflandschaft mit ihrer grünen Umgebung eine soziale Aufwertung des Ortes implizierte, die letztlich auch den Ortskern erreichte. Die Institution der Ortspflege stoppte die Bauspekulationen schon seit der Jahrhundertwende. Die Preise der unbebauten Parzellen (Grünflächen) schlugen

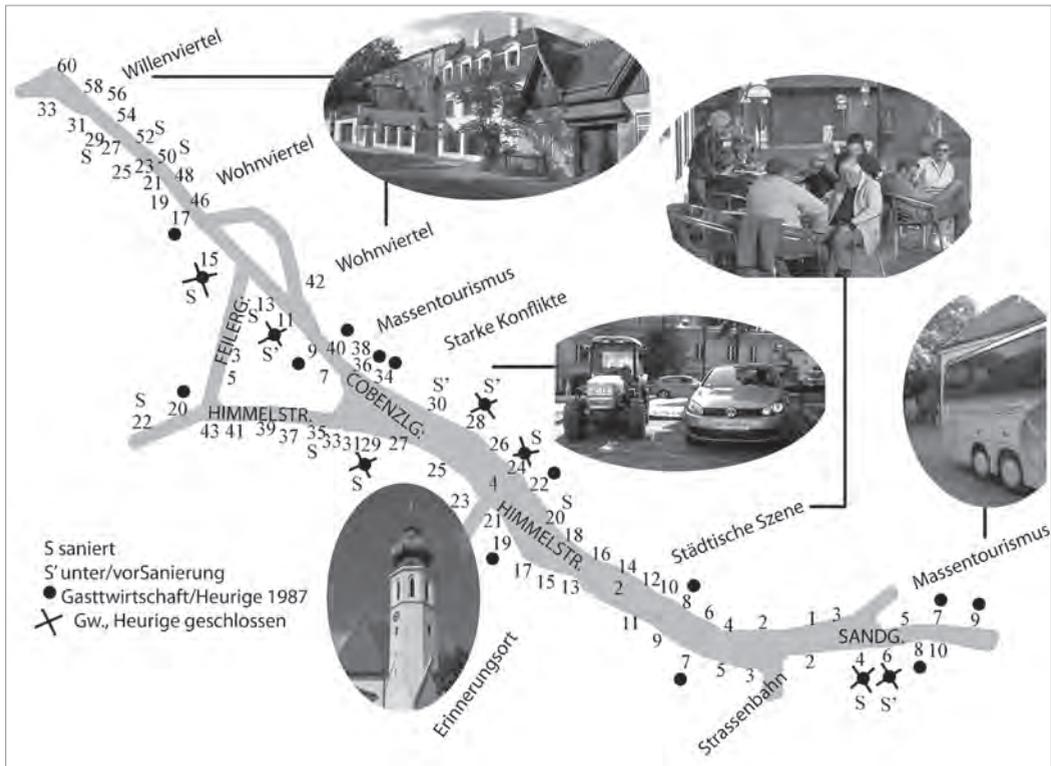


Abb. 15: Räumliche Struktur der Interessenskonflikte; Zusammenstellung: Tamáska, M.

sich aber in den Preisen der Wohnungen immer stärker nieder. Das Kerngebiet konnte diesem ökonomischen Druck solange widerstehen wie die Weinproduktion, zunehmend ergänzt durch Massentourismus, ein sicheres Einkommen darstellte (die Probleme des vom Tourismus beeinflussten Ortbildes wurden hier nur angedeutet).

Eine weitere These ist, dass die Ortspflege in der heutigen Situation eine Bühne der Auseinandersetzungen darstellt. Diese Konflikte gehen auf die Frage zurück, ob die Architektur bzw. Denkmalpflege die gesellschaftlichen Tendenzen beeinflussen darf oder kann. Die nichtprofessionelle Seite erwartet ein stärkeres Auftreten von Seiten der staatlichen Institutionen. Sie geht von der Einzigartigkeit Grinzings aus und will den Ort als Weltkulturerbe anerkennen lassen. Die professionellen Akteure sehen die Grinzing-Frage weniger dramatisch, da sie das Ensemble als nicht so wertvoll wahrnehmen. Hinzu kommt das Problem der „feinen Unterschiede“: Die Architekten bedienen einen Zeitgeschmack, der mit den alltäglichen Vorstellungen der Dorfleute über Denkmalpflege nicht übereinstimmt.

Der Rückgang der Heurigenlokale führt dazu, dass die Gebäude immer weniger zugänglich werden und die Hinterhöfe quasi die Schutzzone „verlassen“. Dieser Trend ist sicher nicht neu, wenn man bedenkt, dass die hinteren Gartenanteile schon lange als Bau-parzellen genutzt werden (z.B. Schreiberweg). Ein Novum besteht aber darin, dass man heute auch die alten Gebäude stark modifiziert und zu Wohnungen umbaut.

Eine weitere Entwicklung zeigt sich in der immer stärkeren Gliederung Grinzings innerhalb des kurzen Straßenzuges. Das laute Nachtleben der Weinlokale und die prestigeträchtigen Wohnungen können auf Dauer schwerlich nebeneinander existieren. Wurde eine gastronomische Einrichtung schon einmal geschlossen, wird von den Nachbarwohnungen gewünscht, nicht wieder eine zu eröffnen. Dies führt dazu, dass sich die noch funktionierenden Lokale auf engem Raum konzentrieren. Schon heute sind ein Heurige-Grinzing, ein Villen-Grinzing und dazu noch ein urbanes Grinzing mit städtischen Dienstleistungen entstanden. Grinzing wurde also aufgeteilt, wenn auch nicht für ewig, da die Trennlinien zwischen den Zonen flexibel bleiben.

## DIE KUNST DER LEIBLICH-RÄUMLICHEN WAHRNEHMUNG EINE ANNÄHERUNG AN DAS ENTWERFEN AUS SICHT DER BAUGESCHICHTE

Jüdisches Museum, Berlin: Durch eine schwere Eisentür tritt man in den „Holocaust-Turm“, einen düster-kalten Betonschacht. Nur ganz oben durch einen schmalen Deckenschlitz dringt gleißendes Tageslicht. Das metallisch krachende Schließgeräusch der Stahltür verebbt in Echos. Beklommenheit hemmt die Schritte in der hohlräumig widerhallenden Stille und Kälte, drückt den Atem zaghafter, stoppt ihn fast. Assoziationen wie Hungerbunker und Gaskammer stellen sich ein. Weit entfernt, fast jenseitig wirkt das gedämpft vernehmbare Rauschen des Berliner Verkehrs. Umschlossen von den nackten Betonwänden, isoliert auf sich selbst zurück geworfen, beginnt man sich zunehmend als fröstelnden, verletzlichen und ausgesetzten Leib zu spüren in einem dünnhäutig angespannten Wahrnehmungsmodus, den man „Frierhören“ nennen könnte (vgl. Abb. 1a, 1b).

Ähnliche Erfahrungen erleben viele Besucher des Jüdischen Museums in Berlin beim Betreten des Holocaust-Turmes. Der nasskalte Geruch, die Dämmerung und das von oben hereinfallende Licht (Sehen), das gedämpft vernehmbare Rauschen des Berliner Verkehrs (Akustik) und die szenische Ausrichtung nach oben (visuell-propriozeptive Synästhetik) tragen dazu bei, dass der Mensch das Grauen des Holocausts symbolisch fühlt. Die Architektur des Jüdischen Museums verstärkt die museale Dokumentation der jüdischen Geschichte. Hier wird deutlich, wie sehr gebauter Raum über die reine Funktion hinaus wirkmächtig Daseinempfinden formen kann sowie Bedeutung und Sinnhaftigkeit zu vermitteln in der Lage ist. Die lebendige, vieldimensionale leibliche Bezogenheit von Mensch und Umwelt gewinnt immer mehr unsere Aufmerksamkeit.



**Abb. 1a:** Jüdisches Museum Berlin von Daniel Libeskind: Im »Holocaust-Turm« mit seinem dekonstruktiven Formenvokabular will Daniel Libeskind die Besucher auch leiblich ansprechen. Den Werten von Harmonie und Einheit setzt er in einem synästhetischen Zusammenspiel Schrägen und Brüche entgegen; Foto: K. Brichetti.



**Abb. 1a:** Jüdisches Museum Berlin von Daniel Libeskind: Im »Exil« des Museums ist der Boden des Gartens als abfallendes Gelände durch verkippete Ebenen und Pflastersteine bewusst »unwegsam« gestaltet. Die Verwerfungen und ungewohnten Geometrien bewirken dabei Schwindel und Orientierungslosigkeit; Foto: K. Brichetti.

So wurde in den letzten Jahren verstärkt der Fokus architekturtheoretischer Diskussionen auf Atmosphären, Konzepte des Leibraums, des Aktionsraums, auf Wahrnehmung und Sinne gelegt.<sup>1</sup>

## 1. DIGITALE REVOLUTION UND DIE KRISE DER ERFAHRUNG

Der Aufmerksamkeit für den leiblich gefühlten Raum kommt insbesondere im Zeitalter der zunehmenden Digitalisierung von Entwurfsprozessen eine immer größer werdende Bedeutung zu. Die fiktiven virtuellen Scheinwelten der Computertechnologien können leicht durch ihre einseitige visuelle Ausrichtung zu einer Abwendung von den sonstigen fundamentalen Erfahrungsqualitäten von Architektur führen. Die zunehmende Bedeutung der Medien bewirkt, dass wir immer mehr Zeit im passiven Zustand verbringen. Während wir auf den Monitor oder die Filmleinwand schauen, meinen wir psychisch aktiv zu sein, unser Körper ist jedoch völlig passiv. Genau mit diesem fokussierten Blick eines passiven Zuschauers betrachten wir dann auch unsere Umwelt und trennen uns damit vom eigentlichen Geschehen, da man in der Wirklichkeit den Raum mit allen Sinnen und mentalen Kräften um sich spürt und erlebt. So wird die

leibliche Nähe dann sukzessive durch die mentale Nähe zur technischen Struktur des Gerätes ersetzt. Nach Jürgen Hasse komme hierin eine „Revolution der Interaktion mit der Welt zum Ausdruck“, wodurch man von „einer Krise der Erfahrung“ sprechen könne.<sup>2</sup>

- 1 Vgl. S. Hauser/C. Kamleithner/R. Meyer, Architekturwissen. Grundlagentexte aus Kulturwissenschaften, Bielefeld 2011, S. 192; G. Böhm, Atmosphäre. Essays zur neuen Ästhetik, Frankfurt a.M. 1995; J. Hasse, Fundsachen der Dinge, München 2005; I. Flagge (Hrsg.), Architektur und Wahrnehmung, Jahrbuch Licht und Architektur 2003, Frankfurt a.M. 2003; W. Meisenheimer, Das Denken des Leibes und der architektonische Raum, Köln 2. Aufl. 2006; J. Pallasmaa, The eyes of the skin, Architecture and the senses, Chichester 2005; A. Janson/T. Bürklin, Auftritte/Scenes. Interaktionen mit dem architektonischen Raum – die Campi Venedigs, Basel/Berlin/Boston 2002; K. Brichetti/F. Mechsner, Synästhetische – leibliche – räumliche Resonanzen, in: Synästhesie. Leib-Raum/Architektur, in: Wolkenkuckucksheim. Internationale Zeitschrift zur Theorie der Architektur, 18. Jg. (2013), Heft 33, hrsg. von E. Führ, kuratiert von K. Brichetti/F. Mechsner.
- 2 J. Hasse, Fundsachen der Sinne, Freiburg/München, 2005, S. 415.

## 2. DIE ENTSTOFFLICHUNG DER ARCHITEKTUR

Das Architekturstudium unterstützt zumeist diesen Trend der einseitig passiv-visuellen Wahrnehmung. Das ganze Studium der Architekten ist zumeist nur auf die visuelle Wahrnehmung ausgerichtet, so dass bei den Entwürfen die visuelle Präsentation durch Computersimulationen, virtuelle Kamerafahrten, Animationen, Video und Fotografie immer wichtiger erscheint. Problematisch wird es dann, wenn wir beginnen uns selbst zu täuschen, indem wir glauben, die Wirklichkeit mittels Computersimulationen herstellen zu können. Stattdessen generieren wir aber nur visuelle Bildsequenzen von extremer Flüchtigkeit, die von einer leiblichen Wirklichkeit weit entfernt sind. So wird auch die Architekturausbildung durch die einseitige visuelle Ausrichtung immer passiver, da der Student meistens nur „theoretisch“ im Studio oder in der Universität lernt.<sup>3</sup> Im späteren Berufsleben setzt sich diese Tendenz fort, nur dass die Architekten nun ihre Projekte den Bauherren vorstellen. Zur letzten Perfektionierung des visuellen Auftritts werden Visualisierungsfirmen engagiert. Steht dann endlich das gebaute Objekt, „ist die fotografische Darstellung des Werkes genauso wichtig – in mancher Hinsicht wichtiger als das Werk selbst“.<sup>4</sup> Denn die „Präsenz des Architekten in Fachzeitschriften, Katalogen, Feuilletons und Broschüren – und damit seine Reputation – hängt von der gelungenen fotografischen Darstellung“ der Werke ab.<sup>5</sup> Durch diese einseitig visuelle Ausrichtung, die schon mit dem Studium des Architekten beginnt, werden die anderen Sinne leider häufig vernachlässigt und verkümmern tendenziell. Beziehen wir all unsere Erfahrungen nur passiv durch Bilder im Internet, aus Magazinen oder dem Fernsehen, entsteht ein ungeheurer Verlust an Wahrnehmungsvielfalt und Erfahrungsintensität. Infolgedessen können manche Architekturstudenten dann im Wesentlichen nur schöne Bilder produzieren, sind dabei aber kaum in der Lage, körperlich-räumliche Erfahrungen zu imaginieren, in kreativer Weise architektonisch zu gestalten und zu vermitteln.

Verschärft wird die Situation, wenn „die Computer immer mehr zu Designerwerkzeugen“ in der Entwurfsphase bzw. in der konzeptionellen Prozessfindung werden.<sup>6</sup> Untersuchungen der Psychologin Martina Schütze an der Technischen Universität Dresden ergaben, dass das computerunterstützte Entwerfen (CAD; computer aided design) „in den frühen Phasen eines Konstruktionsprozesses“ ein Nachteil sei.<sup>7</sup> Eine Gruppe von Maschi-

3 U. Nanda/I. Solovyona, The Embodiment of the Eye in Architectural Education, in: EAAE, *European Association for Architectural Education Transaction on architectural education*, No. 26, Writings in architectural education, EAAE 2005, S. 151, online: [www.archdesign.vt.edu/news/pdf/eaee-prize-2003-05-essays.pdf](http://www.archdesign.vt.edu/news/pdf/eaee-prize-2003-05-essays.pdf) [03.01.2014].

4 G. Böhme, Über Architektur reden, Architektur wahrnehmen, Architektur machen, in: I. Flagge (Hrsg.), *Architektur und Wahrnehmung*, Darmstadt 2003, S. 8.

5 Ebda., S. 8.

6 U. Nanda/I. Solovyona (s. A 3), S. 153.

7 Vgl. „Weniger Fantasie vor dem PC“, in: GEO Magazin Nr. 08/04.

nenbau-Studenten musste unter Laborbedingungen eine knifflige Konstruktionsaufgabe mit Hilfe von Computer, Bleistift und Grafiktablett lösen. Das Ergebnis: „Das Freihandskizzieren mit Bleistift beziehungsweise Grafiktablett führte zu besseren Lösungen als das Entwerfen mit CAD. Letzteres nahm auch deutlich mehr Zeit in Anspruch, und die Entwürfe waren schwieriger zu erläutern.“<sup>8</sup> Erklärt wurde dieses eindeutige Ergebnis damit, dass das Skizzieren mit dem Stift einfacher in der Handhabung sei, während das Arbeiten am Computer „mehr gedankliche Kraft“ benötige, „die dann nicht mehr für kluge und kreative Lösungen zur Verfügung stehe.“<sup>9</sup> Als Folge des computerunterstützten Entwerfens sieht man manchen Gebäuden förmlich die Computer-Raster-Fassaden an wie am Leipziger Platz in Berlin.

Solche aller Sinnlichkeit beraubte Bauweise bezeichnet der finnische Architekturtheoretiker Pallasmaa als „nihilistische Architektur“, in der, infolge der verarmten Wahrnehmung, auch kollektive Bedeutungszusammenhänge nicht mehr lesbar seien.<sup>10</sup> Pallasmaa interpretiert „die Unmenschlichkeit zeitgenössischer Architektur“ als Konsequenz einer „Vernachlässigung des Körpers und der Sinne.“<sup>11</sup> Beispielweise ließen die städtebaulichen Leerräume die Ohren der Bewohner „erblinden“,<sup>12</sup> da auch städtische Räume einen Klang haben. Die glatten uniformen Oberflächen der Häuser lassen die Sinne abstumpfen, wie auch die Uniformität der Architektur einen Verlust an Intimität, Nähe und Identifikation erzeugen kann. Gerade bei der heutigen global vereinheitlichten Architektur besteht eine solche Gefahr der Entsinnlichung. Diese Tendenz dokumentiert sich durch eine anonyme Architektur als Abbild von Finanztransaktionen, durch immer größere Bauvolumina und infrastrukturelle Einrichtungen, globalisierte gesichtslose Konsumtempel und Bürogebäude in Form silberner Abstraktionsästhetik. Zu den immer schnelllebigeren Planungen gehören auch der modische Materialeinsatz und die gleichzeitige Wegwerfmentalität. Durch den häufigen Einsatz von Glas, synthetischen Materialien und emaillierten Metallen gehen entscheidende räumliche Qualitäten verloren wie z.B. das – tatsächliche oder vorgestellte – Tasten und damit ein wichtiger Aspekt erlebter Räumlichkeit. Auch der Geruchssinn kann durch eine ungünstige Wahl von Materialien beeinflusst werden. Da jeder Stoff einen Eigengeruch hat, stellt sich im Gebäude mit der Zeit ein Geruch ein, der dem Raum eine eigene Atmosphäre verleiht. Immer mehr Gebäude mit dekorativen Verkleidungen mit extrem dünnem vor die Wärmedämmung gehängtem Natursteinmaterial finden sich im Stadtbild. Oberflächendesign und innere Funktionsweise bilden vielfach keine Einheit mehr. Der Philosoph Gernot Böhme spricht daher auch von einer „Anästhetisierung des Materials und einer Entstofflichung der Ästhetik.“<sup>13</sup>

8 Ebda.

9 Ebda.

10 J. Pallasmaa, *Architecture and the Senses*, in: I. Flagge (s. A 4), S. 66.

11 J. Pallasmaa (s. A 1) S. 17.

12 J. Pallasmaa (s. A 4), S. 76.

13 G. Böhme (s. A 1), S. 63.

Viele moderne Baumaterialien, die nur unschön altern können, beruhen auf der unökologischen Wegwerfmentalität wie auch die heute massenhaft verwendeten Polystyrol-Wärmedämmverbundsysteme, die nachträglich an die Außenfassaden angebracht werden. Die schnelle Verrottung durch Algen sowie die Beschädigung durch Spechte, die Löcher in die Fassaden klopfen, bewirkt, dass die Materialien kaum eine Generation überdauern und dann als Sondermüll entsorgt werden müssen, was einem ökologischen Sündenfall gleichkommt.

### **3. ANLEITUNG ZUR KUNST DER WAHRNEHMUNG IM ARCHITEKTURSTUDIUM**

Anknüpfend an die noch offene Frage, wie man vieldimensionale körperliche Wahrnehmungen von Architektur zwischen Lehrenden und Studenten vermitteln kann, wurden am Fachbereich Baugeschichte der TU-Berlin durch die Autorin vier Seminare angeboten. Der Titel des Seminars „Architektur erleben und verstehen“ sollte darauf verweisen, dass das Erleben durch die leiblich-sinnliche Wahrnehmung eine Erweiterung für das Verstehen und Denken darstellt. Hierbei spielt ein implizites Erfahrungswissen eine wesentliche Rolle. Es wird auch „stilles oder stummes Wissen genannt, da es nicht immer vollständig zu beschreiben oder zu objektiveren ist.<sup>14</sup> Leiblich-räumliches Erfahrungswissen gehört zu diesem impliziten Wissen, das zumeist mit dem Begriff der Intuition oder dem der Kreativität verbunden wird.

In theoretischen Seminaren wie auch Exkursionen wurde die Berliner Architektur auf ihre körperliche Erlebbarkeit hin erforscht und kritisch diskutiert. Dabei untersucht wurden exemplarische Gebäude verschiedener Stilrichtungen vom Barock bis zum Dekonstruktivismus. Wichtig war, dass die Architektur in den Exkursionen auch räumlich erlebt wird, da das Erlernen und komplexe Verstehen von Räumen niemals durch einen alleinigen kognitiven Prozess unterrichtet oder entwickelt werden kann. Ebenso wenig kann Architektur durch eine noch so perfekte virtuelle Darstellung ersetzt werden, denn schließlich nehmen wir unsere Erfahrungen und unser Raumverständnis vieldimensional leiblich wahr, so dass Architektur nur durch das Begehen begriffen werden kann. Hierbei war die Vorgehensweise immer die gleiche: Die Studenten sollten ihre feinen körperlich-szenischen Reaktionen beobachten, die erspürten Gefühlsqualitäten analysieren und diese schließlich in einen Zusammenhang mit dem baugeschichtlichen Kontext bringen. Die nun folgenden sechs Punkte zur Kunst der Wahrnehmung wurden aus den Erfahrungen mit diesen Seminaren destilliert.

#### *3.1. Sensibilisierung für die erlebbare Welt, Schulung von Wahrnehmung*

Da Architekten und Stadtplaner einen beträchtlichen Einfluss auf unsere Lebensqualität haben, ist es notwendig, im Architekturstudium der Sensibilisierung für die Umwelt

14 M. Buchert, *Reflexives Entwerfen, Reflexives Design*, Berlin 2014, S. 29.



**Abb. 2:** Räumliche Wirkung im Deutschen Historischen Museum Berlin von I.M. Pei: Die flachen Stufen der Treppenspindel bewirken eine entschleunigte, langsame Fortbewegung. Dem Besucher ergibt sich somit nicht nur ein reizvoller Blick auf die Architektur von I.M Peis' Museumsbau, sondern auch auf die historische Umgebung mit dem anliegendem Zeughaus; Foto: K. Brichetti.

theoretisch wie auch im praktischen Erleben eine neue Rolle zu verschaffen. Die Kunst, räumliche Qualitäten zu erspüren kann gefördert und vermittelt werden. Viele Studenten können körperliche und räumliche Erfahrungen kaum kommunizieren, jedoch mit recht einfachen Hilfestellungen lernen, Wahrnehmungen sensitiv und vieldimensional zu beschreiben. Der erste Schritt ist, überhaupt anzuerkennen, dass es diese multidimensionalen leiblichen Qualitäten gibt und diese weit über das hinausgehen, worauf sich Studenten im Allgemeinen verlassen. Daher erscheint es mir wichtig festzustellen, dass körperlich-szenische Eindrücke sehr unterschiedlich perzeptuell analysiert werden können – etwa als räumliche (vgl. Abb. 2), energetische (vgl. Abb. 3) und dynamische Qualitäten (vgl. Abb. 4). Analysieren wir das körperlich-räumliche Erleben, so stellen wir fest, wie sehr sich bestimmte unbewusste Gedächtnisinhalte mit unseren gespürten Erlebnissen decken, das heißt in eine kommunikative Resonanz treten. Erleben wir eine Sympathie mit guter Architektur, erfahren wir eine Vertrautheit mit unserem Körper. Es gilt, diese vielschichtigen synästhetischen Wahrnehmungsweisen aufzuzeigen und bewusst zu erleben. Hierzu gehört es auch, sich in Exkursionen mit allen Sinnen auf die gebaute Umwelt einzulassen. Keine noch so gute mediale Aufbereitung kann das leibliche Begehen und Spüren am Ort ersetzen. Zum Beispiel können die Besucher des Jüdischen Museums beim Begehen das Grauen der Jüdischen Geschichte in körperlich-szenisch vermittelter Symbolik erleben, was durch bloße Bilder und Dokumente nicht in dieser Intensität möglich wäre. Die körperliche Erfahrung bewirkt ein mehr teilnehmendes Erleben als intellektuelle Deutung.

### 3.2. Sensibilisierung der Sprache

„Der Weg erkennenden Entbergens führt durch die Sprache und das Denken. Dasselbe gilt für sinnliches Lernen. Es gelingt erst als sinnliche Erfahrung, die durch das Nadelöhr der Sprache geht.“<sup>15</sup> Die sprachliche Umsetzung ist nur eine Folge des Gewährwerdens und muss nicht extra erlernt werden. Am Ende der Seminare berichteten die Studenten immer wieder, dass sich ihre Wahrnehmungsweise von Architektur verändert habe, insofern sie nun Architektur und Stadt sensibler und vielschichtiger wahrnehmen würden. Wahrnehmung ist offensichtlich über intellektuelle und leiblich-sinnliche Achtsamkeit erlernbar. Ein bewusstes Erleben schafft erst den Resonanzraum für die Erkenntnis der vielschichtigen gestalterischen Möglichkeiten.

### 3.3. Förderung von räumlicher Imagination beim Entwurfsprozess „Reflexives Wissen“

Die Schulung von Wahrnehmung und kreativer sinnlicher Imagination von Architektur erweitert die gestalterischen Möglichkeiten der Studenten erheblich. Die selbständige und freie Ausbildung der Wahrnehmungsfähigkeit ist nicht nur die künstlerische Stärke einzelner Hochbegabter, sondern kann und sollte im Architekturstudium gefördert werden. Die phänomenologisch-analytischen Annäherungen erweitern die Kenntnisse um räumliche Qualitäten und fördern die kreative Entwicklung des eigenen Gestaltungsrepertoires.

Die körperlich-szenische Erfahrung bewirkt mehr ein anteilnehmendes Erleben als



**Abb. 3:** Energetische Wirkung in der Berliner Philharmonie von Hans Scharoun: Die weißen Oberflächen wirken sehr leicht. Fehlende Sockel, Fensterumrahmungen und horizontale Fensterbänder unterstreichen die Leichtigkeit und erinnern an die Promenadendecks großer Dampfschiffe. Foto: K. Brichetti.



**Abb. 4:** Dynamische Wirkung in der BMW-Welt München von Wolf D. Prix: Motive der Bewegung wie die konkaven und konvexen Flächen durchziehen das Gebäude. Die Beschleunigung technischer Entwicklungen findet sich in den Entwürfen der Architekten der Zweiten Moderne. Hochkomplexe und intelligente Fassadenkonstruktionen, die Dynamik assoziieren, dokumentieren die heutigen schnelllebigen Veränderungsprozesse; Foto: K. Brichetti.

15 J. Hasse (s. A 1), S. 416.

intellektuelle Deutung. Gerade die großen Bauwerke der Baugeschichte haben es vermocht, die emotionale Ebene anzusprechen. Selbst Le Corbusier, der große Meister der funktionalistischen Moderne, der Aufklärer des Maschinenzeitalters, hat mit seiner Kapelle in Ronchamp, Notre Dame du Haut, eine Architektur geschaffen, die außerhalb jeglichen funktionalistischen Rahmens die Sinne berührt. Um eine außerhalb der Mittelmäßigkeit stehende Architektur zu entwerfen, wird daher vom Architekten ein persönlich-emotionales Engagement abverlangt, Architektur mit allen Sinnen erlebbar zu machen.

Erfahrungswissen, Forschungsaspekte und kreative Prozesse auch im Zusammenhang mit dem Entwerfen zu betrachten und dieses Wissen „besser zu verstehen und zu aktivieren“, wird unter dem Begriff „Reflexives Wissen“ subsumiert, den Margitta Buchert an ihrem Lehrstuhl Architekturtheorie an der Leibniz Universität Hannover verankert hat.<sup>16</sup> Dem entwurfswissenschaftlichen Diskurs wird „in den letzten Jahren in Deutschland und in europäischen Kontexten eine deutlich wachsende Bedeutung beigemessen“.<sup>17</sup> Sinn ist es, mittels des gewonnen Entwurfswissens „generative Potentiale und Qualitäten architektonischer Entwurfskompetenz im individuellen wie kollektiven Bereich „zu vergrößern und ‚diese als spezifische Wissensformen‘ so zu gestalten und zu vermitteln, dass Verstehen und Transferfähigkeit ermöglicht werden.“<sup>18</sup>

#### 4. ENTWICKLUNG UND ERPROBUNG NEUER GESTALTERISCHER KONZEPTE

Die Sensibilisierung für unterschiedliche leiblich-szenische Erfahrungen vereinfacht es in der konkreten Planungspraxis, neue gestalterische Elemente zu entwickeln. Es erleichtert den Entwerfern auch, sich auf neue Technologien einzulassen, aber dann in einer intelligenten und sensitiven Weise mit einer leiblichen Orientierung. Beispielsweise verwendet der Dekonstruktivist Koolhaas in seiner niederländischen Botschaft für den Boden eines Außenganges durchsichtige Glasplatten (vgl. Abb. 5). Die visuelle Wahrnehmung nimmt den Boden als instabil wahr, während der Tast- und Gleichgewichtssinn den Boden als fest und eben annimmt. So wird das Gefühl für das Gleichgewicht beim Betreten und gleichzeitigem Schauen auf den Boden unsicher. Durch die Trennung beider Wahrnehmungssysteme, dem visuellen Sinn und dem Körpersinn, kommt es zu einer kurzfristigen Irritation. Schaut man jedoch nicht auf den Boden, kann man problemlos auf dem Glas laufen. Beim Aufrichten wird einem dann plötzlich klar, dass man ja auf ein NS-Gebäude schaut. Mit diesem visuellen Trick macht Rem Koolhaas auf den negativen Teil deutscher Geschichte aufmerksam. Er verwendet eine dekonstruktivistische Formensprache mit ihren Irritationen, Brüchen und Abweichungen, um gezielt auf Brüche der Berliner Geschichte

16 M. Buchert (s. A 14), S. 25.

17 Ebda., S. 9.

18 Ebda., S. 47.

wie NS-Vergangenheit oder DDR-Moderne mit dem Fernsehturm zu verweisen. Wie auch bei Libeskind erfolgt eine Bezugnahme auf die Instabilität des Architektur-Themas, wobei über abstrakte gestalterische Mittel neue symbolhafte Kontexte generiert werden.

## 5. NACHHALTIGES LERNEN ALS DIDAKTISCHER ERFOLG

Das vorherrschende Bildungsideal gründet zumeist noch im rationalistischen Menschenbild, das seit dem 17. Jahrhundert von René Descartes postuliert wurde. Längst wissen wir aber, dass emotionale Ansprachen eher in unser Langzeitgedächtnis gelangen. Das 1994 erschienene Buch „Descartes' Irrtum“ des US-Neurologen Antonio Damasio machte anhand von Fallstudien an hirnverletzten Patienten plausibel, „dass unser viel gepriesener rationaler Verstand ohne emotionale Leitung gar nicht funktionieren würde, sprich: dass Gefühle keineswegs nur Gegenspieler des Intellektes sind, sondern die menschliche Vernunft in fundamentaler Weise durchdringen, formen und lenken.“<sup>19</sup> Genauso führt im Bereich des Architekturstudiums die Verbindung aus Erleben und Nachdenken zu einem nachhaltigeren Lernen.

Die praktische Vorgehensweise in den Seminaren „Architektur erleben und verstehen“ gestaltete sich daher wie folgt: Nach einer vorbereitenden Analyse multidimensionaler leiblicher Qualitäten kann man mittels der Baugeschichte zur konkreten Klassifizierung, zum Erfassen inhaltlicher Bedeutungen, der Zuordnung von Stilen und zu möglichen Interpretationen übergehen. Die Wahrnehmung räumlicher Qualitäten ist in Bezug zu dem geschichtlichen Kontext bzw. der Intention des Architekten zu betrachten. Die Wahrnehmung mit allen Sinnen und das Lernen mit allen Sinnen verkümmern damit nicht zu einem „unbesinnten Lernen“, „wenn die pädagogischen Arrangements die Gefühle gleich-



**Abb. 5:** Niederländische Botschaft in Berlin von Rem Koolhaas: Hier finden sich etliche Wahrnehmungsirritationen, wie z.B. die grüne Fußbodenplatte ähnlich dem Jüdischen Museum, so dass über abstrakte gestalterische Mittel neue symbolhafte Kontexte entstehen; Foto: K. Brichetti.

19 Vgl. F. Mechsner, Die Sprache der Gefühle, in: GEO 8/2006, S. 102.

sam bei sich lassen“.<sup>20</sup> Nach Jürgen Hasse ist es entscheidend, dass „die Eindrücke und die von ihnen ausgehenden Empfindungen auch in Hinblick auf ihre subjektive wie gesellschaftliche Bedeutung und Erlebnisweise zu einem Sach-Thema des Lernens werden“, dann erst werden „Voraussetzungen für ein Lernen mit allen Sinnen geschaffen, das zugleich ein Lernen mit vollem Verstand wäre.“<sup>21</sup>

## 6. ERWEITERUNG DES PLANUNGSDISKURSES

Es gibt immer Planungen, die nach ihren Realisierungen auf Widerstände treffen. Eine der vielen Möglichkeiten, dem entgegenzuwirken, ist die Bürger frühzeitig mit an den Planungsprozessen zu beteiligen. Eine weitere Möglichkeit besteht auch darin, die Antizipierbarkeit sinnlichen Erlebens zu fördern, um emotionale Auswirkungen besser vorherzusagen. Je differenzierter die Fähigkeit zu vieldimensionaler Wahrnehmung und sinnlicher Imagination entwickelt wird, desto adäquater lassen sich Architektur-Themen darstellen, vermitteln und diskutieren. Wie die Fähigkeit sensitiven subjektiven Erlebens auch Eingang in Planungsprozesse finden kann, beschreibt Jürgen Hasse am Beispiel der Windparks. Zwei Gerichtsurteile berücksichtigten bei der Bewertung von Windparks über die gängigen emissionstechnischen Werte hinaus subjektiv-leibliches Empfinden. So gehe von den Schattenwürfen der Windparks „eine bedrängende Wirkung auf den Betroffenen“ aus, und die Bewegungen der Rotoren ziehen „den Blick zwanghaft“ auf sich, was zu einem leiblichen Unwohlsein führen könne.<sup>22</sup> Jürgen Hasse hält solche Urteile für beachtlich, da sie zeigen, dass subjektive Wahrnehmungen und damit einhergehende Befindlichkeiten von der Rechtsprechung zunehmend ernst genommen werden.<sup>23</sup> Die Bedeutung leiblich-szenischen Erlebens für Daseinsempfinden und Daseinsqualität wird zunehmend auch in der Architektur und der Architekturtheorie anerkannt. Umso wichtiger ist es, dieser für unser Leben so elementaren Bedeutung auch im Architekturstudium Raum zu verschaffen und die Fähigkeiten zu sensitivem sinnlichen Erleben und kreativen Imaginieren im Architekturstudium zu fördern.

20 Ebda., S. 54.

21 Ebda., S. 54.

22 Ebda., S. 382.

23 Ebda., S. 382.

## »RUND UM WIEN« DIE MOBILISIERUNG DES STADTBlicks

Seit Frühjahr 2009 gibt es in Wien die „Vienna Ring Tram“, die exklusiv für Touristen auf der Ringstraße und dem Franz-Josefs-Kai verkehrt. Wie ein Raubvogel seine Beute umkreist die knallgelbe Tramway mit der verspielten Retroaufschrift in regelmäßigen Intervallen Wiens Innenstadt. Das Who is Who der Wiener Sehenswürdigkeiten zieht vorüber, kommentiert von einer Stimme aus dem Off, die die Blicke der Fahrgäste nach links und rechts dirigiert, die Fassaden hinauf und in so manche Seitengasse hinein. Gehorsam folgen alle den Anleitungen, erfreut darüber, das erwähnte Gebäude – wenn auch nur für einen kurzen Moment – erhascht zu haben. Damit der imaginäre Touristenführer nicht allzu brav daherkommt, gibt es auch eine launige Version auf Wienerisch, gesprochen vom Schauspieler Karl Merkatz, der in den 1970er Jahren mit der Rolle des „Mundl“ in der Fernsehserie „Ein echter Wiener geht nicht unter“ überregional bekannt geworden war.

*Rechts seh'n S' das Burgtheater, für uns in Wien und in Österreich die wichtigste Bühne im gesamten deutschen Sprachraum. Vis-à-vis steht die riesige neugotische Hütt'n unseres Rathauses mit mehreren Türmerln und oben mit einem eisernen Ritter. Drinnen sitzt unser Bürgermasta, der sich darum kümmert, dass in Wien alles hinhaut.<sup>1</sup>*

Von der Tramway zielgenau fortbewegt ist man – aller körperlichen Anstrengungen entledigt – ganz Auge. Und kann sich abseits dessen die Frage stellen: Wie nimmt man eigentlich eine Stadt wahr? Wieso sind es immer ähnlichere Bilder, die die Touristen mit nach Hause nehmen, sind es immer ähnlichere Stadtmotive, die in der globalisierten Welt zirkulieren? Und wer ist für die Standardisierung dieser Images verantwortlich?

Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts, als Europas Städte ihre Physiognomie grundlegend wandelten und zu modernen Metropolen mutierten, wurde deutlich, dass es einer kompetenten Selektion bedarf, einer wohlinformierten Anleitung durch das immer dichtere Gewirr an Straßen und Plätzen. Findige Verleger wie der Koblenzer Karl Baedeker und sein Londoner Kollege John Murray, die seit den 1830er Jahren Reiseführer über viel besuchte Landschaften herausgaben, im handlichen Taschenbuchformat mit markant rotem Ein-

1 Dieses wie auch die folgenden Zitate entstammen dem Archiv der „Wiener Linien“. Für die Bereitstellung danke ich Dominik Gries.

band, begannen sich nun auch der Großstädte anzunehmen. 1855 veröffentlichte der im deutschen Sprachraum führend gewordene Baedeker einen Reiseführer über Paris, 1862 folgte London, 1878 Berlin. Darin enthalten waren – als Novität – Routenvorschläge zur Besichtigung der wichtigsten Sehenswürdigkeiten. Diese wurden, ihrer Bedeutung entsprechend, mit einem Sternchensystem bewertet, eine Orientierungshilfe, die Baedeker von Murray übernommen hatte und die von nun an Eingang in zahlreiche weitere Reiseführer fand.<sup>2</sup>

Wien fehlte interessanterweise in den frühen Baedeker-Ausgaben, was an deren deutlicher Konzentration auf den westeuropäischen Raum gelegen sein mag, aber auch an der unterentwickelten touristischen Infrastruktur der Stadt und dem im internationalen Vergleich geringen Fremdenaufkommen. Als Ersatz brachte der Verlag Tandler 1868 einen eigenen, so genannten „Wiener Baedeker“ heraus (die Bezeichnung Baedeker war inzwischen zum Synonym für moderne deutschsprachige Reiseführer geworden; Murrays Bücher hießen schlicht „Red Books“). Der „Wiener Baedeker“ folgte einer ähnlichen Philosophie wie sein Vorbild. Es war eine neue Art der Stadtbesichtigung, die man – wie im Vorwort angekündigt – dem „ruhlosen Touristen“ anbot: „Unter diesen Verhältnissen ist dem Reisenden mit einer systematischen (oder gar einer alphabetischen) Aufzählung der Sehenswürdigkeiten allein nicht mehr gedient; er hat nicht mehr die Zeit, aus der Menge das auszuwählen, was ihn interessiert und daraus wieder Routen zusammenzustellen. Das Reisebuch muss ihm vielmehr die Routen innerhalb einer Grossstadt vorzeichnen und seine Aufmerksamkeit auf alles historisch, culturgeschichtlich oder künstlerisch Merkwürdige, das am Wege liegt, lenken.“<sup>3</sup>

Mehrere „Wanderungen durch Wien“ werden vorgeschlagen: in die Innere Stadt, in Augarten und Prater, zu Arsenal und Schloß Belvedere, Karlskirche und Hofstallungen und – allen voran – ein „Gang um die Innere Stadt (Ringstraße)“. Letztere war gerade in ihren ersten Abschnitten fertiggestellt worden. Schon recht eindrucksvoll zeichnete sich der Prachtboulevard ab, gesäumt von zahlreichen Repräsentationsbauten, Parks und Denkmälern. Die touristische Hauptschlagader der Stadt war im Entstehen, zog unwiderstehlich die Aufmerksamkeit auf sich.

*Direkt an der Ringstraßn seh'n S' die Wiener Staatsoper, eh klar. Weltberühmt. Und in ungefähr hundert Meter Entfernung steht das Denkmal von Johann Wolfgang von Goethe. Der ist zwar kein Wiener, aber trotzdem: Ein berühmter Dichter war das.*

Den Kanon der architektonischen und künstlerischen Bedeutsamkeiten entlang vorgezeichneter Routen abzuschreiten und vornehmlich visuell zu „konsumieren“, gehörte

- 2 Vgl. dazu H. Tersch, Vom Katalog zum Kanon. Der Wien-Reiseführer im Zeitalter des Baedeker, in: S. Mattl-Wurm/A. Pfoser (Hrsg.), Die Vermessung Wiens. Lehmanns Adressbücher 1859-1942, Wien 2011, S. 301-317. Zur Geschichte des Baedeker vgl. S. Müller, Die Welt des Baedeker. Eine Medienkulturgeschichte des Reiseführers 1830-1945, Frankfurt a.M./New York 2012.
- 3 B. Bucher/K. Weiss, Wiener Baedeker. Wanderungen durch Wien und Umgebungen, Wien 1868, Vorwort.

von nun an zum fixen Repertoire der Stadtbesucher. Blicke und Wege begannen sich zu verfestigen, wurden in den Beschreibungen und Bildern der folgenden Jahrzehnte weiter reproduziert und wechselseitig bestätigt. Was außerhalb der vorgeschlagenen Sichtachsen und Reiselinien lag, geriet zur terra incognita, zur unbekanntem und zunehmend unbedeutend werdenden Restfläche einer sich ausufernd entwickelnden Metropole.<sup>4</sup>

Sehens-Würdigkeiten im eigentlichen Wortsinn entstanden, massenhaft vervielfältigt mit Hilfe von Ansichtskarten. Das Ende des 19. Jahrhunderts entstandene neue Bild- und Kommunikationsmedium klinkte sich mit größtem Erfolg ein in die standardisierten Blicke auf die Stadt und verbreitete diese schnell und kostengünstig in die ganze Welt. Jedes dieser Bilder erzählte eine Geschichte über die Stadt, die sich im Fall Wiens schon bald zusammenfügte zu einem großen und mächtigen Gesamtnarrativ, das da hieß: Kaiser- und Musikstadt Wien.

Dieses Image produktiv zu nutzen, daran arbeitete auch der „Wiener Verein für Stadtinteressen und Fremdenverkehr“. 1883 auf Betreiben des Hoteliers Eduard Sacher gegründet, bemühte er sich höchst intensiv, die Stadt touristisch aufzuwerten. Denn nach wie vor gab es zahlreiche strukturelle Defizite und allzu rigorose gesetzliche Beschränkungen, weshalb etwa Wien noch um 1900 nur halb so viele Gäste hatte wie Berlin.<sup>5</sup>



Abb. 1: »Rund um Wien«, Plakat, 1907; Quelle: *Wienbibliothek im Rathaus, Plakatsammlung.*

4 Zum diesbezüglichen Entwicklungsschub, den die 1873 in Wien abgehaltene Weltausstellung auslöste, vgl. jüngst *Chr. Maryška*, Mit dem Handy-Guide zur Weltausstellung. Der Beginn des Wiener Städte-tourismus, in: *W. Kos/R. Gleis* (Hrsg.), *Experiment Metropole. 1873: Wien und die Weltausstellung*, Ausstellungskatalog des Wien Museums, Wien 2014, S. 106-115.

5 *R. Horak/S. Matzl*, „Musik liegt in der Luft ...“ Die „Weltkulturhauptstadt Wien“. Eine Konstruktion, in: *W. Maderthaler/L. Musner*, *Stadt. Masse. Raum. Wiener Studien zur Archäologie des Popularen*, Wien 2001, S. 169-175; vgl. dazu auch *A. Brusatti*, 100 Jahre österreichischer Fremdenverkehr. Historische Entwicklung 1884-1984, Wien 1984, S. 86-92.

Auch die Stadtregierung unter Bürgermeister Karl Lueger begann sich nunmehr verstärkt in die Belange des Fremdenverkehrs einzumischen, wenn auch unter Forcierung ihrer christlich-sozialen Ideologie, die ganz im Gegensatz stand zum liberalen, kosmopolitisch orientierten Fremdenverkehrsverein. Die städtischen Straßenbahnen, gerade elektrifiziert und mit ihrem dichten Netz die Stadt bis in den letzten Winkel erobernd, wurden in den Dienst genommen.

Unter dem Titel „Rund um Wien“ boten sie ab August 1907 Fahrten mit einem eleganten Salonwagen an, um, wie man verlautbarte, Fremden wie Einheimischen „die schöne Kaiserstadt so recht gründlich vor Augen zu führen“.<sup>6</sup> Vom Herzen der Stadt, dem Neuen Markt, ausgehend, konnte man zwischen vier unterschiedlichen Routen wählen, die über die Ringstraße in die Vororte hinaus führten: nach Schönbrunn, zum Kahlenberg, in den Prater, auf den Zentralfriedhof, ja sogar bis zur neu errichteten Nervenheilstätte am Steinhof. Stets war die Ringstraße Ausgangs- und Endpunkt jeder Route, und ihre Highlights markierten somit nochmals in geraffter Abfolge nachdrücklich das Kernimage der Stadt.

*Auf der linken Seit'n steht eine große Kirche, die fast wie der Kölner Dom ausschaut. Das ist die Votivkirche, die zweitgrößte Kirche von Wien, gebaut aus Dank wegen dem gescheiterten Attentat auf Kaiser Franz Joseph. Die wollten ihn ja umbringen.*

Jeder Teilnehmer der Rundfahrten erhielt ein handliches Begleitbuch, das die wichtigsten Sehenswürdigkeiten in Wort und Bild erläuterte und auch später noch, so die Veranstalter, „als künstlerisch wertvolles Souvenir an die genussreichen Fahrten“ erinnern sollte.<sup>7</sup> Denn genussreich sollte es allemal sein, war der Salonwagen doch mit Panoramasciben ausgestattet, durch die man, in bequemen Drehstühlen sitzend, den Blick ungehindert schweifen lassen konnte.

Die rasche Abfolge der vorbeiziehenden Bilder, aufgefädelt entlang der Linie der Straßenbahn, wurde zum quasi-kinematographischen Erlebnis, das man voll Staunen und Neugier konsumierte. Nicht zufällig kam damals auch der Film „Tramway en Vienne“ (Eine Fahrt durch Wien), hergestellt von Pathé Frères, in die Lichtspieltheater. Dieser zeigte Wien erstmals aus genau jener Perspektive. In dem historisch bedeutsamen Dokument ist, so die Filmwissenschaft, „die Kamera nun selbst in Bewegung gesetzt und vollzieht damit jene Transformation der Wahrnehmung nach, die dem Blick aus dem Fenster einer fahrenden Tramway entspricht: Gerahmt durch das Fenster verwandelt dieser Blick den Handlungsraum der Stadt in eine Landschaft, die es zu betrachten gilt.“<sup>8</sup>

6 Rund um Wien. Die Salonwagen-Rundfahrten der städtischen Straßenbahnen, in: Der Fremdenverkehr. Illustrierte Wochenschrift zur Förderung der Verkehrsinteressen Österreichs, Nr. 4/1908, S. 5.

7 Ebda., S. 6.

8 Vgl. [www.stadtfilm-wien.at/film/47/](http://www.stadtfilm-wien.at/film/47/) [11.08.2013].

Für die Gäste des Salonwagens kam noch ein weiteres Element hinzu: Der Wechsel zwischen Schauen und Lesen. Denn die Texte in dem Begleitbüchlein waren in ihrer Kürze und Prägnanz perfekt abgestimmt auf die Intervalle zwischen den jeweiligen Sehenswürdigkeiten, so dass man sich in aller Ruhe über das Kommende informieren konnte. Das genaue Timing war rasch erlernt von den bürgerlichen Kunden, für die diese Art des Sightseeings in erster Linie gedacht war. Die affichierten Plakate brachten das neue Setting grafisch auf den Punkt. Sie zeigten eine elegant gekleidete Frau und ihren Begleiter, beide stehen auf der Plattform des gerade auf der Ringstraße verkehrenden Wagens, blicken gespannt auf das gegenüberliegende Parlament und das im Hintergrund befindliche Rathaus, in der einen Hand ein Fernglas, in der anderen das aufgeschlagene Informationsbüchlein (vgl. Abb. 1). Die moderne touristische Rezeptionsweise war geboren.

Die derart besichtigten Orte fügten sich durch „mental mapping“ zu einem neuen Bild der Stadt. Der städtische Raum wurde neu konstruiert und somit endgültig, wie die Historiker Roman Horak und Siegfried Mattl betonen, zum Simulakrum.<sup>9</sup>

In den zeitgenössischen Berichten über die Rundfahrten wurden vor allem zwei Dinge hervorgehoben: Die neue Art der Rezeption („Eifrig wandern die Augen der meisten Passagiere zwischen Büchel und Sehenswürdigkeiten hin und her.“)<sup>10</sup> und die etwas irreführende Bezeichnung „Rund um Wien“. Denn rund um die Stadt war man, topografisch gesehen, nicht gekommen. Nicht einmal rund um die gesamte Innere Stadt. Das wäre auch ein ziemlich mühseliges Unterfangen gewesen, waren doch gerade an der Ringstraße beständig Staus anzutreffen. Etwa vor der Oper, wo ein regelrechtes „Tramwayelend“ herrschte, wie der renommierte Feuilletonist Ludwig Hirschfeld ironisch beklagte: „Die Ursache dieser Misere vor der Oper liegt in dem unbegreiflichen System, alle Linien über die Ringstraße zu führen, die natürlich so viele Wagen kaum aufnehmen kann, und nun rollt einer knapp hinter dem andern wie beim Ringenspiel, nur daß die Sache nicht so lustig ist. Denn im Prater da unten absolviert man die Runde in ein paar Minuten, während man hier oft drei Viertelstunden braucht, um vom Schottenring bis zur Oper zu gelangen. [...] Eine Straßenbahnfahrt über den Ring ist das Endloseste, was es gibt. Man verändert sich, wird älter, reifer, abgeklärter.“<sup>11</sup>

Alles drängte zur Ringstraße, die zur Jahrhundertwende bereits einen herausragenden Platz einnahm im Bewusstsein von Einheimischen wie Fremden. Reine Ringlinien, Straßenbahnen also, die nur am Ring verkehrten und so die Innenstadt beständig umrundeten, gab es allerdings (noch) nicht. Jene Straßenbahnen, die von der Vorstadt kommend

9 R. Horak/S. Mattl (s. A 5), S. 179.

10 „Rund um Wien“. Eine Fahrt im Salonwagen der Elektrischen, in: Neuigkeits-Weltblatt, 31.08.1907, S. 9; vgl. dazu auch die Polemik in: Wiener Luft. Beiblatt des Figaro. Humoristisches Wochenblatt; Nr. 40/1907, S. 599.

11 L. Hirschfeld, Tramwayelend. Zeitgemäße Betrachtung, in: ders., Das sind Zeiten! ... Gut und schlecht gelaunte Skizzen, Wien-Leipzig 1913, S. 50-51.



**Abb. 2:** Straßenbahn der Linie  $A_R$ , um 1910; Quelle: *Sammlung Peter Payer*.

den Ring in sich aufnehmen, wurden jedoch ab 1907 besonders markiert. Sie erhielten den Buchstaben „R“ als Ergänzung zu ihrer Hauptlinienbezeichnung ( $A_R$ ,  $B_R$ ,  $E_R$ ,  $T_R$ ) und die Aufschrift „Ring-Rund“.<sup>12</sup>

Und noch eine Besonderheit gab es hier: die visuelle Reinhaltung des Luftraumes. Denn die mit der Elektrifizierung notwendig gewordenen Oberleitungen wurden auf ausdrücklichen Wunsch Kaiser Franz Josephs verboten. Der freie Blick auf den Prachtboulevard sollte erhalten, jegliche ästhetische Beeinträchtigung vermieden werden, weshalb die Stromführung, zumindest zwischen Schotten- und Parkring, in Bodenleitungen erfolgte. Die Straßenbahnfahrer mussten somit regelmäßig zwischen Ober- und Unterleitung wechseln, was mit einem markanten Kurbelgeräusch einherging, das manchen Fahrgast zu der launigen Bemerkung veranlasste: „Gleich werd’n m’r jausnen. Kaffee reib’n tun

<sup>12</sup> Zu den genauen Streckenführungen vgl. *H. Lehnhart*, *Eingestellte Straßenbahnlinien in Wien*, Wien o. J.

s' scho.<sup>13</sup> Erst 1915 stellte man, aus Gründen der Praktikabilität, die gesamte Strecke auf Oberleitung um.

*Schauen S', auf der linken Seite haben S' die Universität von Wien. Sie ist die älteste deutschsprachige Universität. Deswegen haben wir ja auch so viele Nobelpreisträger, nur sind die meisten ja schon gestorben oder sind s' ausgewandert.*

Was die gedruckten Wien-Führer betrifft, so waren mittlerweile zahlreiche weitere in Baedeker-Manier erschienen. Baedeker selbst behandelte die Stadt nach wie vor nur im Verbund mit Süddeutschland bzw. Österreich (Ausgaben 1910 und 1926). Erst 1931 kam die erste Stadtausgabe zu Wien heraus, gemeinsam mit Budapest.

In all diesen Publikationen hatte sich ein Kanon an immergleichen Sehenswürdigkeiten eingebürgert, „Must-haves“ für Touristen, hierarchisch geordnet und mit mehr oder weniger großer Dringlichkeit empfohlen. Dass dabei durchaus interessante Orte vernachlässigt wurden, kam so manchem Stadtkenner immer deutlicher zu Bewusstsein. Einer von ihnen war der bekannte Wiener Schriftsteller und Kulturjournalist Eduard Pötzl, der die Art des modernen Reisens polemisch kritisierte. Touristen waren für ihn zu „Kilometerfressern“ geworden, die die besuchten Städte nur äußerst oberflächlich wahrnahmen: „Man schaut gewissermaßen nur vorübergehend in die Auslagen der Fremde, nicht in das Geschäft selbst hinein, man verkehrt mit den Menschen nur auf der Gasse, nicht in ihrem eigenen Heim, und bevor man noch recht weiß, mit wem man die Ehre hat, sind die Sehenswürdigkeiten abgemacht und die Jagd geht weiter. Ja, die Sehenswürdigkeiten! Ihr werdet lachen, wenn ich den Ausspruch wage: Es sollte gar keine Sehenswürdigkeiten geben! Sie sind das größte Hindernis, eine fremde Stadt kennen zu lernen, denn sie halten den Reisenden von weit nützlicheren Beobachtungen, die ihm Land und Leute näher brächten, in unverantwortlicher Weise ab.“<sup>14</sup>

In die gleiche Kerbe schlug Jahre später auch Pötzls Kollege und Schüler Ludwig Hirschfeld. Er brachte 1927 einen alternativen Reiseführer heraus mit dem sprechenden Titel „Das Buch von Wien. Was nicht im Baedeker steht“. Ein kongenial geschriebenes Werk, das seine Leser auf eine andere Sicht der Dinge einschwor. Scheinbar Nebensächliches und Alltägliches, Dinge abseits der touristischen Haupttrouten werden pointiert und unterhaltsam beschrieben, Klischees und Stereotypen hinterfragt mit dem erklärten Ziel, „durch das von Schlagworten und Redensarten verammelte Baedeker-Wien hindurchzukommen zum wahren Wien“.<sup>15</sup> Gleichsam als Nebeneffekt sollte sich für die reisenden Bildungsbürger ein spürbarer Freiraum ergeben, eine Enthebung von der moralischen Verpflichtung, gewisse Orte unbedingt sehen zu müssen.

Die Anziehungskraft der klassischen Wiener Sehenswürdigkeiten blieb davon allerdings unberührt. Nicht nur mit der Straßenbahn, auch mit Autobussen konnte man in-

13 L. Hirschfeld (s. A 11), S. 51.

14 E. Pötzl, Allerweltstadt, in: *ders.*, Wiener Tage, Wien 1906, S. 107.

15 L. Hirschfeld, Das Buch von Wien. Was nicht im Baedeker steht, München 1927, S. 5.



Abb. 3: Erstausgabe der Straßenbahn-Illustrierten „ring-rund“, 1954; Quelle: Sammlung Peter Payer.

zwischen schnell und bequem zu ihnen gelangen, denn seit den 1920er Jahren boten Privatunternehmer spezielle „Wiener Rundfahrten“ an. Womit einmal mehr verdeutlicht wurde: Zu den Berühmtheiten der Stadt bewegt man sich nicht mehr zu Fuß, man fährt an ihnen vorbei.<sup>16</sup>

Straße und Schiene traten in Konkurrenz zueinander. Letztere geriet touristisch gesehen zwar allmählich ins Hintertreffen (die Salonwagen-Fahrten wurden eingestellt), die erlernten Wahrnehmungsweisen waren jedoch dieselben. Die Stadt war aus dem Autobus auf die gleiche Weise konsumierbar wie aus der Straßenbahn. Auch die befahrenen Haupttrouten ähnelten einander: Ringstraße, Schönbrunn, Prater usw.

*Auf der link'n Seite über der Brücke seh'n S' den Glockenturm des Klosters der Barmherzigen Brüder. In dera Kirch'n hat der junge Joseph Haydn ja jed'n Sonntag g'spielt ... Schon weiter weg, seh'n Sie über den Dächern von Wien das Wiener Riesenrad, was auch ein Wahrzeichen von uns is.*

Abseits dessen etablierten sich noch zwei weitere touristische Fortbewegungsarten: Der Fiaker als traditionelle, aber

teure Variante der Individualbeförderung und die herkömmlichen Tramwaylinien als billiges Massentransportmittel. Letztere waren vor allem auf der Ringstraße überdurchschnittlich stark frequentiert.

Der herausragenden Image-Bedeutung der Ringstraße wurde nach dem Zweiten Weltkrieg auf besondere Weise Rechnung getragen. Ab Oktober 1954 konnte man in den Wagons die „Erste Straßenbahn-Illustrierte“ vorfinden (vgl. Abb. 3). Sie trug den schon be-

16 Vgl. dazu M. Ponstingl, Fotografische Einsätze in motorisierten Zeiten. Eine Zettelnote zu Wiener Verhältnissen, in: *Technisches Museum Wien* (Hrsg.), *Spurwechsel. Wien lernt Auto fahren*, Wien 2006, S. 52-53.



Abb. 4: »Vienna Ring Tram«, Foto: Peter Payer, 2013.

kannten Namen „ring-rund“ und enthielt peppig aufbereitete Informationen über die Wiener Straßenbahnen, daneben literarische Kurzgeschichten und Filmtipps.<sup>17</sup> Prominentester Gastautor war der Schauspieler und Kabarettist Maxi Böhm, der die Leser als „Straßenbahn-Grillparzer“ mit unzähligen Schnurren und Witzen unterhielt. Bis 1975 bestand die gern gelesene Zeitschrift, deren Name allerdings erst ein Jahrzehnt später wirklich Programm werden sollte. Denn erst in den Jahren 1985/86 wurden im Zuge einer Reform des Liniennetzes reine Ring-Straßenbahnen eingeführt. Die Linien 1 und 2, um die es sich handelte, erlangten große Beliebtheit sowohl bei Einheimischen wie bei Fremden. Es waren kostengünstige Stadtrundfahrten und ein Streckenplan, der sich unübertroffen leicht merken ließ. Einziger Wermutstropfen: An einer Station gab es fahrplanbedingt einen Aufenthalt von mehreren Minuten.

Mehr als zwei Jahrzehnte lang funktionierte dieses System hervorragend. Ja, es stand einer Stadt wie Wien mit ihrer sozialdemokratischen Langzeitregierung gut an, ein der-

17 H. P. Pawlik/J. O. Slezak, Ring-Rund. Das Jahrhundert der elektrischen Straßenbahn in Wien, Wien 1999, S. 65.

art prominentes Transportmittel gleichsam als Selbstverständlichkeit auf seinen Straßen zu haben. Doch der ins Land ziehende Neoliberalismus und die im Zuge dessen massiv ausgeweitete Kommerzialisierung des öffentlichen Raumes machte auch vor den „Ringbims“ nicht halt. Sie wurden 2008 abgeschafft und – wie ehemals – durch aus der Vorstadt kommende Durchgangslinien, die den Ring nur in Teilabschnitten befuhren, ersetzt. Im April des kommenden Jahres absolvierte sodann die „Vienna Ring Tram“ ihre Jungfernfahrt, ausgestattet mit touristischer Infrastruktur und deutlich höheren Ticketpreisen als bisher. Mobilisierung, Standardisierung und Ökonomisierung des Blicks bildeten erneut – wie schon beim Salonwagen – eine festgefügte Trias.

*Linker Hand sehen S' im Stadtpark das vergoldete Denkmal von Johann Strauß Sohn, der unter einem Marmorbogen ununterbrochn Geige spielt ohne dass ihm die Hand einschläft.*

Die Wiener Bevölkerung trauerte den Ringlinien noch länger nach. Allzu sehr waren sie ihr ans Herz gewachsen. Für den damaligen SZ-Korrespondenten Michael Frank bedeuteten sie schlicht „das Ende der heiteren Gedankenlosigkeit“, denn egal, wo man einstieg, man wusste immer, dass man an seinem Ziel ankam.<sup>18</sup> Und für den Essayisten Franz Schuh hatte Wien ein ganz besonderes Alleinstellungsmerkmal verloren: „Es war doch schön, als die Straßenbahn am Ring noch Pause machte. In welcher Weltstadt gab es denn das, dass ein öffentliches Verkehrsmittel einfach anhält um die Fahrt erst nach ein paar Minuten, nach einer Zigarettenpause, wieder aufzunehmen?“<sup>19</sup>

18 Zit. nach M. Marits, Rundherum ist Geschichte, in: Die Presse, 25.10.2008, S. 15.

19 F. Schuh, Vision vom Zusammenwachsen, in: City. Wiener Magazin für Architektur und Urbanes. September 2010, S. 4.

## STUTTGART UND DER LUFTKRIEG IM ERSTEN WELTKRIEG

Stuttgart war ein Ziel im Luftkrieg des Ersten Weltkrieges. Man geht von zehn britischen und französischen Luftangriffen auf Stuttgart aus, die die Stadt selbst oder die später nach Stuttgart eingemeindeten Vororte wie Feuerbach, Ober- und Untertürkheim trafen.<sup>1</sup> Im Vergleich zu anderen süddeutschen Orten wie etwa Freiburg i. Br. oder Karlsruhe mag dies wenig erscheinen. Doch für Stuttgart gab es die Besonderheit, dass für britische Bomberpiloten verschiedene Flüge nach Stuttgart zu einem verhexten, zu einem „jinx trip“ werden sollten.<sup>2</sup>



Abb. 1: Stuttgart um 1900; Quelle: *Stadtarchiv Stuttgart*.

Es ist im 21. Jahrhundert kaum mehr vorstellbar, dass zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Überbrückung einer Entfernung von wenigen Kilometern mit dem Flugzeug eine besondere technische Herausforderung und eine allgemein bejubelte Meisterleistung darstellte. Der erste gelenkte Motorflug hatte 1904 stattgefunden. Die erste Überquerung des Ärmelkanals erfolgte 1909. Langstreckenflüge bemaßen sich damals auf eine Distanz von wenigen hundert Kilometern. Luftschiff wie Flugzeug wurden schon bald nach ihrer Erfindung militärisch verwendet, und so sollten sich die von Luftfahrzeugen aus abgeworfenen Bomben in die Geschichte des 20. Jahrhunderts einbrennen.<sup>3</sup>

Im Folgenden soll es nicht um eine umfassende Darstellung der Angriffe auf Stuttgart gehen, was sicher ein Desiderat der Forschung wäre, sondern darum, exemplarisch aufzuzeigen, wie sich diese neue Art der Kriegführung auf gewisse Bereiche der Stadt ausgewirkt hat. Verschiedene Aspekte sollen anhand ausgewählter Beispiele verdeutlicht werden.

1 W. Kohlhaas, *Chronik der Stadt Stuttgart 1913-1918*, Stuttgart 1967, S. 134-137, hier S. 136; vgl. auch H. Bardua, *Stuttgart im Luftkrieg*, Stuttgart 1967, 2. erw. Aufl. 1985.

2 A. Morris, *First of the many. The story of Independent Force, RAF*, London 1968, S. 85.

3 Vgl. W. Thamm, *Fliegerbomben*, Bonn 2003.

## 1. GEOGRAPHIE

Die Möglichkeiten, die der Luftkrieg Briten<sup>4</sup> und Franzosen<sup>5</sup> bot, waren durch technische und geographische Verhältnisse diktiert. Die maximale, realistische Einsatzreichweite für Flugzeuge der Epoche lag bei rund 350 bis 400 km. Die deutsche Offensive zu Beginn des Ersten Weltkrieges hatte im Nordwesten, d.h. in Belgien und Nordfrankreich, große Geländegewinne gebracht. Für die Deutschen war es von hier aus einfach, das französische Kernland und vor allem auch Paris selbst mit Flugzeugen erreichen und bombardieren zu können, was dann ja auch weidlich geschah. Im Süden verlief die Westfront dagegen noch weitgehend entlang der alten deutsch-französischen Grenze. Für Franzosen und Briten war es daher nur vom Süden aus leicht möglich, ins relativ nahe deutsche Gebiet einzufliegen. Belfort und die Gegend um Nancy und Toul sollten die geographischen Ausgangspunkte für die Luftkriegsoperationen gegen Deutschland werden. Im Nordosten lagen das Saar- und Rheinland mit großen Bergbau und Industriegebieten. Im Osten lagen die Reichslande Elsass-Lothringen mit der Hauptstadt Straßburg. Ziele waren hier vor allem die deutschen Flugplätze. Östlich des Rheins kam das Großherzogtum Baden<sup>6</sup> mit den bevorzugten Zielen Freiburg<sup>7</sup>, Karlsruhe<sup>8</sup> und Mannheim. Das Königreich Württemberg lag erst in dritter Linie.<sup>9</sup>

## 2. LUFTKRIEG GEGEN LUFTSCHIFFE UND PULVERFABRIKEN

Der Luftkrieg gegen Deutschland begann mit dem britischen Versuch, die Bedrohung durch deutsche Luftschiffe dort auszuschalten, wo sie basiert war, nämlich auf den Heimatflughäfen der deutschen Zeppeline. Angegriffen wurden so 1914 etwa die Luftschiffhallen in Köln, Düsseldorf und Cuxhaven.<sup>10</sup> Im Jahre 1914 gab es in diesem Zusammen-

4 Vgl. die amtliche britische Darstellung zur Geschichte des Luftkrieges *H.A. Jones*, *The war in the air being the story of the part played in the Great War by the Royal Air Force*, Vol. VI, Oxford 1937.

5 Vgl. das französische Standardwerk von *R. Martel*, *L'aviation Française de Bombardement des origines au 11 Novembre 1918*, Paris 1939, engl. Ausgabe 2007; vgl. auch die Geschichte verschiedener Einheiten *S. Pesquiés-Courbier*, *Le Groupe de Bombardement 1 durant la guerre de 1914-1918. Analyse du journal de marche*, in: *Revue historique des armées* (3/1983), S. 89-103; *Th. Nilsson*, *The history of the original Groupe de Bombardement 2*, in: *Over the front 4* (3/1989), S. 235-249.

6 Vgl. *Major a.D. Künstler*, *Der Luftschutz in Baden während des Weltkriegs*, in: *W. Müller-Loebnitz* (Hrsg.), *Die Badener im Weltkrieg 1914-1918*, Karlsruhe 1935, S. 488-493.

7 *Chr. Geinitz*, *Der vergessene Krieg. Strategische Bombenangriffe auf Freiburg im Ersten Weltkrieg*, in: *Kriegsgedenken in Freiburg. Trauer, Kult, Verdrängung*, Freiburg i.Br. 1995, S. 89-130; *W. Herterich*, *Bomben auf Freiburg 1914 bis 1918*, in: *Freiburger Almanach 35* (1984), S. 107-113; *G.R. Ueberschär*, *Freiburg im Luftkrieg*, Freiburg i.Br. 1990.

8 *M. Martin*, *Luftangriffe auf Karlsruhe im Ersten Weltkrieg*, in: *E.O. Bräunche/V. Steck* (Hrsg.), *Der Krieg daheim Karlsruhe 1914-1918*, Karlsruhe 2014, S. 170-198, 347-349.

9 *O. Moser*, *Die Württemberger im Weltkrieg. Ein Geschichts-, Erinnerungs- und Volksbuch*, Stuttgart 1927, S. 198, 202.

10 Vgl. *C. Jan*, *Base raids Germany 1914 (Raid 18)*, Oxford 2011.

hang noch keine Luftangriffe auf Stuttgart. Württemberg als Zentrum der Rüstungs- und insbesondere der Luftschiffindustrie war aber da schon im Visier der Briten.<sup>11</sup> Flugzeuge der Royal Navy operierten am 21. November 1914 von Belfort aus, um am Bodensee, in Friedrichshafen, die Zeppelinwerke anzugreifen. Am 28. April und am 27. Juni 1915 war Friedrichshafen erneut das Ziel.<sup>12</sup> Der propagandistische Wert überstieg dabei sicher den angerichteten Schaden. Neben den Flugwerften am Bodensee wurden die Pulverfabrik in Rottweil<sup>13</sup> und die Gewehrfabrik Mauser<sup>14</sup> in Oberndorf bombardiert. Am 27. April 1915 wurde die Stadt von britischen Flugzeugen angegriffen. Am 3. März und am 16. April 1915 war die Pulverfabrik Rottweil wieder das Ziel, diesmal von französischen Fliegern.<sup>15</sup> Dabei zeichnete sich der französische Pilot Maurice Happe (1882-1930) aus, der zu einem der Vordenker der französischen Luftkriegsstrategie wurde. Der siebte Angriff auf württembergisches Gebiet sollte dann am 22. September 1915 schließlich Stuttgart gelten.<sup>16</sup>

### 3. LOHNENDE ZIELE IN UND UM STUTT GART

Residenzstadt hieß traditionell immer auch Garnison. In Stuttgart gab es zahlreiche Kasernen und Versorgungseinrichtungen des württembergischen Heeres. Stadt und Region waren ein Zentrum der Fahrzeug-, der Motor- und Zubehörindustrie. Mit den Werken der elektrotechnischen Firma Bosch<sup>17</sup> in Stuttgart-Mitte (vgl. Abb. 2) bzw. in Feuerbach und der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) in Untertürkheim (vgl. Abb. 3 u. 4) beheimateten Stadt und Region kriegswichtige Betriebe, die im Verlauf des Krieges mit zu den

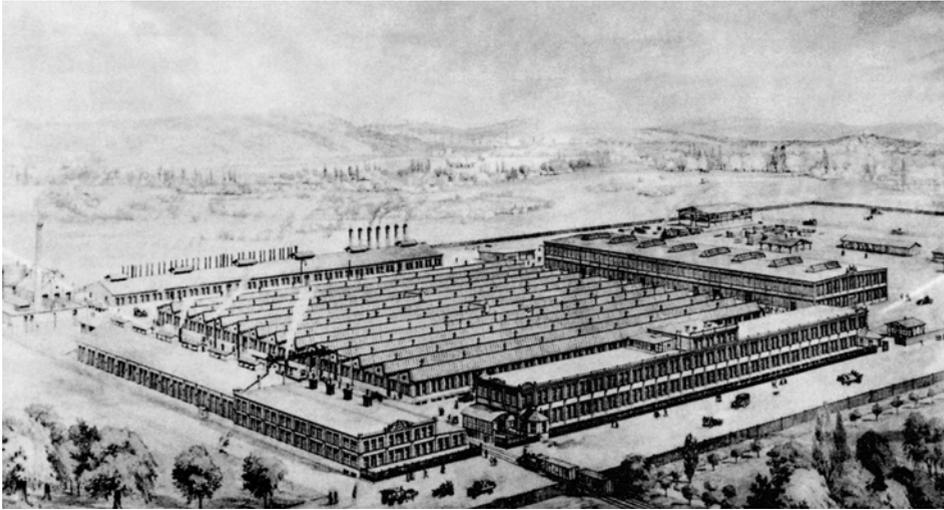
- 11 *Landesarchiv Baden-Württemberg Hauptstaatsarchiv Stuttgart (LA BW HStAS)*, M 1/11 Bü. 785, vgl. die Gefechtsberichte englische Fliegerangriffe auf die Luftschiffwerft in Friedrichshafen, die Flugzeugwerkstätten Manzell, die Pulverfabrik Rottweil und auf Mauser in Oberndorf (1914-1915).
- 12 *J. Bleibler*, Luftkrieg über Friedrichshafen 1914-1918, in: *Zeppelin Museum Friedrichshafen, Wissenschaftliches Jahrbuch 2001*, S. 8-19; *R. Hug-Biegelmann u.a.*, Friedrichshafen im Luftkrieg 1939-1945, Friedrichshafen 2003, S. 11-30; vgl. die Geschichte des angreifenden Geschwaders *B. Pearson*, „... More than would be reasonably anticipated“. The story of No. 3 Wing, RNAS, in: *Over the Front 13* (4/1998), S. 292-331.
- 13 *O. Schmid*, 50 Jahre „Köln-Rottweil“, aus der Geschichte der Fabrik Rottweil, Rottweil 1940; *J. Kraus*, Für Geld, Kaiser und Vaterland. Max Duttchenhofer, Gründer der Rottweiler Pulverfabrik und erster Vorsitzender der Daimler-Motoren-Gesellschaft (Wiss. Schriftenreihe des Daimler-Chrysler Konzernarchivs 4), Stuttgart 2001; *E. Ritter*, Rottweil im Weltkrieg (Vereinsgabe des Rottweiler Geschichts- und Altertumsvereins e.V. 38), Rottweil 1934, vgl. das Kapitel Angriffe und Abwehr feindlicher Flieger, S. 93-105.
- 14 *LA BW StAL*, E 177 I Bü. 2046, Fliegerangriffe auf Oberndorf (1915-1918); vgl. *W. Seel*, Mauser von der Waffenschmiede zum Weltunternehmen, Stuttgart 1986, zu den Luftangriffen S. 71 f.
- 15 *LA BW StAL*, E 177 I Bü. 4426, Fliegerangriffe auf die Pulverfabrik Rottweil (1915-1918).
- 16 *LA BW HStAS*, M 1/11 Bü. 785, Fliegerangriffe auf das Heimatgebiet (Württemberg) bis Ende 1917, zusammengestellt auf Grund eingegangener Telegramme, Berichte und Pläne vom Kommandeur des Heimatluftschutzes Frankfurt a.M. mit ergänzendem Nachtrag des Kriegsministeriums hinsichtlich der Fliegerangriffe vom 30.09. bis 02.10.1917.
- 17 *G. Küster*, 75 Jahre Bosch 1886-1961. Ein geschichtlicher Rückblick, Stuttgart 1961.



**Abb. 2:** Werksanlagen der Firma Bosch in Stuttgart im Jahre 1910; aus: *H. M. Maurer/P. Sauer u.a., Geschichte Württembergs in Bildern 1083-1918*, S. 299.

wichtigsten Zielen der britischen und französischen Flieger überhaupt werden sollten. Daimler war auch Deutschlands größter Flugmotorenproduzent und Bosch Deutschlands größte Magnetfabrik, die die Zünder für diese Motoren lieferte. Fahrzeuge, Motoren und Zünder waren für die deutsche Kriegführung von essentieller Bedeutung. Da Daimler neben seinen Fahrzeugen vor allem auch Flugmotoren produzierte, war die Firma ein besonders geeignetes Angriffsobjekt, da man damit der Neigung entgegen kommen konnte, Ziele, die primär der eigenen Waffengattung gefährlich werden konnten, zu bekämpfen. Bosch war auch deshalb von Interesse, weil die Firma an der Entwicklung der deutschen Riesenflugzeuge beteiligt gewesen ist, die 1917 London bombardieren sollten. Es gab eine enge Zusammenarbeit der beiden Firmen. Während des Krieges wurde in Wangen/Untertürkheim in unmittelbarer Nähe der Werkanlagen von Daimler eine Fachschule betrieben, die angehende Flugzeugmechaniker an den Motoren und Zünder der Firmen Daimler und Bosch ausbildete. Die Bezeichnung lautete „Motor- und Boschschule“ bzw. nur „Boschschule“.<sup>18</sup>

18 *H. Ritter, Der Luftkrieg*, Berlin/Leipzig 1926, S. 166.



**Abb. 3:** Werksgelände der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Untertürkheim bei Stuttgart im Jahre 1904; aus: *H. M. Maurer/P. Sauer u.a.* (s. Abb. 2), S. 300.

Militärische Objekte oder kriegswirtschaftlich interessante Ziele in der näheren oder weiteren Entfernung von Stuttgart gab es zahlreich. Im Norden liegt Feuerbach. Hier befand sich ein Zweigwerk von Bosch. Im Ort befand sich u.a. auch ein Werk der chemischen Industrie, das Sprengstoffe lieferte. In Ludwigsburg weiter im Norden befand sich die größte und wichtigste Garnison der württembergischen Armee. Im Westen liegt Böblingen, das bis zum Ersten Weltkrieg keine militärische Rolle gespielt hatte. Doch mit der Errichtung eines Flugplatzes, „Fliegerstation Böblingen“, sollte der Ort während des Krieges von immenser luftkriegstaktischer Bedeutung für Stuttgart werden.<sup>19</sup> In Böblingen lag seit 1915 die Flieger-Ersatz-Abteilung 10. Hier wurden angehende Piloten der deutschen Luftstreitkräfte ausgebildet. Der Flugplatz wurde während des Krieges beständig erweitert.<sup>20</sup> Es handelte sich dabei zunächst um eine reine Ausbildungseinheit. Erst später sollte hier auch eine Kampfstaffel stationiert werden. Für die Nachbargemeinde von Böblingen hatte die Anlage des Flugplatzes weitreichende Folgen. In Sindelfingen begann man 1915 mit dem Bau eines großen Industriebetriebes der Daimler-Motoren-Gesellschaft, Abteilung Flugzeugbau, den man aufgrund des hohen Bedarfs an kompletten Flugzeugen und Flugmotoren ursprünglich als reines Flugzeugwerk konzipiert hatte. Böblingen wurde so auch zum Werksflugplatz.

<sup>19</sup> Zur Geschichte von Flugplatz und Garnison vgl. *W.-D. Dorn u.a.*, Böblingen und der Traum vom Fliegen, Böblingen 2000.

<sup>20</sup> *LA BW StAL*, F 157 Oberamt Böblingen Bü. 237, Lageplan der Fliegerstation Böblingen (07.04.1916).

#### 4. AUF DEM WEG ZUM STRATEGISCHEN LUFTKRIEG

Zu Beginn des Jahres 1916 konkretisierten sich auf deutscher wie auf alliierter Seite die Vorstellungen, wie man Luftangriffe durchführen und wie man sich dagegen verteidigen könne. Grundsätzlich wurde jetzt unterschieden zwischen Einsätzen im Rahmen der eigentlichen Kriegführung, d.h. in der Bekämpfung der feindlichen Streitkräfte und Einsätze gegen die Gesellschaft, die diese Streitkräfte ins Feld stellte, ausrüstete und versorgte. Das heißt, dass man nun auch zivile Ziele, die nicht direkt an den Kampfhandlungen beteiligt waren, aber für die Kriegführung notwendig waren, angreifen wollte. Dies waren offensichtlich die Fabriken, die Kriegsmaterial produzierten und die Verkehrsmittel und -wege, mit denen man dieses Material dann an die Front transportierte. Und diese lagen nun einmal meist inmitten von Städten. Bei der mangelnden Zielgenauigkeit war es unvermeidlich, dass es auch zivile Opfer geben musste. Und wenn dies Kinder waren, diente dies auch zur moralischen Befeurung der eigenen Propaganda.

„Offene Städte“, d.h. nicht befestigte Städte oder nicht in Kampfhandlungen verwickelte Städte, durften eigentlich nicht bombardiert werden. Um dem Feind klar zu machen, dass diese Art der Kriegführung verwerflich ist und bei Fortsetzung mit gleichen Mitteln geantwortet würde, sind Repressalien erlaubt, d.h. es kann für dieses erlittene Unrecht Vergeltung geübt werden. Maurice Happe entwickelte im März 1916 für die unter seinem Befehl stehenden Bomber einen Operationsplan. Er machte fünf Kategorien von Zielen an verschiedenen Orten aus. An erster Stelle standen Fabriken, die sich in Cannstatt, Oberndorf, Rastatt, Rottweil, Stuttgart und Untertürkheim befanden. An Militärstandorten werden neben Stuttgart Ludwigsburg genannt. Geeignete Flugplätze und Eisenbahneinrichtungen waren zu dieser Zeit noch nicht identifiziert. Ausdrücklich als Ziele von Repressalien wurden Freiburg, Ludwigsburg, Pforzheim, Rastatt und Stuttgart genannt.<sup>21</sup>

1915 begann der deutsche Bombenkrieg gegen England im Allgemeinen und gegen London<sup>22</sup> im Besondern. Zunächst waren es Zeppeline, dann im Sinne ihrer Zeit Riesenflugzeuge, die die Bomben warfen. Der Krieg nahm im Verlauf der Zeit immer mehr an Intensität zu.<sup>23</sup> Von Juli 1917 bis Mai 1918 gab es groß angelegte Luftangriffe auf London. Man prägte dafür den Begriff von der „Ersten Luftschlacht um England“.<sup>24</sup>

21 G. Krugler, „Le corsaire de l’air“ Maurice Happe et la naissance du bombardement stratégique, Paris 2005, S. 106.

22 Vgl. die Studie, die die einzelnen deutschen Angriffe aufführt, von F. Morison / A. H. Ross, War on great cities. A study of facts, London 1937.

23 Vgl. die ausführliche Chronik der deutschen Luftangriffe auf England von Chr. Cole / E. F. Cheesman, The air defence of Britain 1914-1918, London 1984.

24 R. H. Fredette, The first Battle of Britain 1917-1918 and the birth of the Royal Air Force, London 1966; vgl. auch N. Hanson, First Blitz. The secret German plan to raze London to the ground in 1918, London 2008.

Für die Briten, die ab März 1918 aus Formationen von Heeres- und Marinefliegern eine eigene strategische Bomberflotte bildeten,<sup>25</sup> waren Repressalien für die deutschen Angriffe auf England der eigentliche Zweck ihrer Einsätze. Die Independent Air Force begann im Juni 1918 mit ihren Operationen. Sie bestand aus Einheiten von Tag- und Nachtbombern.<sup>26</sup> „Unabhängig“ hieß, dass die Flugzeuge vor allem Ziele bekämpfen sollten, die hinter der Front lagen und die im weitesten Sinne dem Kriegführungs- bzw. Wirtschaftspotential zuzurechnen waren. Bekämpft wurden Flughäfen, Eisenbahnknotenpunkte, Motorenwerke, Rüstungsfabriken bzw. kriegswichtige Betriebe der chemischen und Eisen verarbeitenden Industrie. Später sollte man dann nicht mehr von einem „unabhängigen Luftkrieg“ reden, sondern vom „strategischen Bombenkrieg“.<sup>27</sup>

## 5. DIE FLUGABWEHR

Erst langsam sollte sich die Erkenntnis durchsetzen, dass es sich beim Luftkrieg um ein ganz neues Phänomen handelte, dem man mit traditionellen Mitteln kaum beikommen konnte. Die Angreifer konnten sich über ihrem Zielterritorium nach Belieben bewegen, und diese an sich großen Gebiete „schrumpften“ im Angesicht der schnell darüber hinweg fliegenden Maschinen zusammen. In Deutschland begann man im Wesentlichen unter Leitung von Hugo Grimme (1872-1943) seit 1916 einen „Luftschutz“ aufzubauen (vgl. Abb. 4).<sup>28</sup> Die Abwehr machte ein für die Zeit gewaltiges Kommunikationsnetz erforderlich. Die zahlreichen übers Land verstreuten Beobachtungsstellen, die Flak-, und Scheinwerferbatterien vor Ort sowie die verschiedenen Flugplätze mussten miteinander verbunden werden. Jagdflugzeuge und Flak waren die aktiven Verteidigungsmittel. Passive Maßnahmen sollten die angegriffenen Anlagen, Betriebe und Orte durch geeignete Baumaßnahmen schützen. Dazu kam ein Warndienst, der der aktiven Flugabwehr wie der Zivilbevölkerung gleichermaßen nützte.

Die verschiedenen Aufgaben des Heimatluftschutzes lassen sich mit den drei Tätigkeitsfeldern beschreiben: erfassen, warnen, abschießen. Mittels der Flugwachen, die die anfliegenden Feind-Flieger melden sollten, wurden die Abwehrformationen, sei es Flak,

25 K. Rennles, *Independent Force. The war diary of the daylight bomber squadrons of the Independent Air Force 6th June – 11th November 1918*, London 2002. Wegen der häufig misslungenen Angriffe müsse den Luftkriegern damals Stuttgart gar als „Stachel im Fleisch“ erschienen sein, vgl. S. 135; vgl. auch N. Jones, *The origins of strategic bombing a study of the development of British air strategic thought and practice up to 1918*, London 1973.

26 M. Cooper, *The birth of independent air power. British air policy in the First World War*, London 1986; A. Whitmarsh, *British strategic bombing 1917-1918. The Independent Force and its predecessors*, in: *Over the Front* 18 (3/2003), S. 196-213.

27 M. Baring, *Flying corps headquarters 1914-1918*, Edinburgh 1968, S. 113.

28 H. Grimme, *Der Luftschutz im Weltkrieg*, (Kriegsgeschichtliche Einzelschriften der Luftwaffe, Sonderband 7), Berlin 1941, S. 9. Zur militärischen Laufbahn vgl. K.-F. Hildebrand, *Die Generale der deutschen Luftwaffe*, Bd. 1, Osnabrück 1990, S. 393 f.

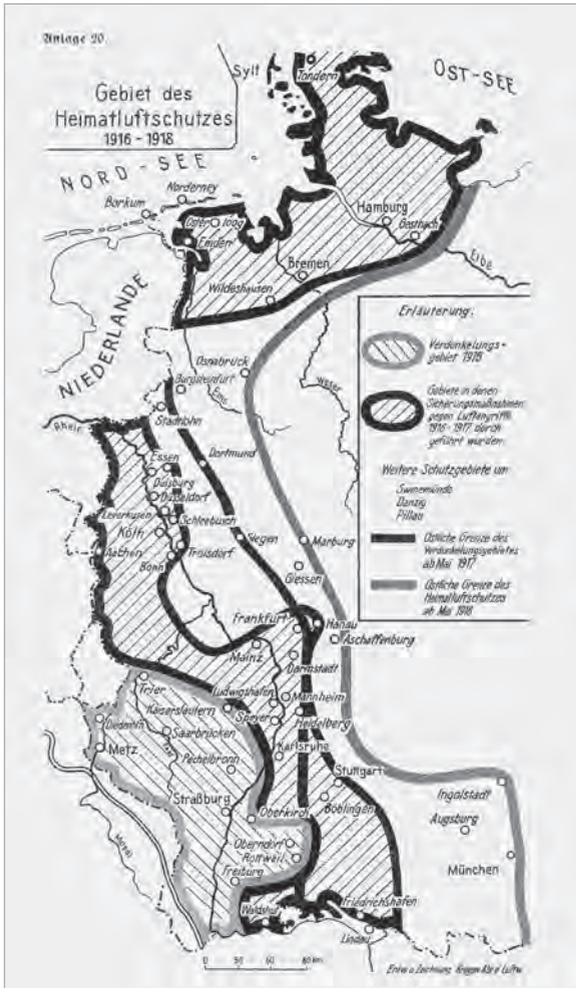


Abb. 4: Gebiete deutscher Abwehrmaßnahmen: Die Bedrohung aus der Luft greift immer weiter nach Osten aus; aus: H. Grimme (s. A 28).

sei es Flugzeug, alarmiert, die wiederum die Aufgabe hatten, die Feind-Flugzeuge über den angegriffenen Orten zu bekämpfen bzw. auf ihrem Weg vom oder zum Ziel abzufangen und abzuschießen.

### 5.1. Flugwachen und Warndienst

Der Württembergische Landesverband des Deutschen Luftflottenvereins hatte kurz nach Kriegsbeginn an verschiedenen Stellen des Landes Beobachtungsposten aufgestellt, die feindliche Flugzeuge melden sollten. Doch die Ernsthaftigkeit des Unterfangens war noch nicht allgemein bekannt, und so beschwerte man sich bei den Behörden, dass „unbeteiligtes Publikum bei den Beobachtungsposten sich ansammelt und die ruhige und unbefangene Beobachtung“ störe. Die Oberämter wurden gebeten, durch „geeignete Maßnahmen Abhilfe zu schaffen“.<sup>29</sup> Es handelte sich hier offensichtlich um eine frühe Form einer „Flugwache“. Im Verlaufe des Krieges sollte man dann genötigt sein, ganz Württemberg mit einem Netz von Flugwachen zu überziehen. Im September 1915 wurde ein militärischer Flugmeldedienst eingerichtet, der als Warndienst vor anfliegenden Feindflugzeugen fungieren sollte.<sup>30</sup>

Auf den geeigneten Höhen im westlichen Teil Württembergs wurden im

Laufe der Zeit verschiedene Flugwachen eingerichtet, die mit ständigen Beobachtern besetzt wurden.<sup>31</sup> Aussichtstürme des Landes wurden so auch zum militärischen Ausguck.

29 LA BW StAL, F 160 I Bü. 696, Kgl. Württ. Ministerium des Innern an die K. Stadtdirektion Stuttgart und die K. Oberämter Nr. II 4614, dringend (06.0 8.1914).

30 Vgl. W. Böfflich, 75 Jahre Warndienst. 1915-1990, in: Notfallvorsorge und Zivile Verteidigung 21 (4/1990), S. 13-15.

31 LA BW, HStAS, M17/1 Bü. 1241, Akten betreffend Ballonabwehr und Flugzeuge. Es handelt sich hier über-



**Abb. 5:** »Menschliche „Sensoren«: Fliegerwachen auf den Höhen des Schwarzwaldes zu Beginn des Ersten Weltkriegs. Die Scheinwerfer in Straßburg leuchten den Himmel ab; Quelle: *Bildsammlung W. Mönch.*

Eine Flugwache bezog auf dem Hasenbergturm in Stuttgart Position.<sup>32</sup> Die Wache war im Oktober 1915 bestehend aus einem Unteroffizier und sechs Mann in Tätigkeit getreten. Ironischerweise musste der Turm im Zweiten Weltkrieg aus Luftschutzgründen genauso wie der Degerlocher Aussichtsturm 1943 gesprengt werden. Während dieses Krieges wollte man nämlich verhindern, dass die Türme als Orientierungspunkte für die anfliegenden feindlichen Bomber dienen konnten.

Meldungen über Fliegersichtungen mussten sehr schnell verarbeitet bzw. weiter geleitet werden, um der eigenen Flugabwehr am Boden und der Zivilbevölkerung genügend Zeit zur Alarmierung zu geben. Außerdem waren richtige Meldungen Grundvoraussetzung dafür, die eigenen Fliegerkräfte noch rechtzeitig ansetzen zu können. So entstand ein engmaschiges Netz von Flug-, Haupt- und Nebenwachen. Im Laufe des Krieges wurden im Westen Württembergs fast alle irgendwie als Beobachtungsstationen verwendbare Berge und Höhen als solche genutzt. Der Flug-Meldedienst wurde beständig ausgebaut (vgl. Abb. 5).

wiegend um Bauakten, die die Errichtung einzelner Feuerstellungen und Flugwachen dokumentieren.

<sup>32</sup> H. Götz, *Der Verschönerungsverein der Stadt Stuttgart 1861-1936. Ein Rückblick auf 75 Jahre Arbeit für das Gemeinwohl*, Stuttgart 1936, S. 70-74; vgl. G. Wais, *Alt-Stuttgarts Bauten im Bild*, Stuttgart 1951, Reprint 1977, S. 669-671.

Es gab keine technischen Sensoren. Die Männer mussten sich allein auf ihre akustischen und optischen Sinneswahrnehmungen verlassen. Als Grundlage für den Flugmeldedienst<sup>33</sup> wurden Typentafeln von Flugzeugen erstellt, die Aufrisse und die wichtigsten technischen Daten der Maschinen enthielten.<sup>34</sup> Bei den Scheinwerferstellungen wurden Hörgruben angelegt. Unter dem Schallniveau der Umgebung soll es möglich gewesen sein, die Richtung zu bestimmen, aus der die Motorgeräusche einer anfliegenden Maschine kamen. Es wurden Kladden angelegt, in denen alle Beobachtungen von Luftfahrzeugen, seien es eigene, seien es feindliche notiert werden mussten.<sup>35</sup>

1916 gab es neun Flugnebenwachen zur Fliegerbeobachtung in und um Stuttgart. Dies waren die Wachen Hasenberg, Hohenasperg, Mühlacker, Dennach (Neuenbürg), Aichelberg mit Fernsprecherwache Calw, Besenfeld mit Fernsprecherwache Altensteig, Weisach (Flacht), Calw (Althenstett) und die Flugnebenwache Herrenberg auf dem dortigen Schlossberg.

1917 unterstanden einer neu gebildeten Flughauptwache Stuttgart dann vierzehn Flugwachen. Die Stationen Hasenberg und Besenfeld fielen später ebenso weg wie die kurzfristig installierte Station Böblingen. Neu dazu kamen die Stationen Stockheim, Heilbronn, Großengtingen, Münsingen, Plochingen, Buoch und Plattenhart.<sup>36</sup>

Es erschien zweckmäßig, Stuttgart mit einem weiteren und einem engeren Kreis von Flugwachen zu umgeben. Der engere Kreis, der quasi den Nahbereich der Stadt umfasste, verlief über Flacht, Hohenasperg, Buoch, Aichelberg, Plochingen und Plattenhardt. Der weitere Kreis umfasste Herrenberg, Calw, Dennach, Mühlacker, Stockheim, Heilbronn, Lichtenstein und Münsingen. Dieser Kreis schloss im Süden an die Luftverteidigung von Rottweil an. Der Flugmeldedienst unterstand einem Stabsoffizier des Flugmeldedienstes Süd in Karlsruhe.<sup>37</sup>

Die Nachrichtensammelstelle Stuttgart war die Zentrale für die Weitergabe von Meldungen über anfliegende Maschinen. Von hier aus wurden die einzelnen Ortspolizeibehörden und vor allem die einzelnen Bahnhöfe über die Luftlage hinsichtlich „Fliegerbereitschaft“, d.h. feindliche Flieger sind in der Nähe bzw. im Anflug, „Fliegerdeckung“, d.h. bevorstehender Luftangriff und „Gefahr vorüber“ informiert.<sup>38</sup>

33 *LA BW HStAS*, M 635/1 Bd. 977, Dienstanweisung für den Flugmeldedienst im Heimatgebiet (D.A. Flu.M.) Kommandeur des Heimatluftschutzes (August 1917 mit Nachträgen bis 1918).

34 *LA BW HStAS*, M 635/1 Bd. 943, Abbildungen deutscher und feindlicher Flugzeuge. Nur für den Dienstgebrauch, Berlin 1916; Bd. 944, Flugzeugabbildungen, Ausgabe A für Mannschaften o. O., o. J.; Bd. 1116, Flugzeugabbildungen, Ausgabe B für Offiziere, Berlin 1918.

35 *LA BW HStAS*, M 32 Bü. 28, Kriegs-Acta, spez. 1917, Fliegerabwehr.

36 *LA BW HStAS*, M 635/2, Amtliche Drucksachen, Bd. 720, Kommandeur des Heimatluftschutzes. Verzeichnis der Flugwachen im Heimatgebiet. Nur für den Dienstgebrauch (Juli 1917).

37 *A. von Haldenwang*, Feldverwaltung, Etappe und Ersatzformationen im Weltkrieg 1914-18 (Württemberg's Heer im Weltkrieg 19), Stuttgart 1925, S. 230-232.

38 *LA BW HStAS*, M 32 Bd. 28, Stellv. Generalkommando XIII. (K.W.) Armeekorps, Übersicht der Weitergabe der Meldungen.

### 5.2. Jagdflieger

Die deutsche Führung war sich darüber im Klaren, dass anfliegende feindliche Geschwader bei Tag auf dem Hinflug kaum, bei Nacht überhaupt nicht zu fassen seien. Einen Objektschutz, der eine größere Zahl von Fliegern von der Westfront abgezogen hätte, glaubte man nicht verantworten zu können. Dennoch traf man Anfang Oktober 1915 erste Maßnahmen gegen die feindlichen Angriffe, die von den „Hauptausgangspunkten der feindlichen Geschwaderangriffe gegen das westliche und südwestliche Deutschland (die Gegend Nancy-Toul)“ ausgingen. Zum Schutz des Heimatgebietes wurde zunächst eine Kampfstaffel in Freiburg stationiert.<sup>39</sup>

Im August 1916 wurde die Kampfeinsitzer Staffel 1 (Kest 1) in Mannheim formiert. Bis April 1917 sollte es neun derartige Staffeln geben. Die Kampfstaffel 4, die zum Schutz des Stuttgarter Raums diente, war in zwei Formationen aufgeteilt. Kest 4a lag in Böblingen, Kest 4b in Freiburg. Kurz vor Ende des Krieges wurde die Staffel am 29. Oktober 1918 zur Jagdstaffel 84 (württembergisch) umbenannt.<sup>40</sup> Entlang der Rheinlinie lagen Flugplätze in Freiburg, Bühl, Karlsruhe, Mannheim und Mainz. Dabei war Bühl der wichtigste Stützpunkt der deutschen Flieger am Oberrhein. Dementsprechend wurde er regelmäßig von den Engländern bombardiert.

### 5.3 Flak in Stuttgart

Die Militärs taten das, was sie bei einer Bedrohung immer tun: Sie besetzen die Höhen. Von denen gibt es in Stuttgart wegen der Kessellage der Stadt nicht wenige. Kanonen gingen in den Weinbergen in Stellung. Unweit des Killesbergs wurde der Gähkopf besetzt. Dieser ist die größte Erhebung eines Höhenrückens, der sich zwischen Stuttgart und Feuerbach erstreckt. Von hier gibt es einen weiten Blick ins Neckartal. Die Daimler-Werke sind von hier aus bestens zu sehen.

Zu Beginn des Ersten Weltkrieges hatte man es sich viel einfacher vorgestellt, Flugzeuge vom Boden aus zu bekämpfen. Zunächst gab es nur Ballonabwehrkanonen (Bak). Erst im Verlaufe des Krieges wurden eigens entwickelte Flugabwehrkanonen (Flak) entwickelt. Die Abkürzung für das Geschütz der Flugabwehr ist dann zur Bezeichnung der ganzen Waffengattung geworden. Die Flak genügte den Anforderungen kaum.<sup>41</sup> Das Flugzeug war zu schnell für die artilleristischen Möglichkeiten der Zeit. Es war noch nicht möglich, den Weg, den ein Flugzeug nehmen würde, so zu berechnen, dass es die Geschosse der Flugabwehrkanonen mit einiger Wahrscheinlichkeit kreuzen würde.<sup>42</sup>

39 *LA BW HStAS*, M 32 Bd. 28, Chef des Generalstabes des Feldheeres, Heimatschutz gegen Luftangriffe, gez. von Falkenhayn. (8. 10. 1915).

40 A. Imrie, *German fighter units June 1917-1918*, London 1978, S. 43.

41 Vgl. allgemein zur Technik I. V. Hogg, *Anti-Aircraft a history of air defence*, London 1978.

42 Zur Theorie der Feuerleitung und zu den technischen Schwierigkeiten, verlässliche Rechner zu bauen, vgl. A. Kuhlenkamp, *Flak-Kommandogeräte*, Berlin 1943, vgl. S. 2 zum Nachhinken der Flak gegenüber



Man behalf sich mit Sperrfeuer, d.h. im Falle eines Luftangriffes wurden bestimmte, vorher klar definierte Räume unter Feuer genommen, die ein Flugzeug bei seinem Zielflug durchqueren musste. Die Trefferwahrscheinlichkeiten waren gering. Doch dadurch, dass die Flugzeuge Feuer vom Boden erhielten, waren sie gezwungen, in die Höhe zu steigen, was die Genauigkeit des Bombenwurfs wesentlich beeinträchtigte.

Trotz aller technischen Mängel wurde die Flak während des Ersten Weltkrieges für die Deutschen immer wichtiger.<sup>43</sup> Zahl und Muster der Flakgeschütze,<sup>44</sup> die produziert und an der Front und im Heimatgebiet eingesetzt wurden, wuchsen während des Ersten Weltkrieges bis 1918<sup>45</sup> beständig, ohne aber je dem Bedarf gerecht zu werden. 1915 wur-

den technischen Möglichkeiten des Flugzeuges im Ersten Weltkrieg und in der Zeit danach.

43 E. B. Westermann, Fighting for the heavens from the ground, German ground-based air defenses in the Great War 1914-1918, in: *Journal of Military History* 65 (3/2001), S. 641-669; vgl. auch G. Söderbaum/H. Täger, German Flak in World War I, in: *Over the front* 17 (4/2002), S. 314-343.

44 LA BW HStAS, M 635/1 Bd. 1117, Abbildungen der Flugabwehrkanonen. Nur für den Dienstgebrauch.

45 H.-A. Koch, Flak die Geschichte der deutschen Flakartillerie 1935-1945, Bad Nauheim 1954, vgl. S. 148,

den während der erfolgreichen deutschen Offensiven an der Ostfront zahlreiche Feldgeschütze vom Kaliber 7,62 cm<sup>46</sup> und die dazu gehörende Munition erbeutet. Die Kanonen verwendete man als ortsfeste Flak, d.h. sie waren auf einen Sockel montiert, der fest im Boden verankert wurde. In Feuerstellungen, die besonders in Städten auf Dauer angelegt waren, wurde der Sockel in Beton gegossen (vgl. Abb. 6).

Anfang Juni 1915 wurde die beschleunigte Aufstellung eines Bak-Zuges aus zwei leichten Feldhaubitzen zur Verwendung in Stuttgart vorgeschlagen. Ende Juni 1915 war dies verwirklicht. Im Oktober 1915 gab es im Raum Stuttgart ein Ballon-Abwehrkommando auf der Prag und ein Ballon-Abwehrkommando Feuerbach auf dem Killesberg.<sup>47</sup>

Zum 1. September 1916 gliederte sich die Flugabwehr mit Flugabwehrkanonen in und um Stuttgart folgendermaßen.<sup>48</sup> (In Klammern stehen die Veränderungen, die sich für 1917 nachweisen lassen.)<sup>49</sup> Die einzelnen Einheiten blieben in der Regel über einen langen Zeitraum in der Stadt stationiert, wenn auch es hin und wieder zu Ablösungen und Ergänzungen durch andere Batterien kam.

- ▷ Dem „Stabsoffizier der Flak“ (St.O.Flak) beim Stellvertretenden Generalkommando mit Sitz Stuttgart unterstanden 1916 drei Flak-Gruppen und ein Flak-Kommando. Dies waren die Flak Gruppe Stuttgart, die Flak Gruppe Friedrichshafen, die Flak Gruppe Rottweil und das in seinem Umfang kleinere Flak-Kommando Oberndorf. Offizielle Bezeichnung war seit Juli 1916 „Feuerleitung Flak Gruppe Stuttgart“. Die Feuerleitungsstelle befand sich am Bismarckturm Nr. 111. Die Nebenstelle und Prüfstellung der Feuerleitung befand sich am Mühlbachhof.
- ▷ Die Flak Gruppe Stuttgart selbst verfügte 1916 bzw. 1917 im Einzelnen über folgende schießende Batterien bzw. Züge. In Masse waren die Geschütze als „ortsfeste“ Flak aufgestellt, d.h. im Gegensatz zu mit Pferde bespannten oder motorisierten Batterien war die „O Flak“ nicht beweglich. Ein Flakzug umfasste in der Regel zwei Geschütze, eine Flakbatterie vier. Die Feuerstellungen wurden alphabetisch bezeichnet.
- ▷ Die Flak Batterie Nr. 10 in der Stellung B hatte ihre vier ortsfesten Kanonen vom Kaliber 9 cm auf der Prag. Von hier aus hat man einen weiten Blick über Feuerbach. (1917 befanden sich hier nur noch 2 Geschütze)
- ▷ Der O Flak Zug 45 verfügte in Stellung C über zwei Geschütze vom Kaliber 7,62 cm in der Forststraße im Westen der Stadt oberhalb der Gäubahn beim Botnanger Sattel,

Anlage 1, Gliederung der im Oktober 1918 an der Front und in der Heimat eingerichteten Einheiten der deutschen Flakartillerie.

46 Vgl. die technische Betriebsvorschrift, 7,62 cm Sockel-Flugabwehrkanone L/30 umgeändert aus der erbeuteten russischen 7,62 Feldkanone L/30 M. 1902, nur für den Dienstgebrauch, Krupp, Essen 1917.

47 LA BW StAL, F 181 I Bü. 335, Kgl. Württ. Ministerium des Innern, betr. Weitergabe von Fliegermeldungen (02.10.1915).

48 LA BW HStAS, M 32 Bd. 28, Verzeichnis der dem St. O. Flak beim Stellv. Gen. Kommando XIII. (K.W.) A.K. unterstellten Formationen (01.09.1916).

49 *Bibliothek für Zeitgeschichte in der Württembergischen Landesbibliothek Stuttgart, Archiv, Plansammlung, Sperrfeuer der Flak-Gruppe Stuttgart* (01.08.1917).

von wo man einen weiten Blick in östlicher Richtung auf den Stuttgarter Talkessel hat. (1917 waren es vier Geschütze).

- ▷ Der O Flak Zug 55 hatte in Stellung A zwei Geschütze vom Kaliber 7,62 cm im Mühlbachhof in der Nähe der Feuerbacher Heide. (1917 waren es dann vier Geschütze).
- ▷ Der O Flak Zug 74 hatte gleichfalls zwei Geschütze vom Kaliber 7,62 cm in der Feuerstellung E im Galgenäcker in Cannstatt. Die Stellung lag ungefähr an der Kreuzung der heutigen Lozer Straße und Karpathen Straße. Die Stelle ist der höchste Punkt des zum Neckarbogen sich erstreckenden und nach dorthin abfallenden Höhenzuges. Von dieser Stellung aus hatte man einen vorzüglichen Blick auf die Daimler-Werke. (1917 waren hier dann vier Geschütze positioniert).
- ▷ Eine Maschinengewehrwanne mit zwei Maschinengewehren befand sich auf dem Werksgelände von Daimler und war die Stellung D. (1917 wurde die Flak Gruppe Stuttgart noch durch die Flak Batterie 79 mit 4 Geschützen ergänzt, die in Heumaden aufgestellt war.) 1918 kamen zu den genannten Stellungen noch Anlagen in Degerloch und auf der Geroksrue hinzu. Seit Anfang März 1918 gehörte zur Flak Gruppe Stuttgart auch noch die Flak Batterie 95.

Auf der Umlandshöhe befand sich 1916 die erste Scheinwerfer-Wache der Stadt mit lediglich einem Scheinwerfer in einem Turm. Die Höhe liegt im Osten der Stadt und vermittelt eine Rundumsicht sowohl ins Neckartal als auch auf die Stuttgarter Innenstadt. Später sollte an dieser Stelle ein Observatorium der Schwäbischen Sternwarte entstehen. Die Zahl der Scheinwerfer wurde im Laufe der Zeit beständig erhöht. Besonders im Verlaufe des Jahres 1918 wurden zahlreiche Scheinwerfer in ortsfesten Flak-Scheinwerferzügen in und um Stuttgart aufgestellt. Scheinwerfer gab es in Kautzenhecke, am Bismarckturm und auf der Winterhalde, ferner in Ruit, Fasanenhof, auf der Solitude und in Zazenhausen. Ein Scheinwerferzug bestand aus einem, eine Scheinwerferbatterie aus vier Scheinwerfern.

#### 5.4. Verdunkelung

Nachtflüge boten für die Angreifer die besten Möglichkeiten, der Flugabwehr, sei es vom Boden aus, sei es in der Luft durch Flugzeuge, zu entgehen. Die Navigation bei Nacht war bei den bescheidenen Hilfsmitteln der Zeit, Karte und Kompass, natürlich schwierig. Daher fanden Nachtflüge vorzugsweise bei Vollmond statt. Um diese Navigation noch schwieriger zu gestalten, besann man sich darauf, die Beleuchtung für ganze Städte und Landstriche einzuschränken bzw. ganz abzuschalten. „Das zur Zeit einzig wirksame Abwehrmittel“ gegen Luftangriffe bei Nacht bilde „die völlige Verdunkelung der Ziele und ihrer Umgebung“, stellte man im März 1916 fest.<sup>50</sup> Mit der Verdunkelung bzw. mit der

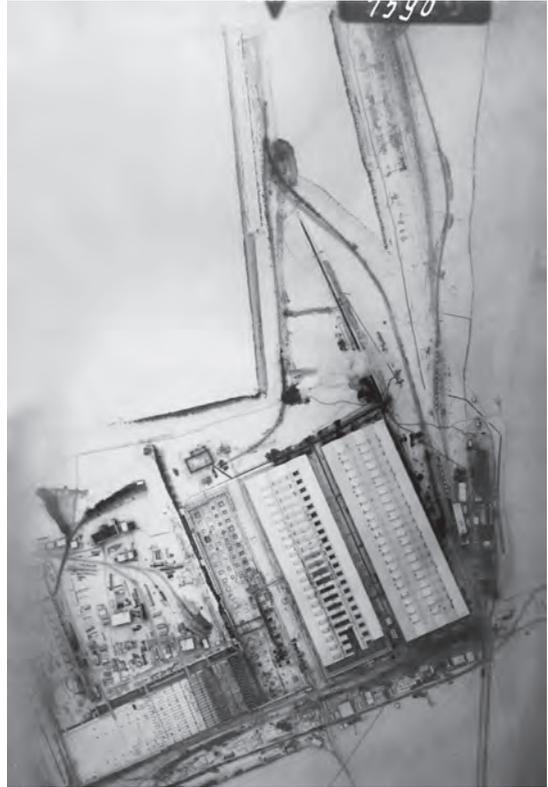
50 LA BW HSTAS, M 1/4 Bü. 1172, Chef des Generalstabes des Feldheeres M. J. Nr. 34769 Fl. Abschrift (30.03.1916).

„Lichtabblendung“,<sup>51</sup> wurde ein neues Mittel der Kriegführung eingeführt. Es ist eine neue spezielle Sicht des Lichtes als Gefahrenquelle, was man so im Frieden bis dahin nie wahrgenommen hätte. Die vom Licht selbst ausgehende Gefahr strahlt selbst noch aus dünnen bürokratischen Texten. Zu Beginn des Krieges hatte ein britischer Staatsmann angemerkt, jetzt gingen die Lichter aus in Europa. Das, was zunächst rein metaphorisch gemeint war, wurde im Verlauf des Krieges dann ganz konkret. Der Scheinwerfer wurde zum Symbol der Kriegführung in der Nacht.<sup>52</sup>

Am 12. Mai 1916 sollte um 10.10 Uhr abends eine Abdunkelungsprobe stattfinden. An der Übung beteiligten sich Groß-Stuttgart, Feuerbach, Obertürkheim, Hedelfingen, Zuffenhausen, Münster, Zazenhausen, Botnang und Kaltental. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Übung mit Ertönen von Motor-Sirenen beginne. Das Zünden von Kanonenschlägen war nur für den Fall eines wirklichen Luftangriffes vorgesehen.<sup>53</sup>

Soldaten der Ersatztruppenteile, die in Stuttgart stationiert waren, wurden überall in der Stadt verteilt, um die Wirksamkeit der Abdunkelung am Boden zu überprüfen. Bevorzugte Beobachtungspunkte waren die Kirchtürme. Die Ergebnisse konnten nicht überzeugen. Insbesondere fielen die Wagen der Straßenbahnen auf, deren Liniennummern und Beleuchtung über weite Entfernungen hin zu erkennen waren. Außerdem blitzte der Leitungsdraht auf.

Als Teil der Übung führte ein Pilot einen Nachtflug über Stuttgart durch, um sich von der Wirksamkeit der durchgeführten Verdunkelungsmaßnahmen zu überzeugen. Der Flieger hatte den Auftrag insbesondere die Abdunkelung verschiedener Betriebe zu über-



**Abb. 7:** Strategisches Ziel: Luftbild von Teilen der Daimler-Werke in Untertürkheim. Während des Ersten Weltkrieges wurden neue Werkhallen errichtet; Quelle: *Bildsammlung W. Mönch.*

51 Lichtabblendung, in: Amts- und Anzeigenblatt der Stadt Stuttgart III (22.09.1917), S. 475.

52 H. Grimme/W. Haken, Ehrenblätter der deutschen Flakwaffe (Deutsche Tat im Weltkrieg 1914/1918. Darstellungen der Kämpfe deutscher Truppen, 101), Berlin 1940, vgl. S. 79 mit technischen Angaben zu den verschiedenen Scheinwerfertypen.

53 LA BW StAL, F 160 I Bü. 737, Bekanntmachung des Stellv. Generalkommandos, v. Schaefer (05. 05. 1916).

prüfen. Im Einzelnen waren dies die Daimler-Werke in Untertürkheim, die J. Hauff & Co. GmbH, Feuerbach, die Firma von Robert Bosch, die pyrotechnische Fabrik von Wilh. Weiffenbach in Stuttgart-Heslach, die Fabrik elektrotechnischer Apparate von Ernst Eisenmann & Co. und das städtische Gaswerk in Gaisburg. Dazu kamen an Verkehrsanlagen der Hauptbahnhof und der große Eisenbahnviadukt bei Münster. Auf die Große Infanteriekaserne und das Königliche Schloss sollte gleichfalls ein Auge geworfen werden. Als der Pilot kurz vor zehn Uhr abends von Böblingen kommend die Stadtgrenze erreichte, war Stuttgart noch hell erleuchtet und der Bahnhof und die langen Straßenzüge waren deutlich zu erkennen. Die „Abdunkelung“ geschah schnell und gleichmäßig. Von der Stadt im Dunkeln konnte man aus einer Höhe von 800 bis 1.100 Metern noch vieles erkennen.

Die großen Straßen fielen als „lange feldgraue Striche auf, die sich von den grauschwarz erscheinenden Häuserreihen deutlich“ abheben würden. Die großen Plätze und Kasernenhöfe erschienen als hellgraue Flächen. Der alte Bahnhof erschien als eine „große schwarze Masse“, während die Gleisanlagen und die Baustelle des neuen Bahnhofs sich als hellgraue Fläche darstellten. Die Königlichen Anlagen waren als „schwarze Streifen“ erkennbar, die von den beiden grauen Streifen gefasst wurden, die die Bahnanlagen einerseits und die Neckarstraße andererseits bildeten. Die Moltkekaserne, die Große Infanteriekaserne (Rotbühlkaserne) und das Schloss waren leicht feststellbar. Das Gaswerk in Gaisburg hob sich wenig von der Umgebung ab, dafür aber die Daimler-Werke. Die große graue Fläche des Wasens und die nicht abgedunkelte Bahnlinie Cannstatt-Untertürkheim erleichterte dabei die Orientierung. Der Neckar habe sich gar nicht abgehoben. Einwandfrei sei nur seine Biegung beim Wilhelmatheater in Cannstatt zu sehen gewesen. Der Bahnhof Cannstatt war schlecht abgedunkelt und bot so einen Anhaltspunkt, um den Eisenbahnviadukt bei Münster feststellen zu können, der als „schwarzer Strich“ erschien. Der Bahnhof Feuerbach war gleichfalls gut sichtbar. Die Werke von Hauff, Bosch und Eisenmann seien dagegen nicht einwandfrei feststellbar gewesen. Das Fazit der Erkundung war für den Piloten folgendes: Auch bei einer gut durchgeführten Verdunkelung, sei es für einen feindlichen Flieger möglich, „mit einem genauen Stadtplan wenigstens einen Teil der militärisch wichtigen Punkte“ festzustellen.<sup>54</sup>

Nach dem Flug wurde der Vorschlag gemacht, die Höfe der Großen Infanterie- und Moltkekaserne zu tarnen. Man wollte sie mit Schlacke bedecken oder teeren, um sie dunkler, d.h. unauffälliger zu machen. Der Vorschlag wurde allerdings abgelehnt.<sup>55</sup> Im Juli 1916 wurde ein „Abdunkelungsbereich“ abgesteckt, der sich „von Böblingen über Groß-Stuttgart bis Ludwigsburg einerseits und Esslingen andererseits“ erstreckte.<sup>56</sup>

54 *LA BW HStAS*, M 32 Bd. 28, Bericht des Fliegeroffiziers, gez. Heinz (15.05.1916).

55 *LA BW HStAS*, M 32 Bd. 28, Stellv. Generalkommando dem Gouvernement (04.06.1916).

56 *LA BW StAL*, F 160 I Bü. 737, Militärsachen, Fliegeralarm, Abdunkelung (1913-1918), Stellv. Generalkommando XIII. (k.w.) Armeekorps. Abt. II e. Nr. 52653 kr., geheim (07.07.1916).

Im August 1917 ergingen in Deutschland Befehle, die eine Erweiterung der bisherigen Verdunkelungszone anordneten: „Mit einer allmählich nach Zahl und Ausdehnung sich steigernden Angriffstätigkeit der feindlichen Luftstreitkräfte gegen unser Heimatgebiet, im besonderen durch nächtliche Angriffe gegen unsere wichtigsten Industriegebiete, ist zu rechnen.“<sup>57</sup>

Anfang Dezember 1917 fuhr ein Gewerkschaftsvertreter mit der Bahn von Stuttgart aus in Richtung Ulm bzw. Geislingen/Steige, um die „Abdunkelung“<sup>58</sup> der einzelnen Betriebe entlang der Bahnstrecke im Neckar- und Filstal zu überprüfen. Es wurde eine Fahrt entlang der Hauptindustrialisierungsachse des Königreichs Württembergs. Es wurden Firmen genannt, die zu den wichtigsten des Landes zählten. Abends leuchte, sowie man den Rosensteintunnel verlassen habe, in der Nähe des Proviantamtes die Schuhfabrik von Hau Eisen und Co. mit hunderten grell beleuchteter Fenster. Doch das war erst der Anfang.

Namentlich genannt wurden einige besonders negativ auffallende Firmen entlang des Neckars wie die Daimler-Werke in Stuttgart-Untertürkheim,<sup>59</sup> Strauss, die Holzbearbeitungs-Maschinenfabrik Aldinger in Obertürkheim, Kleemann und die Neckarwerke Altbach. In Göppingen waren die Metallwarenfabrik für Präzisionsspielzeug und Modelle der Gebr. Märklin & Cie schlecht abgedunkelt und in Geislingen/Steige die Württembergische Metallwarenfabrik WMF. Der Berichterstatter stellt erschreckt fest: „Eine Unzahl von Betrieben mit tausenden in strahlender Helle funkelnder Fenster weisen den Weg des Neckar- und Filstales“. Nur wenige Firmen hatten etwas getan: „Die Esslinger Maschinenfabrik“ und die Werkzeugmaschinenfabrik und Eisengießerei der „Gebr. Böhringer“ in Göppingen seien „fast die einzigen Betriebe, die wenigstens etwas abgedunkelt“ hätten. Man könne sich im übrigen „keinen besseren Wegweiser bei wirklichen Fliegerangriffen“ denken als die hell erleuchteten „Betriebe, auf die in erster Linie etwaige Angriffe sich richten“ würden.

Tarnen und Täuschen in der Nacht wurde auch zum Kriegsmittel in Stuttgart. Anfang 1918 soll mit dem Bau einer Scheinanlage am Neckar bei Obertürkheim begonnen worden sein. Dabei handelte es sich um eine Anzahl elektrischer Birnen, die die Form des eigentlichen Werkes aufwiesen und so nachts die anfliegenden Piloten täuschen sollten.<sup>60</sup>

57 LA BW StAL, F 160 I Bü. 737, Der Kommandierende General der Luftstreitkräfte Abt. H Nr. 3914, gez. Thomsen, (20.08.1917).

58 LA BW StAL, F 160 I Bü. 737, Militärsachen, Fliegeralarm, Abdunkelung (1913-1918). K. Württ. Mini. des Innern an die K. Stadtdirektion Stuttgart u. K. Oberämter Cannstatt und Esslingen betr. Abdunkelung wg. Fliegergefahr (11.02.1917).

59 75 Jahre Werk Untertürkheim der Daimler Benz AG, Stuttgart 1979, vgl. S. 29 Reproduktion eines Lageplanes des Werkes von 1913; S. Grube/F. Forstmeier, Werk Untertürkheim Stammwerk der Daimler-Benz Aktiengesellschaft, Stuttgart 1983; B. Buschmann, Unternehmenspolitik in der Kriegswirtschaft und in der Inflation die Daimler-Motoren-Gesellschaft 1914-1923 (VSWG Beihefte 14), Stuttgart 1998, vgl. S. 53 ff. zur Flugmotorenproduktion.

60 Vgl. D. Deriu, Verschleiern und Entschleiern. Moderne Tarnung und die Stadt als Kriegstheater, S. 25 mit einem Plan für ein leuchtendes Tarnungssystem von Paris, in: IMS. Informationen zur modernen

Es sollte so von Daimler in Untertürkheim abgelenkt werden. Am 9. Oktober 1916 um 9 Uhr abends fand dann ein lange erwarteter Fliegerangriff statt. Die Bomben fielen in die Schlossgartenanlagen beim Neckartor. Es gab nur Sachschäden. Mehrere hundert Fensterscheiben wurden zertrümmert.<sup>61</sup>

## 6. REPRESSALIEN

1915 hatte es zahlreiche Luftangriffe vor allem mit Zeppelin auf England bzw. London gegeben. Es gab also durchaus Anlässe für Gegenschläge. Am 22. September 1915 gegen 8.15 Uhr morgens erfolgte der erste Luftangriff auf Stuttgart. Man zählte vom Boden aus vier Flugzeuge.<sup>62</sup> Das Kommando der Schutzmannschaft in der städtischen Polizeidirektion Stuttgart zählte 23 Bombeneinschläge. In der Tat wurden auch militärische Anlagen getroffen. Das westliche Hintergebäude des Gouvernements Alter Postplatz Nr. 6 wurde teilweise demoliert. Es waren sieben Tote und 46 Verwundete zu beklagen. Die im Hof der Großen Infanteriekaserne (Rotebühlkaserne) eingeschlagene Bombe hatte drei Soldaten getötet und 38 Soldaten teils schwer, teils leicht verletzt. Durch die Bomben wurden keine Kinder getötet. Doch ein dreieinhalbjähriger Bub wurde durch Splitter der Abwehrgeschosse leicht verletzt.<sup>63</sup> König Wilhelm II. sandte ein Beileidstelegramm folgenden Inhalts: „Der Stadtgemeinde Stuttgart spreche ich mein aufrichtiges Beileid aus zu den schweren Folgen, die der Überfall französischer Flieger auf die schöne Hauptstadt Württembergs gehabt hat. Gott der Allmächtige bewahre Stuttgart in Zukunft vor solchen ungerechtfertigten Angriffen, tröste die Hinterbliebenen der Opfer und gebe den Verwundeten baldige Genesung“.<sup>64</sup>

Bemerkenswert ist der von der „Times“ nachgedruckte Artikel des amerikanischen Journalisten Gordon, der als Sonderberichterstatter der „New York Tribune“ einen französischen Piloten interviewen konnte, der an dem Angriff auf Stuttgart beteiligt gewesen war. Es wird in dem Bericht ausdrücklich hervorgehoben, dass die Flugzeuge ein halbes Dutzend Bomben auf das königliche Schloss geworfen hätten. Doch neben den Schilderungen der Erlebnisse während des Fluges kommt auch noch kurz ein grundsätzliches Problem zur Sprache. Der französische Pilot halte „nichts von Vergeltungsmaßnahmen, wenn sie den Tod von Nichtkämpfern bedeuten“ würden. Doch die „deutschen Methoden“ in diesem Krieg seien „brutal“. Der Pilot sei während des Einsatzes besorgt gewesen, ob durch seine „Bomben Kinder getötet würden“. Er hoffte, dass dies nicht der Fall sein würde und beschloss daher, möglichst nur Eisenbahnlinien und militärische Anlagen an-

Stadtgeschichte (2/2004), S. 20-38.

61 LA BW HStAS, M 32 Bü 28, Polizeidirektion der Stadt Stuttgart VI, No. 918 (10.10.1916).

62 Fliegerangriff auf Stuttgart, in: Kriegstagsbuch aus Schwaben, 60 (1915), S. 957 ff.

63 LA BW HStAS, M 1/4 Bü. 1172, Zusammenstellung über die beim Fliegerangriff auf Stuttgart am 22.09.1915 gefallenen Bomben.

64 LA BW HStAS, M 32 Bü. 28, Stadtschultheissenamt an kgl. Gouvernement (29.09.1915).

zugreifen.<sup>65</sup> Bemerkenswert sind die hier noch dokumentierten Skrupel. Doch die Argumentationsfigur, die auf die brutalen Methoden des jeweils andern verweist und die damit das eigene Handeln rechtfertigt, ist schon vorgegeben. Es ist die Argumentationsfigur, mit der man eine jede Eskalation des Luftkrieges von nun an rechtfertigen sollte. Es ist die Spirale von Gewalt und Gegengewalt, die sich wechselseitig bedingen. Der Hinweis auf die unschuldigen Kinder wurde zum Topos der Propaganda. „Babykiller“ wurden die Deutschen genannt, mit „Kindermörder“<sup>66</sup> revanchierten sich die Deutschen.

Repressalien konnten ihren Sinn nur dann entfalten, wenn sie dem Feind auch mitgeteilt werden. Dabei spielte eine damals äußerst moderne Technik eine wesentliche Rolle. Beim Großen Hauptquartier gab es eine Kraftwagen-Funken-Station, die täglich einen Radio-Press-Dienst herausgab, der die von den Alliierten verbreiteten offen gesendeten Nachrichten auffing, zu Papier brachte und den deutschen Stellen zur Bearbeitung übergab. Diese Funksprüche wurden dann von der gegnerischen Station teils kommentiert, teils ignoriert. Aus Paris wurde auf diesem Wege am 11. Oktober 1916 gemeldet: „Flugwesen: Fliegeradjutant Baron und Adjutant Chazard bombardierten die Magnetfabrik Bosch in Stuttgart. Dicker Rauch, der infolge des Bombardements aus dem Werke aufstieg wurde beobachtet“.<sup>67</sup>

Nach den Angriffen auf Stuttgart 1917 entspann sich ein Propagandakrieg im Äther. Mit der französischen Funkstation gab es einen richtigen Dialog, mit der britischen nicht. Es ging natürlich darum, ob Stuttgart ein legitimes Ziel gewesen sei oder nicht. Die Franzosen meldeten jedenfalls, sie hätten „300 Kilo Bomben auf die befestigte Stadt Stuttgart“ abgeworfen.<sup>68</sup> Was im Zeichen eines modernen Krieges „befestigt“ bedeutet, war im Belieben der Propaganda.

Ein Radiobericht des britischen Generals Jan Christiaan Smuts (1870-1950) vom 5. Oktober 1917 wurden auch im Württembergischen Kriegsministerium zu den Akten genommen: „Wider Willen seien wir gezwungen, die Manier der feindlichen Bombenangriffe auch unsererseits anzuwenden. Die feindliche Manier der Bombenangriffe gegen Frauen und Kinder werde sich als furchtbarer Boomerang für den Feind erweisen.“<sup>69</sup>

In Stuttgart griff man zu ungewöhnlichen Maßnahmen, die zumindest recht fragwürdig waren. In einer Kriegschronik wurde unter dem 6. Januar 1918 gemeldet: „Hunderte

65 LA BW HStAS, M 1/4 Bü. 1172, Bericht der „Times“ über den Fliegerangriff auf Stuttgart (15.11.1915).

66 A. Süchting-Hänger, „Kindermörder“. Die Luftangriffe auf Paris, London und Karlsruhe im Ersten Weltkrieg und ihre vergessenen Opfer, in: Kinder und Jugendliche in: D. Dahlmann (Hrsg.), Krieg und Revolution vom Dreißigjährigen Krieg bis zu den Kindersoldaten Afrikas (Krieg in der Geschichte 7), Paderborn 2000, S. 73-92.

67 LA BW HStAS, M 1/2 Bd. 128, Kraftwagen-Funken-Station, Grosses Hauptquartier, Radio-Pressdienst (11.10.1916, 1.15 vorm.).

68 LA BW HStAS, M 1/2 Bd. 141, Funker Abteilung O.H.L., Radio Pressdienst, Paris (01.10.1917, 4.00 nachm., Abendausgabe); vgl. auch die Meldung (02.10.1917, 4.00 nachm. Abendausgabe).

69 LA BW HStAS, M 1/2 Bd. 141, Funker Abteilung O.H.L., Radio Pressdienst Poldhu, engl. (05.10. 1917, 12.30 vorm.).

von kriegsgefangenen Offizieren wurden nach Stuttgart verlegt und Kriegsgefangene aller Dienstgrade in den verschiedenen Teilen der Stadt untergebracht. Sie hatten die Gefahren feindlicher Fliegerangriffe mit der Bevölkerung der offenen Stadt Stuttgart zu teilen.<sup>70</sup>

Die deutschen Luftangriffe auf England und die französischen auf Deutschland hatten natürlich auch einen besonderen propagandistischen Nebeneffekt in Deutschland und Frankreich. Es wurden Nachrichten produziert, die zeigen sollten: „Man tut etwas“. Man ergreift die Initiative. Man muss nicht warten und abwehren, sondern kann auch zurückschlagen. Dies galt für die Deutschen hinsichtlich der Engländer, die man zu Lande und zu Wasser bis dahin in ihrem Heimatgebiet hatte nirgendwo richtig angreifen können; und dies galt für die Franzosen, insofern die deutschen Truppen tief in Frankreich standen und es zu dieser Zeit wegen des festgefahrenen Stellungskrieges an der Westfront keine Chance zu geben schien, die Deutschen schnell aus dem Land hinaus werfen zu können. Für die Briten wiederum waren die deutschen Angriffe auf französische und natürlich besonders auch auf britische Städte der Grund dafür, Vergeltung zu üben. Es ist die klassische Spirale der Gewalt, die sich wechselseitig aufschaukelt.

## 7. SCHLÖSSER ALS KRIEGSZIELE

Der Erste Weltkrieg war wohl der letzte Krieg, in dem Schlösser jeder Größe einen eigenen Wert im Rahmen der Kriegführung hatten. An der Westfront waren sie auf beiden Seiten der Front bevorzugte Standorte der Hauptquartiere höherer Stäbe. Doch einen ganz eigenen Stellenwert sollten sie im Rahmen der französischen Luftkriegsführung bekommen. Die Residenzschlösser des Großherzogs von Baden in Karlsruhe und des Königs von Württemberg in Stuttgart wurden ausgesuchte Ziele französischer Repressalien. Darin kommt auch eine eigentümlich vormoderne Anschauung von Krieg als einem Krieg gegen den „Militärstaat“ zum Ausdruck. Symbole dafür sind der Monarch und sein Residenzschloss. Dies sah man in Württemberg zu Beginn des Krieges ähnlich. Noch im August 1914 wurde als eine der ersten Maßnahmen der Flugabwehr ein Maschinengewehr vor dem Königlichen Schloss in Stuttgart in Stellung gebracht.

Anfang November 1915 erreichte die Übersetzung eines französischen Zeitungsberichts die militärischen Dienststellen Stuttgarts. Darin berichtet ein Flieger, wie er Stuttgart angegriffen hat. Eisenbahnanlagen, Fabriken und Speicher seien Ziele gewesen. Interessanterweise wird in dem Artikel auch ausdrücklich erwähnt, dass zwei Maschinen „ein halbes Dutzend Bomben auf den Königlichen Palast“ geworfen hätten.<sup>71</sup> Doch hier waren keine Treffer zu verzeichnen. Eingeschlagen haben die Bomben in der Großen Infanterie-

70 Vom Luftkampf. Fliegerangriffe auf deutsches Heimatgebiet und Vergeltungsmaßnahmen, in: C. H. Baer, *Der Völkerkrieg. Eine Chronik der Ereignisse seit dem 1. Juli 1914*, 23, Stuttgart o. J. [um 1918], S. 231-241, hier S. 237.

71 *LA BW HStAS*, M 32 Bü. 28, Gouvernement Stuttgart, „Der Flug nach Stuttgart“, Übersetzung aus „Le Journal“ vom 03.11.1915. (07.11.1915).



**Abb. 8:** Symbolisches Ziel: Ehrenhof des Neuen Schlosses in Stuttgart zu Beginn des Ersten Weltkrieges mit einer Schau erbeuteter Kanonen; Quelle: *Bildsammlung W. Mönch*.

kaserne. Diese riesige Dreiflügelanlage kann man durchaus mit dem Neuen Schloss verwechseln. Insofern ist es eine Ironie, dass man das militärische Ziel Kaserne nur als Folge einer Verwechslung getroffen hatte. Interessanterweise sollte noch im Oktober 1917 mit der königlichen Residenz französische Propaganda getrieben werden: „In Stuttgart“ seien „ganze Batterien auf dem Dache des Schlosses aufgestellt“, hieß es in einem Bericht.<sup>72</sup>

## 8. ERZIEHUNG ZUM LUFTKRIEG

Es dauerte lange, bis die Menschen begriffen, dass das Faszinosum der Fliegerei nun Lebensgefahr bedeutete. Es gab nun eine regelrechte Erziehung zum Luftkrieg.

Die Stuttgarter Stadtverwaltung hatte zehn Motorsirenen aufgestellt, die am 16. Juli 1915 probeweise in Betrieb genommen wurden. Dadurch sollte der Bevölkerung die Gelegenheit gegeben werden, „diese Warnungszeichen kennen zu lernen“.<sup>73</sup> Im September

<sup>72</sup> LA BW HStAS, M 1/2 Bd. 141, Funker Abteilung O.H.L., Radio Pressed. Paris (05.10.1917, 4.00 nachm.).

<sup>73</sup> LA BW HStAS, M 32 Bü. 28, Warnungszeichen bei Fliegergefahr, Städtische Polizeidirektion Stuttgart (14.07.1915).

und Oktober 1916 wurden der Bevölkerung die Zeichen, die die Gefahr von Luftangriffen auf Stuttgart anzeigen sollten, verstärkt bekannt gemacht. Wenn das Zeichen für „Fliegerbereitschaft“ für Stuttgart gegeben wird, d.h. wenn Flieger im Anflug auf Stuttgart sind oder sich in der Nähe befinden, sollten die Straßenbahnen bei Tag weiße Fähnchen führen. Nachts sollte die Straßenbeleuchtung erlöschen. Das Zeichen für eine unmittelbar bevorstehende Gefahr („Fliegerdeckung“) sollte das Ertönen von Sirenen sein, das vom Geknalle von Kanonenschlägen begleitet würde. Bei überstandener Gefahr nach „Fliegerdeckung“ sollten bei Tag und Nacht Glockengeläute ertönen. Bei genereller „Gefahr vorüber“ verschwinden bei Tag die weißen Fahnen an den Straßenbahnen. Bei Nacht flammt die Straßenbeleuchtung wieder auf.<sup>74</sup>

Insbesondere die weißen Fähnchen auf den Straßenbahnen vermittelten die mögliche Gefährdung durch Fliegerangriffe, wie sich der Leiter des Stuttgarter Waisenhauses nach dem Krieg erinnern sollte.<sup>75</sup> Es ist bemerkenswert, die Straßenbahnen als Mittel der Warnung einzusetzen. Es war offensichtlich möglich, damit fast die ganze Stuttgarter Bevölkerung zu erreichen.

Das Verhalten der Stuttgarter Bevölkerung beurteilte der Befehlshaber der Stuttgarter Flak am 18. Oktober 1916 in einem Brief folgendermaßen. Da es bei einem vorhergegangenen Luftangriff auf Tübingen Verluste gegeben habe, wollte er sich von der Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen bei „Fliegerdeckung“ überzeugen. Er wurde enttäuscht. Den Polizeiorganen sei es nicht gelungen, die Bevölkerung zu veranlassen, die Straßen zu verlassen und Deckung zu suchen. Ein Polizist erklärte, das „Publikum“ folge seinen Anforderungen nicht. Und auf dem Schlossplatz habe eine große Anzahl von Personen das „Herannahen der Flieger“ beobachtet. Der Fahrzeugverkehr sei nicht eingestellt worden. Außerdem hätten sich besonders viele Angehörige der hiesigen Lazarette auf der Straße aufgehalten.<sup>76</sup>

In der Presse wies man nach einem Angriff auf die leichtfertige Haltung hin, die die Bevölkerung bei Fliegeralarm eingenommen hätte.<sup>77</sup> Ende September 1917 gab es Klagen darüber, dass die Leute die Verdunkelung nicht richtig ernst nähmen: „Wie der Augenschein lehrt, ist sich die Bevölkerung Groß-Stuttgarts der Gefahr noch nicht bewusst, welche die Nichtbefolgung der erwähnten ortspolizeilichen Vorschriften in sich schließt.“<sup>78</sup> Gab es für die Behörden schon bei vorherigen Angriffen genug Anlass zur Klage über das leicht-

74 *LA BW HStAS*, M 1/3 Bü. 809, Deutsches Volksblatt (15.09.1916), vgl. auch M 1/4 Bü. 1172, Bekanntmachung des Stellv. Generalkommandos für Fälle drohender Luftgefahr auf Stuttgart (Groß-Stuttgart) und Feuerbach.

75 *E. Lempp*, Kriegererlebnisse des alten Stuttgarter Waisenhauses 1914-18, Stuttgart 1932, S. 9.

76 *LA BW HStAS*, M 32 Bü. 28, An das Gen. Kommando Fliegerdeckung in Stuttgart, gez. Kuttroff (18.10.1916).

77 Missverständnisse und Leichtsinne beim Fliegeralarm, in: Schwäbischer Merkur 437, (18.09.1917), Abendblatt, Beilage.

78 *LA BW StAL*, F 160 I Bü. 737, Kgl. Württ. Ministerium des Innern, betr. Einschränkung der Beleuchtung wegen Fliegergefahr (28.09.1917).

sinnige Verhalten der Zivilbevölkerung, so steigerte sich dies im Oktober 1917 in regelrechten Ärgernissen. Es wurde über einen Vorfall berichtet, der sich im Stuttgarter Hauptbahnhof zugetragen hatte. Dieser befand sich damals noch in der Schlossstraße. „Infolge der Unzahl der Reisenden auf dem Bahnhof zu dieser Zeit hätte der Fliegerüberfall leicht zu einer unheilvollen Katastrophe führen können.“ Ein voll besetzter fahrplanmäßiger Zug nach Ludwigsburg stand abfahrbereit im Bahnhof. Der Zug durfte nicht abfahren und wurde geräumt, was ziemlich lange dauerte. „Dabei machte sich ausserdem ein halsstarriges Widerstreben gegen das Aufsuchen der Fliegerunterstände bemerkbar, was fast eine ganze Stunde lang dauerte. Die geringe Stärke der Bahnhofswache war beinahe machtlos gegen die Unvernunft und die Widerspenstigkeit der zum Teil betrunkenen Reisenden, die in grosser Zahl den Fliegerangriff vom Kopfe des Bahnhofs aus als Neugierige betrachtete. Nachdem die Menge zum größten Teil endlich im Fliegerkeller untergebracht war, ist es durch den ganz unbegründeten und eigenmächtigen Ruf ‚Einsteigen‘ einer unbekanntenen Person zu einem gefährlichen Gegenstrom gekommen, umsomehr als kurz darauf die Beschiessung aufs neue einsetzte.“<sup>79</sup> Man beschloss daraufhin ein Hilfskommando aus Soldaten zu bilden, um derartige Vorfälle künftig zu unterbinden.

## 9. BERICHT ÜBER EINEN NACHTANGRIFF AUF EINE KASERNE IN STUTT GART

Am 16. September 1917 erfolgte ein Tagangriff auf Stuttgart.<sup>80</sup> Man zählte sieben angreifende Flugzeuge.<sup>81</sup> Wenig später kam es in drei aufeinander folgenden Nächten zu drei weiteren Angriffen französischer Flieger.<sup>82</sup> Der erste Angriff erfolgte in der Nacht vom 30. September auf den 1. Oktober und wurde von zwei Flugzeugen der Groupe de Bombardement 2 geflogen. Ein Soldat, der in der Moltkekaserne untergebracht war, erstatte am 1. Oktober 1917 Bericht. Demnach wurde gegen 22.45 Uhr „Luftgefahr“ für Stuttgart gemeldet. In der Schwabschule, die gegenüber der Kaserne liegt, ertönte über die elektrischen Sirenen das Signal für „Fliegeralarm“. Die Straßenbahnen zeigten darauf sofort die dafür vorgesehenen weißen Fähnchen. Die Soldaten wurden sofort aufgefordert, die Schutzräume der Kaserne aufzusuchen. Gegen Mitternacht wurde in verschiedenen Stellen der Stadt „recht lebhaft geschossen“. Doch es zeigte sich auch in diesem Fall, dass die drohende Gefahr von vielen Soldaten nicht richtig eingeschätzt wurde. Viele wollten lieber dem Feuerwerk des Abwehrfeuers zuschauen, als in Deckung zu bleiben. „Gegen 12,30 Uhr wurde nun das Surren der Propeller von Flugzeugen wahrgenommen, und man musste wohl mit Sicherheit annehmen, dass gegnerische Flugzeuge sich in nächster Nähe

79 LA BW HStAS, M 32 Bd. 28, Linienkommandantur W an Gouvernement Stuttgart, betr. Fliegerangriffe auf Stuttgart (03.10.1917).

80 LA BW StAL, F 160 I Bü. 739, Militärsachen, Fliegerangriffe, Sachschäden (1918-1921), vgl. auch Amts- und Anzeigenblatt der Stadt Stuttgart 111 (22.09.1917), S. 474 bezgl. des Fliegerangriffes vom 16. ds. Mts.

81 Flieger über dem Schwabenland, in: Kriegstagebuch aus Schwaben, 100, (1917), S. 1595.

82 Feindliche Fliegerangriffe auf Stuttgart, in: Kriegstagebuch aus Schwaben, 101, (1917), S. 1612.

der Kaserne befinden, was denn auch durch das Kriechen von Geschossen aus den Abwehrgeschützen direkt und in unmittelbarer Nähe der Kaserne seine Bestätigung fand.“ Die Mannschaften wurden darauf dringend ermahnt in Deckung zu bleiben. „Um 12,45 Uhr sah nun anscheinend der Posten vor dem Gewehr einen feindlichen Flieger in ganz geringer Höhe über die Schwabschule her kommend auf die Kaserne zufliegen. Er ruft in die Kaserne herein jetzt kommt einer. Im gleichen Moment erfolgte ein Krach dem gleich darauf ein zweiter, noch kräftiger, folgte. Die ganze Kaserne erbebte und war vollständig in Pulverdampf eingehüllt, die Fenster klirrten und zersprangen zum größten Teil an dem Hauptgebäude, die Türen wurden von den Angeln gerissen und im Erdgeschoss und 1. Stock des östlichen Teils des Hauptgebäudes bis Mitte in die Stube geworfen.“ Drei Bomben waren im Kasernenhof explodiert. Ein Mann wurde durch einen Glassplitter in die Schläfe getötet. Ein Vize-Feldwebel, der auf dem Weg nach Hause war, wurde getroffen und erlag wenig später seinen Verletzungen. Dazu kam ein schwer Verwundeter. Zahlreiche Männer kamen mit kleineren Verletzungen davon. Gegen 1,45 Uhr wurde durch Läuten der Kirchenglocken das Zeichen „Gefahr vorbei“ gegeben.<sup>83</sup>

## 10. VERSICHERUNGEN

Ende 1917 wurde in einer Propagandabroschüre der Luftwaffe Wunsch und Motto für das Jahr 1918 formuliert: „Im Schutze der Abwehrformationen kann sich die Arbeiterschaft in den Industriegebieten ebenso wie die Bewohner unserer Städte in dem Luftangriffen ausgesetzten Gebiet dem Gefühl der vollständigen Sicherheit hingeben.“<sup>84</sup> Doch mit dieser Sicherheit war nicht allzu weit her. Schäden durch Fliegerangriffe wurden staatlicherseits ersetzt. Dazu brauchte es ein geregeltes Verfahren. Als bürokratische Antwort auf drohende Gefahren wurde im Herbst 1916 für Stuttgart ein besonderes Formular zur schnelleren Abwicklung von Sachschäden entwickelt.<sup>85</sup> Die Bürokratie gestaltete die Vordrucke so, dass ein Fliegerangriff auf Stuttgart wie ein besonderer „Einzelfall“ zu behandeln wäre. Dies erschien zu dieser Zeit auch noch der Fall zu sein. Mental bereitete man sich aber schon auf einen möglichen Massenansturm von Schäden vor. Es brauchte im Ernstfall nur noch eine Zeitungsanzeige geschaltet zu werden, mit der man die Betroffenen aufforderte, sich bei den Behörden zu melden. Die „Anmeldung der Fliegerschäden“ wurde zu einer eigenen Rubrik der Blätter nach den verschiedenen Angriffen.

Gegen Schäden des Luftkrieges gab es in Deutschland und England private Sachversicherungen. Der mögliche finanzielle Ersatz von Bombenschäden suggerierte unerschwellig eine inzwischen scheinbar allgemein akzeptierte Selbstverständlichkeit im

83 *LA BW HStAS*, M 32 Bd. 28, Ersatz-Bataillon Inf. Reg. Nr. 125, Bericht über den Fliegerangriff in der Nacht vom 30.9. auf den 1.10. ds. J., gez. Feldw. Lt. Vollmer (01.10.1917).

84 A. Jahn (Bearb.), *Die Luftwaffe 1918*, Berlin 1917, S. 29, vgl. *Der Luftschutz der Heimat* S. 38 f.

85 *LA BW StAL*, F 160 I Bü. 739, „Niederschrift über die Abschätzung von Kriegsschäden anlässlich des Luftangriffs auf Stuttgart“.

Kriegsalltag. Eine Zeit der immer größer werdenden Verunsicherung ist die beste Zeit für Versicherungen. Auch die Versicherungswirtschaft in Deutschland wie in England<sup>86</sup> begann sich Gedanken über den Luftkrieg zu machen.

Im Februar 1917 hatte das Württembergische Innenministerium eine Anordnung des Stellvertretenden Generalkommandos vom 7. August 1915 widerrufen, wonach mit Verweis auf das Gesetz zum „Belagerungszustand“ keine Werbung für eine „Flugschädenversicherung“ veröffentlicht werden dürfe, „weil dieser Versicherungsbetrieb Ermittlungen und Anzeigen“ voraussetze, „die den militärischen Interessen widerstreiten“ würden.<sup>87</sup> Es wurde von da ab erlaubt, kleinere Anzeigen in der Presse zu bringen: „Versicherungen gegen Feuer- und Unfallschäden, die durch Beschießungen aus Luftfahrzeugen veranlasst“ seien, seien nun statthaft, hieß es in bestem Behördendeutsch. „Jede reklamhafte Ankündigung unter besonderem Hinweis auf die Gefahren“ hieß es dann weiter, sei aber „zu unterlassen“. Außerdem sei „die Aufsuchung des Publikums durch Agenten behufs Werbung [...] wegen der damit verbundenen Beunruhigung der Bevölkerung nach wie vor untersagt.“<sup>88</sup>

Eine in Stuttgart ansässige Firma gedachte nun, die damit gegebene unternehmerische Freiheit zu nutzen. Die Stuttgart-Berliner-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft war am 10. November 1917 an das Kriegsministerium mit dem Ersuchen herangetreten, einen Text verbreiten zu dürfen, der auf ein spezielles Produkt der Firma hinwies: „Die Fliegerangriffe auf Frankfurt bezw. andere offene Städte unseres Vaterlandes beweisen, dass unsere Feinde ohne Rücksicht auf die Frage eines militärischen Zweckes deutsche Städte durch Flugzeugangriffe heimsuchen und der hieraus entstehende Schaden erheblich sein kann. Die bisherige Versicherung schließt den Schutz gegen solche Schäden nicht ohne Weiteres ein. In Erwägung der wirtschaftlichen Bedeutung ist die pp. aber erbötig, auch gegen sogenannte Fliegerschäden unter günstigen Bedingungen zu versichern.“ Die Antwort darauf lautete, dass von Seiten des Kriegsministeriums „keine Bedenken dagegen“ bestünden. „Unauffällige Anzeigen in den Zeitungen“ seien „zugelassen“. Eine „weitergehende Werbetätigkeit“ könne aber nicht gestattet werden.<sup>89</sup>

Ganz in diesem behördlichen Sinne erschien nun am 10. März 1918 im Morgenblatt des Schwäbischen Merkur eine Anzeige der Firma Iduna zu Halle, die mit Hinweis auf die „Fliegergefahr“ eine „Versicherung gegen Sachschäden/Personenschäden“ anbot.<sup>90</sup> Die

86 S. C. *Suddaby*, Buzzer Nights, Zeppelin raids on Hull, in: *Over the Front* 12 (2/1997), S. 100-130, vgl. S. 117, 122 mit Hinweisen auf „Air raid insurances“.

87 *LA BW StAL*, F 160 I Bü. 737, Staatsanzeiger, 186 (11.08.1915).

88 *LA BW StAL*, F 181 I Bü. 334, Kgl. Württembergisches Ministerium des Innern, betr. Erleichterungen im Betrieb der Flugschadenversicherung (20.02.1917).

89 *LA BW StAL*, F 181 I Bü. 334, Kgl. Württembergisches Ministerium des Innern an die Kgl. Stadtdirektion Stuttgart und die Kgl. Oberämter, betr. Versicherung von Sach- und Personenschäden durch Luftfahrzeuge, Kriegsministerium 3292 K 18.A.1. (15.03.1918).

90 Fliegergefahr, Versicherung, in: *Schwäbischer Merkur* 117 (10.03.1918), *Morgenblatt*, S. 4.

Anzeige hätte terminlich für den Werbenden nicht besser platziert sein können. Die eine oder andere Zeitung mag noch nicht einmal beim Leser angekommen sein, als ein Luftangriff stattfand.

Der Angriff vom 10. März 1918 war von der britischen No. 55 Squadron mit elf Flugzeugen durchgeführt worden. Ziel der Bomber waren die Daimler-Werke in Untertürkheim. Es wurden keine direkten Treffer im Werk selbst beobachtet.

Am selben Tag, dem 10. März 1918, meldete der Schwäbische Merkur in seiner Mittagsausgabe unter der Schlagzeile „Fliegerangriff auf Stuttgart und Esslingen“: „Heute Vormittag zwischen 11 und 12 Uhr“ hätten „10 feindliche Flieger die offenen Städte Esslingen und Stuttgart und dazwischenliegende Ortschaften mit zahlreichen Bomben, darunter Brandbomben“ angegriffen. „Militärischer Sachschaden“ sei nicht entstanden, dagegen<sup>91</sup> seien „einige Wohngebäude beschädigt“. Unter den fünf Verletzten seien zwei Frauen und zwei Kinder. „Die feindlichen Flieger“ seien „von unserem Abwehrfeuer vertrieben“ worden. Deutsche Kampflieger hätten die Angreifer verfolgt, die ein Flugzeug über dem Schwarzwald verloren hätten. Zwei englische Offiziere seien in Gefangenschaft geraten.

Nach dem Angriff sahen nun auch andere Versicherungsunternehmen ihre Chance und schalteten zwei Tage später selbst Anzeigen. Am 12. März 1918 erschienen zwei Annoncen in der Schwäbischen Chronik. Die Frankfurter Allgemeine Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Frankfurt a.M. versprach „Schutz gegen Unfälle und Sachschäden durch Fliegerangriffe“. Ein Konkurrenzunternehmen, die Allianz Versicherungs-Aktiengesellschaft Berlin, warb mit den Worten „Versicherung gegen Sachschäden und Körperverletzung durch Fliegerangriffe“.<sup>92</sup>

Es ist nicht überliefert, wie die Bevölkerung auf diese Anzeigen reagiert hat. Jedenfalls sah sich das Württembergische Ministerium des Innern am 15. März 1918 genötigt, den oben schon zitierten Erlass des Kriegsministeriums im Wortlaut an die nachgeordneten Behörden zur Kenntnisnahme zu verteilen.

## 11. STUTTGART IM VISIER DER INDEPENDENT AIR FORCE

Im Sommer und Herbst 1918 hatte Stuttgart Glück. Die Stadt war regelmäßig als Ziel der neu formierten britischen Bomberflotte ausersehen. Doch widrige Umstände wie schlechtes Wetter oder starke Gegenwinde zwangen die Flieger der Independent Air Force regelmäßig näher gelegene Ausweichziele wie etwa Oberndorf, Rottweil, Lahr oder Offenburg heimzusuchen. No. 55 Squadron versuchte am 12., 19., 20., 22. und 30. Juli 1918 vergeblich Stuttgart anzugreifen. No. 99 Squadron versuchte es am 22. und 30. Juli 1918 ebenfalls vergeblich.

91 Fliegerangriff auf Stuttgart und Esslingen, in: Schwäbischer Merkur 118 (11.03.1918), Mittagsausgabe, S. 1.  
92 Vgl. die Anzeigen in: Schwäbische Chronik 120 (03.03.1918), Abendblatt, S. 4.

In der Nacht vom 30./31. Juli 1918 gelang es dann Nachtbomben der No. 216 Squadron Stuttgart anzugreifen. Vom Boden aus zählte man vier Flugzeuge.<sup>93</sup> Ziel waren die Bosch-Werke in Feuerbach. Ein Bomber erreichte die Heimatbasis nicht mehr und musste notlanden.<sup>94</sup> Danach erschienen die üblichen Anzeigen, welche die Bevölkerung aufforderte, die Schäden anzumelden.<sup>95</sup> Der erste erfolgreiche Tagangriff sollte dann erst am 15. September 1918 durch Flugzeuge der No. 55 Squadron erfolgen. Neun Tagbomber griffen Stuttgart an. Ziel waren die Daimler-Werke in Untertürkheim. Getroffen wurde ein Wohnhaus in der Innenstadt, in dem zahlreiche Tote zu beklagen waren.<sup>96</sup>

Wen die Bevölkerung eigentlich dafür verantwortlich machte, ist indirekt einer Sprachregelung zu entnehmen, die württembergische Offiziere als Propaganda der Öffentlichkeit gegenüber zu vertreten hatten. Demnach sei es „völlig verkehrt“, dass „der Feind mit seinen Luftangriffen aufhören würde, wenn wir unsere Vergeltungsmaßnahmen einstellen“. Dies werde dann nur als ein „Zeichen von Schwäche“ gedeutet. Es wird nur noch auf die Zukunft getröstet. Es möge doch dann Abmachungen geben, dass dieser „grausamen Kriegführung gegen friedliche Bürger, Frauen und Kinder ein Ende“ bereitet werde.<sup>97</sup>

Den Stuttgarter Luftkriegstoten des letzten Angriffs auf die Stadt wurde ein Denkmal gesetzt. Es trägt die Aufschrift: „Den Opfern des feindlichen Fliegerangriffs vom 15. September 1918 zum Gedächtnis errichtet von der Stadt Stuttgart“.<sup>98</sup>

93 Fliegerangriffe, in: Schwäbischer Merkur 355 (31.07.1918), S. 1.

94 C. Bowyer, Handley Page bombers of the First World War, Bourne End, Bucks 1992, S. 62, vgl. das Foto der abgestürzten Maschine auf S. 57; vgl. auch S. Suddaby, Britain's Independent Force the rest of the story, in: Over the front 18 (3/2003), S. 214-243, hier S. 235.

95 LA BW StAL, F 160 I Bü. 739, Baut. Ztg. 185 (09.08.1918) wg. Angriff vom 31.07.1918.

96 Die Opfer des Stuttgarter Fliegerüberfalls, in: Schwäbischer Merkur 436 (17.09.1918), S. 1; vgl. auch Fliegerangriff auf Stuttgart, in: Kriegstagebuch aus Schwaben, 112, (1918), S. 1788 f.

97 Fliegerangriffe auf offene Städte, in: Heimatdienst in Württemberg 26 (1918), S. 16-18.

98 U. Müller, Der Stuttgarter Waldfriedhof und das Kriegerehrenfeld des Ersten Weltkrieges, in: Schwäbische Heimat 46 (4/1995), S. 358-365.

## AUTORINNEN/AUTOREN

### *Dr.-Ing. habil. Katharina Brichetti*

Privatdozentin an der Technischen Universität Berlin. Studium an der Hamburger Hochschule für Bildende Künste. Tätigkeit als Architektin in verschiedenen Architekturbüros (Hamburg, Berlin). 2001 Promotion an der Universität Kaiserslautern, 2010 Habilitation an der TU Berlin. Seit 2003 Lehre an der TU Berlin im Fachbereich Bau- und Stadtbaugeschichte. Publikationen u.a.: Das Gedächtnis der Stadt (2006), Die Paradoxie des postmodernen Historismus (2009), Berlins neue Mitte (2011), Synästhesie. Leib – Raum/Architektur (2013).

### *Dr. Tamáska Máté*

Soziologe und Denkmalpfleger, promoviert für Architektur (2010) und Soziologie (2012). Derzeit Dozent an der Katholischen Hochschule Apor Vilmos (Vác, Ungarn). Forschungsschwerpunkte sind architektursoziologische Themen wie Soziale Milieus der Denkmalzonen, Modernisierung der Stadträume und soziale Architektur. Seine Monographie „A vidéki tér emlékezete“ (Budapest, 2011) befasst sich mit der Modernisierung dörflicher Straßenräume in Ungarn; „Kassa-vidék településeképei“ (Bratislava/Pozsony 2013) und bietet in engl. Zusammenfassung eine lexikalische Beschreibung der baulichen Gestalt in der Stadtumgebung ostslowakischer Großstädte.

### *Dr. Winfried Mönch*

Historiker und Stadtforscher. Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Wehrgeschichtlichen Museum Rastatt. Studium der Fächer Geschichte und Geschichte der Naturwissenschaft und Technik an der Universität Stuttgart. Zahlreiche Veröffentlichungen zur Stuttgarter Stadtgeschichte und zur Militärgeschichte des 20. Jahrhunderts.

### *MMag. Dr. Peter Payer*

Historiker und Stadtforscher, Kurator im Technischen Museum Wien. Arbeitet seit Beginn der 1990er Jahre als Wissenschaftler, Publizist und Ausstellungskurator im Schnittbereich von Stadt-, Alltags- und Sinnesgeschichte. Zahlreiche Fachartikel und Publikationen, zuletzt „Unterwegs in Wien. Kulturhistorische Streifzüge“ (2013).

Rainer Bruha

## OTTO-BORST-PREIS 2014

Fünfte Vergabe des Preises für Stadterneuerung in Sterzing/Südtirol

Auf seiner Internationalen Städtetagung in Sterzing/Südtirol hat „Forum Stadt - Netzwerk historischer Städte e.V.“ am 15. Mai 2014 den Otto-Borst-Preis 2014 für Stadterneuerung vergeben. Bei der inzwischen fünften Auflage des Preises gab es eine Rekordbeteiligung: 37 Bewerbungen mit insgesamt 40 Objekten bzw. Projekten, wobei vier ausgeführte Projekte aus Österreich eingereicht wurden.

Ausgezeichnet mit dem Preis werden beispielhafte stadtpolitisch verantwortete Maßnahmen der Erhaltung, Sanierung, Umnutzung und des Weiterbaus, insbesondere mit folgenden Zielen:

- ▷ behutsame Entwicklung historisch prägender Stadtsubstanz
- ▷ stadt- und nutzungsgerechte bauliche Sanierung und Weiterentwicklung
- ▷ Beitrag zu Erhalt und zeitgemäßer Fortschreibung der Stadtpersönlichkeit

Wesentliches Kriterium ist, dass ein übergeordneter städtebaulicher Zusammenhang deutlich zu erkennen ist, der dem Leitbild der klassischen europäischen Stadt entspricht.

Die Bandbreite der eingereichten Beiträge war groß: Sie reichte von einer grenzüberschreitenden Brücke zwischen Kärnten und Slowenien über die Sanierung schlichter Gebäude in Vororten oder bedeutender Gebäude in Innenstädten; sie bezog sich auf die Stärkung der Zentren von Kleinstädten bis zur Aufwertung von Stadtteilen größerer Städte („Stadtbausteine“) sowie auch auf Neubauten in historischer Umgebung.

Auffällig war, dass eine größere Anzahl von Projekten mit besonders intensiver Bürgerbeteiligung eingereicht worden war, die teilweise weit

über die gesetzlich vorgeschriebenen bzw. bisher üblichen Einbeziehungen der Bürger hinausgingen: Projektideen wurden den Bürgern nahegebracht und unter Einbeziehung ihrer Vorstellungen gemeinsam umgesetzt. Stichwort: Bürger helfen planen!

Aufgrund der Unterschiedlichkeit der Projekte, hatte sich die Jury entschlossen, drei Preisgruppen zu vergeben: A. Einzelobjekte, B. Bürgerprojekte, C. Aufwertung von Stadtteilen. Ferner wurden vier Anerkennungen ausgesprochen.

### A) 1. Preis »Einzelobjekte«:

*Büro Konermann Sigmund Architekten Lübeck:*  
Neubau des Ulrich-Gabler-Hauses an den Schlüsselbuden gegenüber der Marienkirche in Lübeck (Abb. 1-2)

Bei diesem Neubau handelt es sich um die Wiederbebauung einer großen, durch Fliegerbomben im Kriegsjahr 1942 gerissenen Lücke im historischen Lübecker Kaufmannsviertel. Dieser bildet gleichzeitig den Auftakt für eine Neuordnung in diesem Quartier, nachdem die Bebauung nach dem Krieg die ursprünglich historische Situation eher negiert hatte. Archäologische Ausgrabungen hatten Kelleraußenwände und Säulenstümpfe eines historischen Säulenhallenhauses freigelegt. Diese Fragmente stehen unter Denkmalschutz und wurden in vorbildlicher Weise in den Neubau einbezogen. Die Glasfassade in diesem Bereich macht die historische Situation erlebbar. Diagonalsäulen aus Stahlbeton nehmen die Lasten aus der neuen Konstruktion auf.

Die Architekten gestalteten die Fassaden mit viel Sorgfalt, sowohl bezüglich der Materialwahl



**Abb. 1-2:** Otto-Borst-Preis 2014; 1. Preis Kategorie »Einzelobjekte«. Ulrich Gabler Haus Lübeck / Büro Konermann Siegmund Architekten Lübeck; Fotos: Dorf Müller Klier.

– Klinker, von der Farbe her wohl bedacht – als auch in städtebaulicher Hinsicht durch eine Auskrangung an der Längsseite und manchmal fast unmerkliche Vor- und Rücksprünge. Die modernen Fenster haben interessante Bezüge zur historischen Fenstergestaltung in Lübeck. Ein besonders spannendes Bild ergibt sich von der Innenhofterrasse zur Marienkirche, bei dem ein Giebel des Neubaus mit der Turmfront der Marienkirche quasi korrespondiert.

Insbesondere durch die Vorwerker Diakonie wird das Haus vielfältig genutzt: Es gibt Freizeitangebote, den Laden der „Manufaktur für Schönes“, in der gewebt und getöpft wird, aber auch Bonbons gekocht werden; und es gibt eine Fachschule. Im historischen Keller lädt das Café Ulrichs ein.

Mit dieser Mischung aus öffentlicher und privater Nutzung transportiert das Gebäude auf seine Weise hanseatische Geisteshaltung in modernen Formen in die Gegenwart.

#### A) Anerkennung »Einzelobjekte«:

*Büro kleyer kogblitz letzel freivogel gesellschaft von architekten mbH:*

Kita Kinderland in Wittstock / Dosse (Abb. 3-4).

Die Gebäude der ehemaligen Pestalozzischule gehören zur ringförmigen Bebauung um die markante Wittstocker Marienkirche. Beide Gebäude konnten durch kluge Planung im Inneren weitestgehend unangetastet bleiben; notwendige technische Anlagen wurden in konzentrierter Form eingebaut. Damit war es möglich, die baurechtlichen und die haustechnischen Anforderungen an eine integrative Kindertagesstätte zu erfüllen.

Der ergänzende Neubau nimmt den Charakter der Altbauten auf und interpretiert ihn in aktuellen Formen. Die Verbindung zwischen den Gebäuden erfolgt durch gläserne Übergänge, die die Sichtbeziehungen, insbesondere zur Kirche St. Marien auch weiterhin gewährleisten.



**Abb. 3-4:** Otto-Borst-Preis 2014; Anerkennung Kategorie »Einzelobjekte«.

Kita Kinderland in Wittstock/Dosse / Büro kleyer kogblitz letzel freivogel gesellschaft von architekten mbH;  
Fotos: Christian Richters.

Eine interessante Lösung wurde für die Außenflächen gefunden, indem die Küsterstraße zwischen den beiden Altbauten temporär den Spielflächen der Kita zugeordnet werden kann.

Weitere interessante Beiträge in der Kategorie Einzelobjekte waren:

- ▷ Sanierung einer Mädchenrealschule in Regensburg (fabi architekten),
- ▷ Sanierung des Cannstatter Historischen Rathauses (Manderscheid Partnerschaft),
- ▷ Haus beim Böhmerort in Freistadt/ Österreich (pointer pointer architekten),
- ▷ Erweiterung des historischen Burgareals in Parsberg/ Oberpfalz (architektengemeinschaft gebauer wegerer wittmann),
- ▷ Synagoge am Weinhof Ulm (kister scheithauer gross architekten und stadtplaner),
- ▷ Theater und Philharmonie Heidelberg (Waechter+Waechter Architekten).

#### **B) 1. Preis »Bürgerprojekte«:**

*Büro gaupenraub +/- (Wien); Alexander Hagner, Ulrike Schartner und Mitarbeiter:*

VinziRast MITTENDRIN (Abb. 5-6).

Bei „VinziRast MITTENDRIN“ handelt sich um ein Pilotprojekt zur Inklusion von obdachlosen Menschen. In einem leerstehenden Biedermeierhaus wurden Wohngemeinschaften von Studenten und ehemals Obdachlosen eingerichtet sowie ein Begegnungszentrum und ein öffentliches Café.

Das Planungsbüro hatte bereits für den beteiligten Verein „Vinzengemeinschaft“ gearbeitet und konnte das so entstandene gegenseitige Vertrauen für dieses einzigartige Projekt nutzen: mitgestaltend, interdisziplinär, innovativ. Dabei hat sich das Büro gesellschaftspolitisch für das Gelingen eines bisher unerprobten Miteinander engagiert – einer Insel, auf der sich Empathie entwickeln kann, mitten in der Großstadt.



**Abb. 5-6: Otto-Borst-Preis 2014; 1. Preis Kategorie »Bürgerprojekte«.**  
 VinzlRast MITTENDRIN / Büro gaupenraub +/-  
 Fotos: Sebastian Schubert (li.), Kurt Kuball.

## B) Anerkennung »Einzelobjekte«:

*Verein Historisches Ortsbild Diemelstadt e.V.:*  
 Einsatz für das historische Stadtbild

Diemelstadt im Landkreis Waldeck-Frankenburg/Hessen ist erst seit 1970 Stadt. Vom Verein „Historisches Ortsbild Diemelstadt e.V.“ gehen seit vielen Jahren Impulse aus für den Erhalt und die Entwicklung des historischen Zentrums. Dabei ist die Grundlage der kooperative Umgang zwischen Stadt, Denkmalbehörde und den Bürgern im Verein. Konkrete Arbeit bei der Sicherung einer historischen Kirchenruine in Altrhoden zählt für den Verein ebenso zur täglichen Arbeit wie Informations- und Öffentlichkeitsarbeit. Einen wichtigen Beitrag leistet der Verein auch bei der Vermittlung leer stehender Gebäude an Sanierungswillige.

Eine weitere Anerkennung ging an den Verein Ilzer Land e.V. für eine beispielhafte interkommunale Zusammenarbeit. Der Verein repräsentiert

neun Gemeinden in den Landkreisen Passau und Freyung-Grafenau, also in Randlage zur Tschechischen Republik. Demografischer Wandel, Abwanderung und die damit verbundene Gefahr der Schrumpfung haben zu entschlossenem Handeln geführt. Anstatt Kommunalneid zu pflegen, haben sich die Gemeinden entschieden, zusammen zu arbeiten, um die einzelnen Ortszentren zu stärken. ÖPNV, Schulnetz sowie medizinische Versorgung und Handel werden gemeindeübergreifend geplant mit dem Ziel, funktionsfähige Ortszentren zu erhalten, die wesentliche Einrichtungen der Daseinsvorsorge besitzen.

Auch in dieser Kategorie gab es weitere interessante Beiträge, beispielsweise aus Landsberg am Lech zur Umgestaltung des Hauptplatzes, aber vor allem aus Leipzig zum Bülowviertel, in dem der Verein Bülowviertel e.V. gemeinsam mit solchen Vereinen wie HausHalten e.V. und Bülowgärten e.V. Bürgersinn und bürgerschaftliches Engagement in den Mittelpunkt der Arbeit stellt, um auch in manchmal nur kleinen Schrit-

ten ein lebenswertes Umfeld zu schaffen bzw. zu bewahren (Ausbau in Eigenregie, Wettbewerb Innenhöfe).

### C) 1. Preis »Stadtbausteine«

*Stadt Luckau:*

Projekt: Luckau öffnet ein verbotenes Quartier (Abb. 7).

Die Stadt Luckau, Mitglied der Arbeitsgemeinschaft „Städte mit historischen Stadtkernen“ des Landes Brandenburg, hat die ehemalige Justizvollzugsanstalt mit neuen attraktiven Nutzungen versehen. Auf dem Gelände eines ehemaligen Klosters war im 19. Jahrhundert ein preußisches Gefängnis errichtet worden. Einer der prominentesten Häftlinge war der Kommunist Karl Liebknecht.

Der spröde Charme des Gefängnisbaus ist durch Ergänzungsbauten und Anbauten in der DDR-Zeit nicht gerade aufgewertet worden. Das Gelände befindet sich mitten in der Altstadt und nimmt einen nicht unbeträchtlichen Teil davon ein. Es war gewissermaßen von jeher ein „Unort“ in unmittelbarer Nähe des Marktes.

Dieses Altstadtquartier wurde geöffnet und umgestaltet. Verunstaltete Ergänzungsbauten wurden abgerissen; die ehemalige Klosterkirche, die ebenfalls zum Zellenbau umgebaut worden war, wurde in großen Teilen wiedergewonnen und wird u.a. als Kulturkirche genutzt. Ein ehemaliger Zellenbau besitzt nun attraktive Wohnungen, im ehemaligen Hafthaus 1 hat nun das Kreisarchiv seinen Sitz.

Die ehemaligen Wirtschaftsräume haben eine Kindertagesstätte aufgenommen, die von der Diakonie betrieben wird. Eine besondere Wandlung hat die frühere Anstaltskirche erfahren, die zu DDR-Zeiten als Turnhalle für die Häftlinge genutzt wurde. In ihr ist jetzt ein attraktiver Indoor-Spielplatz eingerichtet worden.

Aus einer immerwährenden Belastung ist somit eine deutlich spürbare Bereicherung der Altstadt geworden, ohne dass eine Konkurrenz zum bisherigen Zentrum entstanden ist.



Abb. 7: Otto-Borst-Preis 2014; 1. Preis Kategorie »Stadtbausteine«. Kulturkirche Luckau / Stadt Luckau; im Hintergrund rechts das ehemalige Hafthaus, heute Kreisarchiv; Foto: R. Bruha.

### C) Anerkennung »Stadtbausteine«

*Stadt Esslingen am Neckar:*

Projekt: Pliensauvorstadt (Abb. 8).

Der Stadtteil Pliensauvorstadt aus der Mitte des 19. Jahrhunderts war speziell in den 1970er und 1980er Jahren des vergangenen Jahrhunderts zu einem benachteiligten Stadtteil geworden. Durch den Ausbau der B 10 war der direkte Zugang zum Neckar verloren gegangen, und der Stadtteil war auch vom Rest der Stadt halbwegs abgeschnitten. Er war geprägt u.a. von industriellen Brachflächen und einer fehlenden Stadtmitte.

Im Programm „Soziale Stadt“ ist das Gebiet unter breiter Bürgerbeteiligung bearbeitet und geplant worden. Entwickelt wurde ein Stadtteilzentrum mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, mit Grün- und Spielflächen. Entstanden sind ein Mehrgenerationen- und Bürgerhaus, ein Jugendhaus, Einkaufsmöglichkeiten sowie Kindereinrichtungen. Ein Bürgerausschuss sowie der Förderverein Pliensauvorstadt begleiten die positive Entwicklung weiter. Besonders bedeutsam dabei ist, dass es seit 2011 ein Memorandum zur Verstärkung der integrierten Stadtentwicklung gibt.



**Abb. 8:** Otto-Borst-Preis 2014; Anerkennung Kategorie »Stadtbausteine«. Pliensauvorstadt / Stadt Esslingen; Foto: VinziRast MITTENDRIN / Büro gaupenraub +/- Foto: Stadtplanungs- und Stadtmessungsamt Esslingen.

In der Kategorie „Stadtbausteine“ waren besonders viele weitere Beiträge zu verzeichnen: auf einige interessante Beispiele soll hier hingewiesen werden:

- ▷ Brücke über die Mur zwischen Kärnten und Slowenien/Bad Radkersburg und Gornja Radgorina (Bauchplan, Landschaftsarchitektur),
- ▷ Perzcher Hof in Güstrow/Mecklenburg-Vorpommern (Schelfbauhütte GmbH & Co. KG),
- ▷ Revitalisierung einer Gartenanlage am Wiener Gürtel (Karl Grimm Landschaftsarchitekten),
- ▷ Neue Ortsmitte Rechberghausen (ArGe Böbel-Brandstetter),
- ▷ Neue Ortsmitte Wettstetten (Bembé Dellinger Architekten),
- ▷ Umbau der Stadtplätze/Marktplätze in Quedlinburg, Pfaffenhofen, Kempten,
- ▷ Weststadt Ulm (Sanierungstreuhand Ulm GmbH),
- ▷ Eckernförde Projekt Binnenhafen – Nooröffnung (Stadt Eckernförde/BIG Städtebau),

- ▷ Neuss Innenentwicklung – Stadt und Hafen (Stadt Neuss),
- ▷ Kempten Sanierungsgebiet Unter der Burg – halde – Schwanengelände (Die Sozialbau),
- ▷ Schweinfurt Neugestaltung der Mainlände (Stadt Schweinfurt),
- ▷ Stadterneuerung Stadtprozelten (Harald Neu Architekt und Stadtplaner).

Insgesamt kann festgestellt werden, dass Forum Stadt e.V. mit den Einsendungen zum Otto-Borst-Preis für Stadterneuerung 2014 einen repräsentativen Querschnitt zum Stand der Stadterneuerung und Stadtsanierung abbilden kann, wie er in anderem Zusammenhang kaum zu finden sein dürfte. Das betrifft nicht nur Deutschland, sondern lässt durch die Beispiele aus Österreich auch einen Blick über die Grenze zu. Bürgerbeteiligung und Planung durch den Bürger und mit ihm sind wesentliche Kennzeichen erfolgreicher Stadtplanung.

## NEUER WOHNRAUM IN DEN STÄDTEN:

Wie kann ein neuer öffentlich geförderter Wohnungsbau aussehen?

Tagungsbericht, Evangelische Akademie Loccum, 26.-28.05.2014

Was soll gebaut werden? Wie soll öffentlich gefördert werden? Stehen wir vor einer Renaissance des sozialen Wohnungsbaus und wie soll dieser aussehen? Welche Ansprüche an bezahlbaren Wohnraum werden heute von Kommunen, Mietern und Bauherren gestellt? Diese und weitere Fragen wurden vom 26.-28. Mai 2014 von ca. 40 Vertretern und Vertreterinnen von Wohnungsbaugenossenschaften, Verwaltung, Wohnungsbau- und Mieterverbänden sowie Architekten, Politikern und Wissenschaftlern in der evangelischen Akademie Loccum in Niedersachsen diskutiert.

### 1. Aktuelle Entwicklungen auf dem Wohnungsmarkt

Dass die Tagung in der Abgeschiedenheit von Rehberg-Loccum stattfand, ist bezeichnend für den deutschen Wohnungsmarkt. Während sich ländliche Regionen mit Schrumpfungprozessen konfrontiert sehen, verzeichnen Städte sowohl aus dem ländlichen Raum als auch aus dem Ausland weiter Wanderungsgewinne. Wohnungspolitik ist daher gegenwärtig Metropolenpolitik.

Die drei zentralen Themen im Wohnungsbau sind derzeit Energieeffizienz, Barrierefreiheit und Finanzierung. Spätestens seit der Bundestagswahl 2013, bei der das Stichwort „Wohnen“ auf Wahlplakaten zu lesen war, ist die Wohnungsfrage auf der politischen Agenda wieder präsent. Dies verdeutlichten Arnt von Bodelschwingh von der RegioKontext GmbH und Alexander Rychter vom Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Rheinland-Westfalen in ihren einleitenden Vorträgen, die einen Überblick über die aktuellen Entwicklungen am Wohnungsmarkt gaben.

Bevölkerungswachstum in den Städten und kontinuierliche Haushaltsverkleinerungen führen dazu, dass die Zahl der Haushalte insgesamt steigt und es in deutschen Städten wieder zu einem Wohnungsmangel kommt. Auf Basis von Einkommensdaten und sozialen Transferleistungen errechnete das Pestel Institut für Deutschland ein Defizit an 4 Millionen Sozialwohnungen und Wohnungen im mittleren Preissegment.<sup>1</sup> Hierzu hätten, laut von Bodelschwingh mehrere Faktoren beigetragen:

- 1) Seit 1994 ist die Neubauentwicklung in Deutschland insgesamt negativ, ihren historischen Tiefstand erreichte sie 2009. Daher kommt es über alle Bedarfssegmente hinweg zu Nachfrageüberhängen.
- 2) Zudem fallen jährlich mehr Sozialwohnungen aus der Bindung als neue hinzukommen, und Bindungslaufzeiten werden immer weiter reduziert. Gleichzeitig ist die Nachfrage an bezahlbaren Mietwohnungen gewachsen.
- 3) Gestiegene Bodenpreise und Anforderungen an Energieeffizienz haben dazu geführt, dass in den vergangenen Jahren vor allem neue Wohnungen im oberen Preissegment errichtet wurden.<sup>2</sup>
- 4) Für die Versorgung mit bezahlbarem Wohn-

1 *Pestel Institut*, Bedarf an Sozialwohnungen in Deutschland. Studie im Auftrag der Wohnungsbau Initiative. Hannover 2012, S. 5.

2 *GdW*, Die Zukunft der sozialen Wohnraumförderung; vgl. [www.web.gdw.de/wohnen-und-stadt/wohnungspolitik/697-die-zukunft-der-sozialen-wohnraumfoerderung-wohnungspolitik-vor-neuen-aufgaben](http://www.web.gdw.de/wohnen-und-stadt/wohnungspolitik/697-die-zukunft-der-sozialen-wohnraumfoerderung-wohnungspolitik-vor-neuen-aufgaben) [06.06.2014].

raum waren früher neben dem Staat noch vier Akteure aktiv, die heute kaum mehr auf dem Markt auftreten: bundes- und landeseigene Unternehmen, Versicherungen und Privatunternehmen, privat gewerbliche Einzelpersonen, die Wohnungen zur Vermögensbildung kauften, sowie Handwerksmeister, die für den Eigenbedarf bauten.<sup>3</sup>

## 2. Wie sieht der Wohnungsneubau aktuell in Deutschland aus?

Seit 28 Jahren wird der deutsche Bauherrenpreis in den Kategorien Neubau und Modernisierung vom GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V., dem Bund Deutscher Architekten BDA und dem Deutschen Städtetag verliehen (Arbeitsgruppe KOOPERATION GdW-BDA-DST 2014). Joachim König, Architekt und Vorsitzender der Jury des Deutschen Bauherrenpreises, gab eine visuelle Antwort auf die Fragen der Tagung, indem er eine Auswahl von prämierten Wohnobjekten von 2013/2014 zeigte.

Die Referenten der Kommunen Hannover, Düsseldorf, Bremen und Hamburg präsentierten ebenfalls Modelle von Wohnobjekten, die in Zukunft umgesetzt werden sollen. Albrecht Göschel (Difu) kritisierte, dass die gezeigten Wohnprojekte sich zwar „alle klar gegen den Großsiedlungsbau wenden, durch ihre Abgeschlossenheit gegenüber der Stadt jedoch nicht urban sind“. Deutlich wird dies vor allem an der BigYard Baugemeinschaft im Prenzlauer Berg,<sup>4</sup> welche keinerlei Öffnung zur Straße aufweist und deren innenliegender und abgeschlossener Garten das ländliche Wohnen in die Stadt versetzt.

3 *RegioKontext GmbH* (2013): Strategien für bezahlbares Wohnen in der Stadt. Welchen Beitrag kann der Neubau angesichts neuer Wohnungsknappheit leisten? Berlin 2013, S. 24 f.

4 *D. Kleilein*, BigYard. Die größte Baugruppe Berlins, in: *Bauwelt* 29/2011; vgl. hierzu: [www.bauwelt.de/cms/bauwerk.html?id=3544635#.U7PPxbGtLVI](http://www.bauwelt.de/cms/bauwerk.html?id=3544635#.U7PPxbGtLVI) [01.07.2014].

## 3. Kommunale Konzepte und deren Strategien

Die Städte Hannover, Hamburg, Düsseldorf und Bremen zeigten jeweils, welche Strategien sie entwickelt haben, um auf den neuen Wohnungsmangel zu reagieren: Allen Städten gemein ist, dass sie eine steigende Nachfrage an Wohnraum, vor allem in den Innenstädten verzeichnen, und daher neue Stadtorte für Wohnungen innerhalb des Raumflächenplans ausfindig gemacht haben. Auf politischer Ebene wurden meist Bündnisse für das Wohnen beschlossen, um den Neubau von Wohnungen im Allgemeinen zu fördern. Für die Schaffung neuen Wohnraums im unteren und mittleren Preissegment haben bis auf Hannover alle Städte beim Verkauf von städtischen Flächen eine feste Sozialwohnungsquote, die zwischen 20-30 Prozent liegt. Diese deckt jedoch den steigenden Bedarf an Sozialwohnungen nicht, und diese Quoten werden erst in den kommenden Jahren zum Tragen kommen. Zudem zeigt sich beispielsweise in Hannover, dass die Einwohnerprognosen für das Jahr 2025, die als Basis für das Wohnbaukonzept gelten, bereits 2014 überholt waren. Die Neubauten werden also auch in Zukunft den Wohnungsmangel nicht lindern können. Als Grundlage für die Entwicklung der Innenstädte und die benötigten Wohnungen werden die Sinus Milieus verwendet, wie die Vertreter der Städte berichteten. Für die Tagungsteilnehmer stellte sich hierbei die Frage, inwieweit dies zu einer wachsenden Segregation in den Städten führt, wenn Wohnungen für einzelne Lebensstilgruppen nur noch in bestimmten Stadtteilen errichtet werden.

## 4. Forderungen und Möglichkeiten

Möglichkeiten für die Schaffung neuen sozialen Wohnraums wurden von den Referenten und Teilnehmern darin gesehen, dass von Seiten des Bundes die Baukosten eingedämmt werden müssen, was zum einen durch eine „Verschnaufpause“ der Energieeinsparverordnung ermöglicht werden könnte. Eine weitere Alternative bietet die Einführung von Emissionszielen für zusammenhängende Immobilienbestände auf Quartiers- und Wohnblockebene. Das Umlegen des

Energieverbrauchs auf Quartiersblöcke würde zudem unterschiedliche Mietpreise schaffen und somit eine soziale Durchmischung fördern. Ziel von Quartierslösungen sollte dabei sein, in der Breite und nicht in einem bestimmten Preissegment besser zu werden.

Alexander Rychter, Verbandsdirektor des VdW, wies zudem auf die Verteuerung im Neubau hin, wenn im Zuge der Novellierungsversuche der Landesbauordnung in NRW die DIN 18040, welche die Standards für Barrierefreiheit regelt, verbindlich für alle Neubauten wird. Ebenso gelte es, neue Wege für die Wohnraumförderung zu schaffen. Bisher wurden geförderte Neubauwohnungen für eine bestimmte Zeitdauer als Sozialwohnungen gebunden. Eine Alternative hierzu wäre die Förderung neuen Wohnraums, die mit einer Bindung in einem älteren Bestand der jeweiligen Baugenossenschaft einhergeht. Auf Landesebene müssen Förderprogramme optimiert und konzentriert werden. Kommunen müssen den Wohnungsbau wieder zur Chefsache machen und dafür sorgen, dass Bauland kostengünstiger wird. Ralf Protz, Leiter Kompetenzzentrum Großsiedlungen e.V. sowie Ricarda Pätzold, Deutsches Institut für Urbanistik, betonten die Wichtigkeit der Großsiedlungen für die zukünftige Versorgung mit Wohnraum in den Städten, welche heute vor der Herausforderung der energetischen und barrierefreien Sanierung stehen.

## 5. Fazit

Auf der Tagung konnten keine wirklich neuen Erkenntnisse gewonnen werden. Der Wohnungsmarkt in Deutschland wurde aus Sicht der Wohnungswirtschaft, der Architekten und der kommunalen Verwaltung dargestellt. Auch auf Grund von Krankheit fanden mehrere Sichtweisen keinen Eingang in die Tagungsdiskussion: 1) Die Bedürfnisse der Mietenden (Deutscher Mieterbund), 2) die sozialen und gesellschaftlichen Herausforderungen des neuen Wohnungsbaus an die Stadtentwicklungspolitik (VHW – Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V.), 3) die Diskussion mit Politikern des Bundes und Landes zum Zusammenspiel von

Bund, Ländern und Kommunen innerhalb der Wohnungsbaupolitik.

Der Grundtenor der Tagung war, dass sozialer und bezahlbarer Wohnraum in den Städten (vor allem in der Mitte) nicht allein durch den Neubau geschaffen werden kann, sondern in Kombination mit der Sanierungs- und Modernisierung innerhalb des Bestands und auf Quartiersebene umgesetzt werden muss. Zwar schafft jede neu gebaute Wohnung eine Entlastung auf dem Wohnungsmarkt, einen Zuwachs an benötigten Sozialwohnungen jedoch nicht. Für die Versorgung von Wohnraum für sozial schwache Gruppen, die in Zukunft weiter wachsen werden, reichen kommunale Mittel substantiell nicht aus; hier ist ein Eingreifen des Bundes durch Erhöhung von Finanzmitteln für die Schaffung und Instandhaltung von Wohnungen gefordert! Konkrete Antworten, wie der ideale Wohnungsbau der Zukunft aussehen kann, konnten auf der Tagung nicht gefunden werden. Es wurde jedoch aufgezeigt, welche ersten Schritte einzelne Kommunen gemacht haben, um auf den bestehenden Wohnungsmangel zu reagieren.

## BESPRECHUNGEN

**FRANZ J. FELTEN** (Hrsg.), *Wirtschaft an Rhein und Mosel. Von den Römern bis ins 19. Jahrhundert (Mainzer Vorträge 11)*, Stuttgart: Franz Steiner Verlag 2010, 116 S., 18,- €.

Aus der Mainzer Vortragsreihe des Jahres 2008 hat Franz J. Felten, emeritierter Professor für mittelalterliche Geschichte an der Universität Mainz, diesmal vier Vorträge zur Wirtschaft im Rheinland herausgegeben. Der 116 Seiten umfassende Band bietet damit fast einen kompletten Längsschnitt durch die Wirtschaft von den Römern bis zur Industrialisierung, auch wenn die Einzelheiten ganz unterschiedliches Gewicht erfahren.

Bereits der erste Beitrag von Lukas Clemens zur rheinländischen Wirtschaft in der Spätantike und im Frühmittelalter (S. 13-32) fasst die vielfältigen Ereignisse in der behandelten Region vor allem aufgrund neuer archäologischer Erkenntnisse konzipiert zusammen. Die archäologischen Daten weisen auf einen klimatischen Einbruch in den 220er Jahren, der katastrophale Auswirkungen auf die Agrarwirtschaft gehabt hat. Als wichtigstes Beispiel dient Trier, das sich nach dem unblutigen Ende des gallischen Sonderreiches (275/276) weiter als wichtigste Residenzstadt außerhalb des Mittelmeerraumes entwickelte. Archäologisch nachgewiesene Speicherkomplexe werden dabei als Reaktionen auf Versorgungsengpässe aufgrund verschlechterter klimatischer Rahmenbedingungen interpretiert.

Unter den Rheinfranken wurde Trier im 5. Jahrhundert zerstört und nicht mehr gepflegt. Auch das antike Geldsystem kam zum Erliegen. Aufschlussreich ist die Gegenüberstellung der 800 Münzstätten im Rheinland und ihrer Kleinstmengen an Prägungen mit drei Münzstätten in Gallien und ihren riesigen Prägemengen. Kontinuitäten scheint es in der Landwirtschaft gegeben zu haben. Dem im Frühmittelalter allgegenwärtigen

Mangel an Metall, Baustoffen und anderen Dingen setzten die Zeitgenossen ein zunehmendes Recycling von Materialien entgegen. Der Fernhandel umfasste vor allem gewinnträchtige Luxusgüter und immer stärker auch Sklaven. Die Fernhandelsplätze wanderten an die Küste und wurden dort von friesischen Kaufleuten dominiert. Ab dem 8. Jahrhundert sind herrscherliche Kontrollen und Einflüsse auf die Wirtschaft nachweisbar.

Franz Irsiglers Beitrag zum Rhein als Handelsstraße im Spätmittelalter (S. 33-56) stellt die wichtigste und gleichzeitig teuerste Wasserstraße Mitteleuropas vor – selbst merkt der Autor an, immer wieder zu Superlativ-Aussagen gezwungen zu sein. Ausgehend von den Koblenzer Zolltarifen geht er auf die Zollabgaben und damit auch auf die verzollten Waren ein, auf die sie erhoben wurden. Aufgrund der Privilegien Barbarossas 1173, denen ein „Signalcharakter“ zukam, entwickelte sich ein gut auf den Jahresverlauf und untereinander abgestimmtes Jahrmärkte- und Messesystem. So wurde die Frankfurter Messe seit 1330 exakt auf die Brabanter Messen abgestimmt. Eine direkte Fahrt von Köln nach England war nur bis etwa 1200 möglich, danach musste ständig umgeladen werden. So zeigt sich die Bedeutung des Rheins auch in den Maßnahmen, seine Nutzung zu kontrollieren, beispielhaft am Streit zwischen Straßburg und Basel. Dieses Zollsysteem verteuerte die Produkte durch den Transport um 150%, was dazu führte, dass der sonst so unrentable Landtransport lukrativer wurde. Bezeichnenderweise sahen die Beseher (= Zollbeamte) der Rheinzölle dies weitsichtiger als ihre Dienstherrn. Immer wieder änderten sich die wichtigsten auf dem Rhein transportierten Produkte. Selbst Köln, das Weinhäuser der Hanse, war bis 1500 eine respektable Bierstadt geworden. Kohl hatte seine große Zeit als „weißes Gold“ des 15. Jahrhunderts. Wie überhaupt durch den Großeinkauf und raschen Trans-

port von Lebensmitteln aus den oberrheinischen Gebieten Hungersnöte am Niederrhein verhindert werden konnten. Aufgrund solcher Zusammenstellungen wird klar, dass die Bedeutung des Rheins eben nicht nur in seiner Schiffbarkeit lag, sondern auch darin, dass die an den Rhein angrenzenden Gebiete landwirtschaftlich so ertragreich waren, dass sie teilweise als „Garten Europas“ (S. 51) bezeichnet wurden.

Vom 15. Jahrhundert an nimmt der Holztransport auf dem Fluss immer weiter zu, bis im 18. Jahrhundert die „Königsware“ Wein durch Holz abgelöst wird, was auch eine inhaltlich gelungene Überleitung zum dritten Beitrag von Hermann-Josef Braun zur linksrheinischen Eisenproduktion (S. 57-90) bildet.

Der Text beginnt mit einer sehr breiten Kontextualisierung der Eisenproduktion ausgehend vom Vorkommen und den frühesten Zeugnissen der Eisengewinnung. Ausführlich werden die ersten Verfahren der Rennöfen beschrieben, wobei für einige Verfahrensschritte leider kaum Datierungsvorschläge erfolgen. Die seit dem 16. Jahrhundert zunehmend verwendeten höheren Stücköfen führten zur Verlagerung der Verhüttungsplätze. Insbesondere eine immer weiter verbesserte Windzuführung und die Nutzung von Wasserkraft schob die Innovationsentwicklung über die Station des Floßofens zum Hochofen an. Das direkte Verfahren der Eisengewinnung in Renn- und Stücköfen änderte sich zum indirekten Verfahren des Hochofens, das weitere Aufbereitungsprozesse (Frischen) erforderlich machte.

Bei der Wahl der Werksstandorte war das räumliche Zusammenfallen dreier Faktoren entscheidend: das Eisenerzvorkommen als Rohstofflieferant, die Holzkohle als Energieträger für die Verhüttungsverfahren und die Wasserkraft für alle technischen Prozesse. Erstmals gelang es 1735, Steinkohlenkoks im Hochofen einzusetzen. Damit konnte erstmals der enorme Holzbedarf, der an vielen Stellen bereits zu Devastierungsvorgängen geführt hatte, gestoppt und durch allgemeine systematische Wiederaufforstung ab 1815 rückgängig gemacht werden. An linksrheinischen Beispielen werden überwiegend Hunsrück, Eife-



ler, Rheinpfälzische und Saarländische Werke betrachtet. Nicht zu unterschätzen ist dabei die Rüstungsgüterproduktion, die in den 1790er Jahren etwa 56% ausmachte. Zentraler Umschlagsort der linksrheinischen Eisenproduktion im 17. und 18. Jahrhundert war Köln und wichtigstes Absatzgebiet die Niederlande, was vor allem an den einfachen Transportwegen auf Rhein, Mosel und Saar lag. Auch das Unternehmertum wird thematisiert. Als bekanntestes Beispiel für den Hüttenbetrieb ist die Völklinger Hütte zu nennen, die es 1994 auf die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes geschafft hat. Aufgrund der abseitigen Lage und der wiederholten französischen Besetzungen fiel es den alten Eisenhütten zunehmend schwerer, sich am Markt zu halten, einzig das Saarrevier wurde zu einem Vorreiter des späteren Industrialisierungsprozesses.

Zum Abschluss führt der Text von Gunter Mahlerwein vor Augen, wie die revolutionären Neuerungen der rheinhessischen Landwirtschaft im 18. und 19. Jahrhundert (S. 91-112) von gewinnorientierten Pächtern größerer Güter ausgingen, die oft mennonitischen Ursprungs waren. Am Beispiel des „Vaters des pfälzischen Ackerbaus“, David Möllinger, wird gezeigt, wie einige im Gartenbau entwickelte Intensivtechniken durch die familiären und religiösen Verbindungen zu den Hauptinnovationsgebieten in den Niederlan-

den, in der Schweiz und im Elsass auf die Felder übertragen wurden. Besonders der Branntweimbrennerei und Essigsiederei kommt dabei eine Schlüsselstellung zu, denn durch die anfallenden Rückstände konnte mehr Vieh gefüttert werden, was wiederum zu mehr Dünger führte. Dadurch und durch die Verwendung von stickstoffbindenden Leguminosen (Klee, Luzerne etc.) gelang es langfristig, die Äcker auf eine Vielfruchtfolge umzustellen und die Brachjahre zu vermeiden. Anhand mehrerer Quellen wird gezeigt, wie die mit dem Umbau zur individualisierten Agrarpraxis einhergehenden Umschichtungen innerhalb der Dorfgemeinschaften von Zeitgenossen wie Isaac Maus kritisch betrachtet wurden. Die mit der Entwicklung der rationalen Landwirtschaft fortschreitende Abschaffung überkommener Entwicklungshindernisse (Zehnt, Grundherrschaft etc.) und die technischen Innovationen führten zu einer enormen Steigerung der Ernteerträge, die schließlich in der Agrikulturchemie mit künstlich hergestellten Düngern ihre Fortsetzung fand.

Fazit: Das Buch bietet einige von echten Spezialisten auf ihren Gebieten verfasste kurze und gut lesbare Zusammenfassungen aktueller Forschungsstände zu ganz unterschiedlichen Wirtschaftsepochen im Rheinland und seiner Umgebung. Die Literaturangaben am Ende der Artikel sind zwar ausreichend, trotzdem wäre für die eine oder andere Einzelinformation manchmal ein Einzelnachweis hilfreich gewesen. Im Rahmen der Reihenkonzeption ist dies aber nicht vorgesehen. Formal kann angemerkt werden, dass die Klebebindung des Buches von besserer Qualität ist, als bei anderen Bänden der Reihe.

Hervorzuheben ist hier – wie bei anderen Bänden der Reihe auch – die im Vorwort (S. 7-12) von Felten geleistete und immer weiter perfektionierte Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse der Beiträge. Das im Vorwort angekündigte Ziel eines gründlichen Überblicks leisten die Beiträge jedenfalls und bieten so nicht nur Spezialisten interessante Einsichten in innovative Forschungsfelder.

*Thomas Wozniak, Marburg*

**KATHARINA BRICHETTI, *Die Paradoxie des postmodernen Historismus. Stadtumbau und Denkmalpflege vom 19.-21. Jahrhundert: Berlin und Beirut, Berlin: Verlag Hans Schiler 2009, 340 S., 49,- €.***

Stadtumbau, europäische Stadt, Rekonstruktion und Geschichtsverlust sind alles Schlagwörter, die in den letzten 20 Jahren in Berlin und am Fallbeispiel von Beirut diskutiert worden sind. Das Buch „Die Paradoxie des postmodernen Historismus“ behandelt den Stadtumbau und die Denkmalpflege vom 19.-21. Jahrhundert in Berlin und, eher ungewöhnlich, am Beispiel Beirut. Dieses ohnehin umfangreiche Thema ist zudem mit Bezügen zu kulturwissenschaftlicher und soziologischer Literatur angereichert. Als Grundidee zieht sich die Paradoxie des postmodernen Historismus durch das Buch. Paradox ist: Einerseits Abriss, Zerstörung und Negierung historischer Stadtstrukturen und andererseits Rekonstruktionsanstrengungen eben dieser historischen Strukturen innerhalb der Transformationen der Stadt.

In den ersten Kapiteln werden der Historismus des späten 19. Jahrhunderts und der postmoderne Historismus des späten 20. Jahrhunderts in eine Verbindung gestellt. Dabei wird aufgezeigt, wie Fortschritt (19. Jh.), starke Globalisierung (20. Jh.) und Beschleunigung (19. und 20. Jh.) eine Sehnsucht nach Geschichte wecken und an Baustile bzw. Städtebaustrukturen der Vergangenheit angeknüpft wird. Damit bezieht die Argumentation gesellschaftliche Entwicklungen ein und sieht sie als wichtige Strömungen, die Stadtumbau und Denkmalpflege bestimmen. Diese sinnvolle Verknüpfung leidet unter der wenig kritischen Übernahme von Positionen anderer Disziplinen, wie S. Huntingtons Thesen zum Kampf der Kulturen.

Näher eingeführt werden, neben der Denkmalpflege vom 19.-21. Jahrhundert, die städtebaulichen Konzepte der kritischen und komplexen Rekonstruktion, wie der Rekonstruktion als Neubau und Nachahmung. Insbesondere die parallele Thematisierung der Entwicklungen in Berlin/Ost und Berlin/West zeigt wichtige Verbindungen auf, die in wenigen Publikationen erscheinen. Hier hätte man sich als Leser neben den Verbindun-

gen auch die systematische Thematisierung von Unterschieden gewünscht, z.B. über die Entwicklung des Konzeptes der kritischen Rekonstruktion: Was hat sich in dem Ansatz der kritischen Rekonstruktion von J. P. Kleihues zu H. Stimmann verändert?

Es folgen die Beispiele Berlin und Beirut. In diesem Fokus werden einzelne Berliner Plätze, Straßen und Stadtteile (Pariser und Leipziger Platz, Werderscher Markt und Friedrichswerder, Potsdamer Platz und Alexanderplatz, Alexanderstraße) in ihren historischen Schichtungen dargestellt. Es wird gezeigt, welche dieser Schichtungen im Stadtumbau seit den 1990er Jahren aufgegriffen werden. Leser, die kaum mit den Berliner Debatten vertraut sind, bekommen so einen Einblick in die Planungen Berlins. Das Fallbeispiel trägt zur Argumentation des Buches bei, indem vielfache Aspekte aufgezeigt werden, die die Paradoxie des postmodernen Historismus ausmachen. Diese Aspekte reichen von Investitionsanreizen über Planungsinstrumente bis hin zu Gestaltungssatzungen. Von den vielen einzelnen Überlegungen möchte ich hier nur eine herausgreifen: Das Beispiel Leipziger Platz zeigt den für die kritische Rekonstruktion wohl problematischsten Aspekt der Paradoxie. Zwar wurden erfolgreich ein historischer Stadtgrundriss wiederhergestellt und auch Höhe und Fassaden, die den Platz rahmen, planerisch kontrolliert, aber auch durch neue Architektur interpretiert. Entsprechend ist hier, wie die Autorin ausführt, eine kritische Rekonstruktion realisiert worden, die jedoch wenig lebendig ist. Nicht zuletzt wegen des hohen Verkehrsaufkommens will sich keiner auf dem Platz aufhalten. Eine wichtige historische Funktion des Stadtplatzes einer europäischen Stadt ist durch Planung und Architektur nicht zu rekonstruieren.

Beim Fallbeispiel Beirut handelt es sich, vom Umfang her, um einen kleineren Überblick einiger wichtiger städtebaulicher Entscheidungen zum Wiederaufbau der Stadt. Dafür werden einzelne Stadtplanungen und Programme sowie ihre Architekturen im Zeitraum von 1977 bis in die 1990er Jahre dargestellt. Dieser Teil mündet in das Resümee, das eine Zerstörung des geschichtlichen Erbes, wie sozialer und religiöser Struktu-



ren, beklagt. Auch am vorangehenden Fallbeispiel Berlin sind Negierungen (Erbe Ost-Berlins) wie Geschichtsklitterungen, etwa durch die Rekonstruktion des Schlosses, thematisiert. Im Vergleich mit Beirut zieht die Autorin dennoch eine eher positive Bewertung der kritischen Rekonstruktionen (Planwerk Innenstadt), so wie es unter der Ägide Stimmanns in Berlin entstanden ist. Ob dieser Vergleich zwischen Berlin und Beirut sinnvoll ist, um Positionen zu Stadtumbau und Denkmalpflege herauszuarbeiten, kann hinterfragt werden. Es zeigt jedoch, dass die Paradoxie des postmodernen Historismus kein Berliner Phänomen ist.

Im letzten Teil des Buches werden die „heiligen Versprechen“ des Historismus und postmodernen Historismus zusammengefasst. Historismus und postmoderner Historismus werden als gesellschaftlich motivierte Antworten auf Krisen – die Erfahrung von Verlust durch beschleunigte Transformation von Städten in der Hochphase der Industrialisierung, genauso wie die Verlusterfahrung nach dem Krieg und der darauffolgenden Vernachlässigung historischer Stadtkerne – verstanden. Schließlich wird argumentiert, dass die Verlusterfahrung die durch globale Architekturen entsteht, eine Erklärung für die Hinwendung zu formalen und städtebaulichen Geschichtsbezügen ist. Im Anhang ist eine Chronologie zu den städtebaulichen Leitbildern und der Denkmalpflege im 19. und 20. Jahrhundert aufgelistet.

Neben den vielfachen gelungenen Verbindungen, die im Buch aufgezeigt werden, hätte man sich mehr Differenzierungen und Abgrenzungen gewünscht. Auch bleibt das vielfach diskutierte Konzept der europäischen Stadt vage. Das abschließende Plädoyer für eine europäische Stadt als selbstbestimmte und soziale Stadt der Bürger ist deutlich. Aber die Frage wie Stadtbau und Denkmalpflege dazu beitragen können, wird nicht systematisch beantwortet. Dabei ist das eine der spannendsten Fragen, die auf Antwort warten.

*Heike Oevermann, Berlin*

**HANNO RAUTERBERG, *Wir sind die Stadt! Urbanes Leben in der Digitalmoderne, Frankfurt a.M.: edition suhrkamp 2013, 159 S., 12,- €.***

Kurzum, so ordnete Karl Kraus einmal seine Vorlieben, „die vielen Bibliotheken und Museen, an denen ich im Leben vorbeigekommen bin, hatten sich über meine Aufdringlichkeit nicht zu beklagen. Dagegen zog mich von jeher das Leben der Straße an, und den Geräuschen des Tages zu lauschen, als wären es die Akkorde der Ewigkeit, das war eine Beschäftigung, bei der die Genussucht und die Lernbegier auf ihre Kosten kamen.“ Ob der scharfzüngige Schriftsteller mit dem ausgeprägten Ego das auch heute noch behaupten würde, ist fraglich – wäre er mit seinen Präferenzen doch nun nicht mehr sonderlich originell.

Dass urplötzlich das Leben in die Stadt zurückgekehrt sei, ist zumindest die zentrale These von Hanno Rauterberg. Denn der urbane Raum erweise sich nicht nur als bevorzugtes Terrain für Bürgerproteste von Occupy bis zur Arabellion. Auch die wachsende Individualisierung finde hier ein Forum, die gewandelten Interessen neu auszuhandeln. Der ZEIT-Redakteur diagnostiziert eine wachsende Sehnsucht nach einem überschaubaren Handlungsraum, in dem sich die Zukunft noch gestalten lässt. Er erzählt von einem „Urbanismus von unten, der die Stadt wiedererweckt“.



Und er schildert, „wie sich viele Bürger den öffentlichen Raum auf mannigfache Weise aneignen und wie sie ihn verändern“.

So weiß er von Flashmobs zu berichten, bei denen sich Menschen über das Internet oder per SMS-Mitteilungen zu skurrilen Kurzaktionen verabreden, etwa zum Polkatanzen oder zu Kissenschlachten. Was freilich nicht heißt, dass die Digitalmoderne eine bis dato ungeahnte demokratische Partizipation befördert. Die Massenproteste auf dem Tahrir-Platz in Kairo, die Eruptionen des Bürgerzorns gegen „Stuttgart 21“ entfalteten ihre Kraft durch physische Präsenz. Das Internet mag enorme Vorzüge als Werkzeug haben; es verbreitet die Kunde von Geschehnissen sehr rasch, senkt die Schwelle, Proteste zu artikulieren und reduziert die Kosten von Kommunikation und Organisation. Aber politische oder soziale Umwälzungen erfordern ein leibhaftiges Engagement. Wo es ernst wird, reicht das Netz nicht aus. Erst „draußen“ bekommt man die Gewalt der Staatsmacht richtig zu spüren, und wichtige Entscheidungen werden nicht im Netz erzwungen, sondern durch Demonstrationen, Straßenblockaden und Urnengänge. Der öffentliche Raum ist nach wie vor eine Bühne, auf der gesellschaftliche Konflikte artikuliert und vorgetragen werden; er ist aber auch Ort personaler Selbstdarstellung und Inszenierung. Schließlich leben wir in einer institutionell hochgradig verregelten Welt, die so mit Vorschriften,

Konventionen und Verboten zugestellt ist, dass Straße und Platz die einzigen Orte zu sein scheinen, die jedermann zur Verfügung stehen, um sich (mehr oder weniger) außerhalb dieses Regelwerks zu verhalten und zu äußern, um selbstgewählten und spontanen Handlungen nachzugehen.

Es ist dies keine wissenschaftliche Abhandlung, auch kein theoriesatter Essay, eher ein Manifest: Ein Buch von und für den passionierten Stadtliebhaber, dabei so kurzweilig wie anschaulich. Anhand einer Vielzahl – mehr oder minder sprechender – Alltagsbeobachtungen erarbeitet Rauterberg eine gleichsam erdrückende Beweislast. Man könne es gar nicht übersehen: Das Urbane fülle sich mit neuer Vitalität. Ob nun Urban Knitting und Zwischenutzer, ob Guerilla Gardening oder Stadtpioniere: In und mit solchen – mitunter anarchischen – Aktionen „kündigt sich nichts Geringeres als ein gesellschaftlicher Wandel an: Gegen die Ökonomie der selbstsüchtigen Herzen setzen viele der urbanistischen Bewegungen einen Pragmatismus der Anteilnahme und des Teilens“. Und selbst wer weniger optimistisch gestimmt ist, muss doch konstatieren, dass das Verhältnis von individueller Handlungsautonomie und sozialer Ordnung auf der städtischen Bühne gerade neu austariert wird.

Nach wie vor gibt es viele gute Gründe, den öffentlichen Raum als Ort zu sehen, in dem etwa Heranwachsende sich spielerisch an gesellschaftliche Bedingungen herantasten, ihre eigene Wirkung testen und dabei Grenzen ausloten. Andererseits besagen diverse sozialwissenschaftliche Untersuchungen, dass es damit nicht weit her ist: Vielerorts fühlen sich Nutzer des öffentlichen Raums immer mehr durch Menschen und Dinge gestört, die eigentlich dort Platz haben müssten, wenn die Stadt als Ort der Differenz und Diversität gelten soll. Wie viel Neben- oder gar Miteinander unterschiedlicher Lebensweisen im öffentlichen Raum möglich und erwünscht sind, bleibt demzufolge eine offene Frage. Mag Rauterbergs Plädoyer für einen Do-it-Yourself-Urbanismus auch etwas positivistisch geraten sein – eine inspirierende Lektüre bietet es allemal.

*Robert Kaltenbrunner, Bonn/Berlin*

**ANGELIKA ASSEBURG/CLAUDIA BETKE/ EBERHARD SCHOLZ** (Red. und Koordination), *Visionen + Aktionen für Kopfbahnhof und Stadt. ArchitektInnen für K 21, Stuttgart-Sonnenberg: Peter-Grohmann-Verlag 2014, 278 S., ill., graf. Darst., brosch., 24,80 €.*

1994 verkündeten Vertreter der nunmehrigen Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DBAG) das Projekt „Stuttgart 21“ (S 21). Damit sollte die bestehende Schnellbahnstrecke von Mannheim nach Vaihingen/Enz über Stuttgart nach Ulm verlängert werden. Pläne, die dafür eine Ertüchtigung des bestehenden Hauptbahnhofes Stuttgart von Paul Bonatz verfolgt hätten, wurden zugunsten der Pläne eines Eisenbahnprofessors an der Universität Stuttgart verworfen, der wider alle geographischen Verhältnisse eine Neubaustrecke quer zum Nesenbachtal als Tunnelbau durch den Stuttgarter Untergrund plante. Daraus ergab sich im Sinne der wirtschaftlichen und politischen Elite eine sehr ästhetische Lösung, konnte man damit doch auch den Flughafen Stuttgart und die damals neu zu bauende Messe am Flughafen mittels Tunnels direkt an den Fernverkehr der DBAG anschließen. Die Herrschaften glauben so, schön kurze Wege zwischen Business, City, Governance und Globalisierung finden zu können.

Für den Bahningenieur bot sich eine für das 20. Jahrhundert seltene Möglichkeit, sich als Schöpfer einer Hauptstrecke in die Landschaft eingraben und sich auf den Landkarten verewigen zu können. Dazu kam damals noch ein leicht alchemistischer Aspekt. Das Projekt sollte sich aus sich selbst heraus finanzieren! Aus den Erlösen für die in Bauplätze umgewandelten ehemaligen Gleisflächen sollten die Kosten für das Gesamtprojekt bezahlt werden. Angesichts der regelmäßig und „plötzlich“ immer wiederkehrenden Abfolgen von Kostenexplosionen mutet dies fast schon rührend an. Es wurde damals schon augenblicklich klar, dass S 21 sowohl finanziell als auch bautechnisch ein Hochrisikovorhaben sein würde, ja dass S 21 eine Schneise der Verwüstung hinterlassen würde. Mit Verkündung des Projekts gründeten sich sofort verschiedene Gruppen, die sich zum Ziel

setzen, S 21 zu verhindern und anstatt einer ästhetischen Lösung eine praktische für den Bahnverkehr in Stuttgart und der Region anzustreben.

Es gab zunächst keinen Massenprotest gegen S 21. Das Projekt erschien städtebaulich so monströs, finanziell so desaströs und denkmalpflegerisch so ruinös, dass man es vielfach schlicht nicht für möglich hielt, dass ein so aberwitziges Projekt überhaupt je eine Chance auf Verwirklichung haben würde. S 21 war ja dann auch über lange Jahre hin auf dem Abstellgleis, bzw. der Sinn des Projekts stand generell und zu Recht in Frage. Erst als der politische Wille mit aller Macht dem Projekt wieder Leben einhauchte, wurde die Gefahr einer Realisierung sehr bedrohlich. Es bildete sich eine Protestbewegung ungeahnten Ausmaßes. Das vorliegende Buch ist nun ein Vermächtnis einer Gruppe, die im Rahmen des sich zur Massenbewegung entwickelnden Widerstandes gegen S 21 eine wesentliche Rolle spielte.

Die seit 2010 bestehende Gruppe nannte sich „ArchitektInnen für K 21“. K 21 steht für einen modernisierten und ertüchtigten Kopfbahnhof. Mitglieder der Gruppe schufen realisierbare Alternativen zu S 21. Das Buch dokumentiert einerseits das Konzept von K 21, andererseits werden die zahlreichen Veranstaltungen dokumentiert, die die Gruppe organisiert hat. Den einen oder anderen Veteranen im Widerstand gegen S 21 werden die Reproduktionen von Einladungen, die Sammlung von Vortragstexten und die Bilder von Demonstrationen wohl wehmütig stimmen.

Im Teil „Visionen“ wird zunächst der Inhalt einer separat veröffentlichten Broschüre abgedruckt, der die Kopfbahnhöfe als Wahrzeichen von Metropolen vorstellt, um dann von dieser Prämisse ausgehend, Vorschläge zu unterbreiten, wie der bestehende Stuttgarter Hauptbahnhof bei Erhalt der Substanz modernisiert werden könne. Eberhard Scholz, Hamid Sahihi und Tobias Wallisser stellen in verschiedenen Beiträgen die möglichen architektonischen Weiterentwicklungen im Bestand vor. Christof Luz verweist auf eine mögliche Erweiterung des Schlossgartens anstatt seiner Zerstörung durch S 21. Die hier gezeigten Visualisierungen heben sich von den Computeranimationen der Betreiber von S 21 dadurch positiv ab,



dass sie auch mit der Materie weniger vertrauten Lesern eine gewisse reale Vorstellung dafür eröffnen, was man nach Ende des Bauens tatsächlich hätte auch sehen können.

Die ArchitektInnen für K 21 widerlegten die Propaganda der Betreiber von S 21, wonach die Gegner nur eine negative Verweigerungshaltung an den Tag legten, ohne selbst eine positive Alternative bieten zu können. Nicht nur von historischem Wert sind die Vorträge, die von Mitgliedern oder auf Einladung der ArchitektInnen für K 21 gehalten wurden. Peter Dübbers, Enkel von Paul Bonatz und selbst Architekt, schildert etwa seine vergeblichen Bemühungen, den Südflügel des Hauptbahnhofs im Rahmen einer Urheberrechtsklage vor dem Abriss zu bewahren. Von großem architekturhistorischem und lokalgeschichtlichem Interesse ist die Sammlung von Vorträgen, die als „Plädoyer für den Südflügel“ gehalten wurden. In dieser Reihe traten Frontleute des Widerstandes gegen S 21 auf, wie der Politiker Peter Conradi, der ehemalige Vorsteher des Stuttgarter Hauptbahnhofs Egon Hopfenitz, der Architekt Roland Ostertag und die ehemaligen Denkmalpfleger Norbert Bongartz und Hans Peter Münzenmayer. Der stellvertretende Leiter des Deutschen Architektur museums Wolfgang Voigt würdigte den Bau als das Hauptwerk von Bonatz. Die Ausführungen von Marc Hirschfeld, der im Stuttgarter Hauptbahnhof orientalische Einflüsse

feststellen konnte, ergeben eine ironische Note; ist doch die „Magistrale für Europa“, als deren Teil S 21 ursprünglich verkauft wurde, nichts anderes als die gute alte Bagdadbahn, die über Paris, Stuttgart, München, Wien, Pressburg (Bratislava) über Konstantinopel schließlich Bagdad und als letzte Ausbaustufe Mekka erreichen sollte.

Hinsichtlich der affirmativen Rolle des Landesdenkmalamtes Baden-Württemberg im Zusammenhang mit der Zerstörung des Stuttgarter Empfangsgebäudes sei auf den Beitrag von Norbert Bongartz verwiesen, der dieser inzwischen zerschlagenen Behörde jahrzehntelang angehört hatte. Er versichert – im besten Bürokratendeutsch – es habe kein Schweigen der Denkmalpfleger zum Thema S 21 gegeben. Nur die „Amtdisziplin“ habe es erforderlich gemacht, „dass der mit seinem Votum unterlegene Fachbereich Denkmalpflege“ nicht habe opponieren dürfen. Er führt die „Heftigkeit des bürgerlichen Protestes“ auch mit auf die „Nicht-Kommunikation des Denkmalschutz-Konflikts in der Öffentlichkeit“ zurück. Bongartz' Ausführungen gemahnen stellenweise an einen selbst ausgestellten Persilschein. Das, was heute von historischem Interesse ist, wäre damals für die Öffentlichkeit ein Politikum gewesen. Doch deren Information war damals amtlich untersagt, und eine inoffizielle, z.B. anonyme Stellungnahme gegenüber den Medien nicht tunlich. Zivilcourage ist wohl doch eher etwas für den Ruhestand.

Großprojekte von der Monstrosität etwa von S 21 werden ja, wenn sie nur lange genug dauern, gerne als nicht von Menschen gemachte „Naturkatastrophen“ empfunden. Insofern sind der Hinweis auf und die Benennung von Hauptverantwortlichen für S 21 im Buch bemerkenswert. Darin dokumentiert sich manchmal auch der bemerkenswerte Eifer verschiedener Gegner von S 21 (vgl. den Beitrag von Boris Palmer) „Fakten“ zu „checken“. Eine gewisse professionelle Distinktion anderen Gruppen von S 21 gegenüber, die „nur“ gegen S 21 sind, schimmert zwischen den Zeilen dann bisweilen doch auch durch. Die ArchitektInnen für K 21 gehörten zu den Gruppen, die glaubten, Argumente zählten im Streit um S 21. Doch dabei war von Anfang an das Argumenta-

tionsmuster der Betreiber immer dasselbe: Argumente für K 21 oder konkrete Gegengründe gegen S 21 konnten niemals gegen den großen Zweck des Projektes ankommen, den die Befürworter im Laufe der Zeit immer nebulöser umschrieben, bis irgendwann einmal klar war, der Zweck wird zum Selbstzweck. Und dies verweist auf einen endemischen Zug der in Stuttgart und Württemberg gemachten Politik, denn bis auf S 21 sind alle in den großen deutschen Städten geplanten 21er Projekte, wie etwa in Frankfurt oder München gescheitert (vgl. hierzu den Beitrag von Christiane Thalgot, umfänglicher erstmals erschienen in T. Harlander/H. Schultheiß (Hrsg.), »Stuttgart 21« – Reflexionen = Forum Stadt 3/2011). Die finanziellen Interessen der beteiligten Bau- und Finanzwirtschaft und der Immobilienbranche sind zwar notwendige Voraussetzungen für S 21, erklären aber nicht hinreichend die politische Rücksichtslosigkeit, mit der das Projekt immer wieder belebt, schließlich begonnen und immer wieder weiter getrieben wird. In dieser Hinsicht besteht noch beträchtlicher Forschungsbedarf. Das Buch wird einmal als fundierte Quelle für eine noch zu schreibende Geschichte des mannigfachen, kreativen, sachverständigen Widerstands gegen S 21 dienen können.

2014 verkündete die DBAG zum Fahrplanwechsel Ende 2021 werde – welch ein sinnfälliges Datum –, S 21 in Betrieb gehen. Auch wenn bis dahin bei weitem nicht alles fertiggestellt und der finanzielle Risikopuffer wieder einmal aufgebraucht sein sollte, spätestens dann ist es Zeit, das Buch erneut hervorzuholen, um zu sehen, welche Gefahren, vor denen man immer wieder gewarnt hatte (vgl. die Beiträge von R. Laternser, R. Morlock und E. Thomanetz zur Gefährdung der einmaligen Stuttgarter Mineralquellen), inzwischen Realität geworden sind, oder nicht. Gespannt darf man auch auf die dann genannten Gesamtkosten sein (vgl. den Beitrag von K. H. Rößler mit den realistischen Berechnungen und Prognosen der tatsächlich zu erwartenden Projektkosten). Beim Betrachten der Visualisierungen von K 21 wird man feststellen, dass es auch anders, billiger und besser hätte werden können, statt mit S 21 mit K 21.

Winfried Mönch, Stuttgart

ANKE KELLER, *Von verbotenen Feierfreuden. Hochzeits-, Tauf- und Begräbnisverordnungen im Frankfurt a. M. und Augsburg des 14. bis 16. Jahrhunderts* (Heidelberger Veröffentlichungen zur Landesgeschichte und Landeskunde), Heidelberg: Universitätsverlag Winter 2012, 303 S. 45,- €.

Der soziale Raum der Stadt war zu allen Zeiten in verschiedener Hinsicht regulierungsbedürftig. Schon die Größe der Städte und die Dichte ihres Bewegungsraumes machte nicht nur die Steuerung des Bauens erforderlich; auch die Bahnen des Sozialen bedurften der Scheidung zwischen Erlaubtem und Verbotenem. Zwar macht das städtische Leben in der Gegenwart den Eindruck, an die Stelle normativer Restriktionen sei in Gänze demokratische Toleranz getreten. Indes dürfte es allein der Übung in die üblichen Regelwerke des täglichen Lebens zu danken sein, dass der auch in der Gegenwart immense Steuerungsaufwand nur in Grenzsituationen bewusst wird. So verdient auch weniger die Tatsache Aufmerksamkeit, dass die vielen Formen städtischen Lebens in längst vergangenen Zeiten nach fein abgestuften Programmen der Steuerung konditioniert, sanktioniert und geahndet wurden, als ein sich darin ausdrückendes diachrones Merkmal städtischen Lebens im Allgemeinen. Heute mögen uns historisch weit zurückliegende Formen sozialer Regulierung exotisch erscheinen. Begreifen wir sie aber – aus einer allgemeinen sozialwissenschaftlichen Sicht – als Beispiele für etwas typisch Städtisches, so sagen sie viel über unser gegenwärtiges Leben. Der Raum der Stadt war und ist ein ungleicher Raum, und so sind die Rechte und Pflichten nicht für alle dieselben, sondern – meist auf einer verdeckten Ebene – gruppenspezifisch differenziert.

Die Arbeit von Anke Keller, die auf einer Dissertation im Fach Geschichte beruht, thematisiert die zeremoniellen Inszenierungen, die anlässlich von Heirat, Geburt und Tod im 14. bis 16. Jahrhundert in den Städten Frankfurt am Main und Augsburg praktiziert wurden. Die Verfasserin thematisiert damit nicht das Fest schlechthin, sondern nur jene Feiern, die als biographische Transver-



salen im individuellen wie gemeinschaftlichen Leben besonders wichtig waren. Aufgrund ihrer großen Bedeutung wurden diese drei Typen von Übergangsriten nicht nur in einem großen zeremoniellen bis liturgisch aufwendigen Rahmen vollzogen, sie kosteten oft auch viel Geld, weil die Art und Weise ihrer Zelebrierung über Geltung und soziales Ansehen entschied. Arrangement wie Performanz eines Festes konstituierte sich situativ a priori in einem ökonomischen Rahmen. Feste hatten ihre Bedeutung also nicht nur wegen ihrer Art und Größe; sie hatten und haben auch höchst unterschiedliche soziale Reichweiten.

Im Fokus der Arbeit stehen neben den Riten die „polizeylichen“ Verordnungen, die Organisation und rituelle Ausgestaltung regelten. Wiederum ist es weniger der Umstand, dass das Feiern reguliert wurde, der Beachtung verdient, als die differenzierte Programmatik, die dieser Steuerung zugrunde lag. Während die Tatsache der Regulierung über die Zeiten beharrt, variieren die Programme und mit ihnen die Legitimationen für die Notwendigkeit der einen wie der anderen Eingriffe ins Leben der Menschen. Diese hatten sich in der Zeit zwischen dem 14. und 16. Jahrhundert im *Procedere* lebensfestlicher Feiern einem Regelwerk zu unterwerfen, das in zahlreichen Details festlegte, wer was in welcher Situation wie zu tun hatte.

In einem einleitenden Teil des Buches wird die historische und gesellschaftliche Situation

der beiden Vergleichsstädte Frankfurt am Main und Augsburg dargestellt und diskutiert. Die Wahl fiel deshalb auf diese Städte, weil sie als Frei- und Reichsstädte autonom waren, eine eigene Gerichtsbarkeit hatten und folglich auch die Ahndung von Verstößen gegen kommunale Verordnungen selbst betreiben konnten. Deshalb kommen neben den Riten und den sie steuernden Verordnungen auch die polizeilichen und juristischen Maßnahmen der Ahndung von Abweichungen in den Blick. Den Kernbestand des Buches bilden die Kapitel 5 (Feste im Spiegel der Normen) und 6 (soziale Kontrolle und Strafverfolgung lebensfestlicher Vergehen). Ein differenzierter Überblick über die rituelle Konzeption und Durchführung von Lebensfesten lässt zunächst deren innere Gliederung erkennen; lebendig wird diese im Spiegel restriktiver Steuerungsnormen an der Grenze des Erlaubten.

So war es zum Beispiel verboten, eine Hochzeit außerhalb der Stadt zu feiern. Solche Regelungen legen die These einer Raumbedeutsamkeit nahe. Weit bedeutsamer waren indes fiskalpolitische Erwägungen, denn nur wer seine Feier in den Grenzen der Stadt vollzog, konnte auch von der Kommune zu einer Gebühr herangezogen werden. Andere Vorschriften hatten in zum Teil minutiösen Vorgaben zugelassene Kleidungsstücke definiert, die man auf einer Hochzeit oder Trauerfeier tragen durfte – so etwa die maximale Länge der Schnabelschuhe. Die Notwendigkeit solcher Regeln wurde wie in den meisten Fällen mit der Einhaltung der Grenzen eines allgemeinen sittlichen Empfindens legitimiert. So war der Aufwand zu begrenzen (bis hin zur Limitierung von Art und Wert der Geschenke) und die Lebensformen an die Grenzen der guten Sitten zu binden. Die Menschen sollten ein gottgefälliges Leben führen. Deshalb war auch die Höchstzahl der Gäste bei einer Hochzeitsfeier festgeschrieben (oft nicht mehr als 24 Personen oder 10 Tische), wie ihre Dauer und selbst noch Art und Abfolge der Mahlzeiten. In Zeiten der Epidemien gab es aber auch pragmatische Gründe für die Begrenzung von Festen. So galt die Eindämmung der Ansteckungsgefahr als eine am Gemeinwohl der Stadt orientierte Aufgabe der Vorsorge. Einem letzt-

lich kommunal-politischen Kalkül der Demonstration von „Gastfreundlichkeit“ und „Toleranz“ folgte die Ausnahme der Fremden von restriktiven Vorgaben.

Stets wurde ein Unterschied zwischen den Festen der Handwerker und Bauern und den der höheren Stände gemacht. Zwar waren auch deren Feiern reguliert und sollten ein gewisses Maß ostentativer Prunksucht gar nicht erst erreichen. In der Praxis gab es aber gerade hier Defizite in der Strafverfolgung, dies nicht zuletzt deshalb, weil sich die Kreise des gehobenen Bürgertums oft in geschlossene Gesellschaften zurückgezogen und damit auch abgeschottet haben. So feierten die Patrizier in exklusiven Runden der Trinkhäuser. Darin spiegelte sich auch ein Distinktionsbedürfnis der Herrschenden wider. Dieses drückte sich unter anderem in Sitz- und Gehordnungen aus. So konnte sichergestellt werden, dass die gesellschaftliche Stellung kommunaler Eliten schon formal leicht erkennbar war. Aber es gab auch interkommunale Differenzen. So spielte die ständische Differenzierung in den Frankfurter Regelungen im Vergleich zur Situation in Augsburg keine besondere Rolle. Darin kam aber sicher weniger ein hierarchiefreies Denken zum Ausdruck, als die Gewissheit der Herrschenden (die die Regelungen ja selbst erließen), dass sie auch ohne gängelnde Normen ihre Interessen wirksam durchzusetzen wussten.

Zwar erreichten die lebensfestlichen Aufwandsordnungen ihre Zwecke, aber Genaueres ließ sich über deren Effizienz doch nie sagen. Auch mochten sie schon deshalb nicht sonderlich durchgreifend gewesen sein, weil die Einkünfte der kleinen Leute im Allgemeinen so gering waren, dass sie die gesetzten Obergrenzen für Aufwendungen durch Bewirtung ohnehin nicht erreichen konnten. Aber auch die Ausgaben für die Oberschichten waren limitiert. Darin drückte sich nun wiederum weniger ein Gebot der guten Sitten und des bescheidenen gottgefälligen Lebens aus, als ein rein ökonomisches Interesse sparsamer Mittelbewirtschaftung. So limitierten die Regeln ja nicht nur die Ausgaben, sondern auch die Begehrlichkeiten nach distinktiven Exzessen. Der Konkurrenzgedanke hat somit dazu geführt, dass sich die

Mitglieder der Räte gewissermaßen selber Ketten anlegten, um sich vor dem *sozialen Zwang* zur uferlosen Ausdehnung repräsentativer Gesten zu sichern.

Die Strafverfolgung war insofern ein Problem, als es noch keine Polizei gab. Deshalb sollte zunächst die soziale Kontrolle abweichendes Verhalten verhindern. Aber es gab auch Rollenträger, die in die festlichen Procedures eingebunden und deshalb zur Meldung von „Delinquenz“ verpflichtet waren – so die Hochzeitsladerinnen, die Scharwächter und Stadtknechte. Viele Feste fanden aber im öffentlichen Raum statt, so dass die Grenze zwischen Teilnehmern und Passanten nicht immer deutlich genug war, um ordnend, mahnend und disziplinierend einschreiten zu können. Schließlich war der Vollzug der Strafe bei Regelverstößen auch deshalb schwierig, weil es zu Konflikten mit religiösen Riten kommen konnte (z.B. „Überzahl“ von Teilnehmern an einem Begräbnis). Natürlich waren die Normen des guten Benehmens am Empfinden der Oberschicht orientiert. Das zeigt sich besonders beim Tanz. Daran wird auch eine leibliche Dimension des sozialen Raums deutlich, die sich zu allen Zeiten in standesspezifischen Bewegungsmustern ausdrückte (vgl. A. Nitschke, *Körper in Bewegung. Gesten, Tänze und Räume im Wandel der Geschichte*, Zürich 1989). Gerade die politische Beherrschung der Bewegung vermittelt differenzierte Räume der Inklusion wie Exklusion. Erwünscht waren die distinguierten Bewegungsrhythmen des gehobenen Bürgertums, wonach man in abgewogenen Schritten tanzte, während Handwerker, Arbeiter und Bauern hüpfend und springend ihre einfache Herkunft zu erkennen gaben (zur Bedeutung der Posa im höfischen Tanz vgl. auch R. zur Lippe, *Vom Leib zum Körper*, Reinbek 1988). Es war Sache von „Tanzhütern“, die Einhaltung der „Tanzsucht“ sicherzustellen.

Die Wirkungsverflechtungen zwischen Verhaltensnormierung auf der einen Seite und Programmierung von sozialem Raum auf der anderen Seite lassen ihre Spuren auch in der Kulturlandschaft zurück. Wenn sich noch heute in alten Karten „Kirchpfade“ ausmachen lassen, die einst unabhängig vom Straßennetz durch die Ackerflur

zur Kirche führten, spiegelt sich in einer banalen Infrastruktur oft die Verpflichtung zum öffentlichen Kirchgang bei der Heirat wider. Auch nun sind es wieder fiskalpolitische Gründe, die einen (situativen wie tatsächlichen) Weg verpflichtet und damit den Bewegungsraum strukturiert haben: das Recht der Kommune zur Gebühreneinnahme anlässlich eines Festes.

Zwar wurde auch Prävention betrieben; aber deren Effektivität war ungewiss. Die polizeilichen Verordnungen wurden öffentlich verlesen und damit bekanntgemacht. Aber die Regelungen waren zum Teil sehr kompliziert. So konnte man davon ausgehen, dass der genaue Inhalt nur den wenigsten bekannt war. Im 18. Jahrhundert kam es zum Niedergang der Ordnungen. Die Gründe liegen in der Säkularisierung, Entethisierung von Politik und Ökonomie und einer sich durchsetzenden rationaleren Weltsicht. Die letzte Polizeiordnung wurde in Frankfurt im Jahre 1731 erlassen. Die Begründung für diese war dieselbe wie zu allen Zeiten zuvor: sündhafte Lebensführung der niederen Stände, die den Zorn Gottes hervorrief zum einen und die drohende Verschuldung bei übermäßigem Aufwand zum anderen; wieder ist es das fiskalpolitische Interesse an der Schonung der Goldkammern, das dem Eintreten der kommunale Kasse für die Grundbedürfnisse der Verarmten zuvor kommen sollte.

Die Arbeit macht auf jene Formen im Regieren der Stadt aufmerksam, die gar nicht auf den ersten Blick als solche erscheinen. Darin hält die Studie ihre auf gegenwärtige Gesellschaften transferierbaren Einsichten bereit. Der historische Gegenstand weckt aufgrund der Exotik der diskutierten Normen Aufmerksamkeit. Thema sind aber genaugenommen nicht antiquierte Normen, sondern Instrumente gesellschaftlicher Steuerung. Je indirekter deren Charakter, desto wirksamer die daraus resultierenden sozialen Ordnungen. Zwar gründen solche Regelungen, Imperative sowie Normen im engeren wie im weiteren Sinne stets auch in evidenten Zwecken; aber sie vermitteln doch über diese Evidenzen hinaus eine gewisse Festigung hoheitlich, obrigkeitlich bzw. machtpolitisch erwünschter gesellschaftlicher Verhältnisse. Die Legitimation restriktiver Normen macht

Sinn-Horizonte und Bedeutungen sichtbar, die allzu oft einer doppelten Logik folgen.

Die lesenswerte Arbeit von Anke Keller kann auch als anregender Beitrag zur Stadtforschung gelesen werden. Der historische Charakter der Studie erscheint dann als Spiegel gesellschaftlicher Strukturen und Prozesse der Stadt. Was in historischen Bildern und Beispielen so erhellend aufgearbeitet wird, bahnt einen direkten Weg zum besseren Verstehen offener bis subtiler Steuerungsmedien des Städtischen im Allgemeinen.

*Jürgen Hasse, Frankfurt a.M.*

**ADRIAN E. WETTSTEIN, *Die Wehrmacht im Stadtkampf 1939-1942, Paderborn: Verlag Ferdinand Schöningh 2014, 3 Tab., 5 Karten, Festeinband, 452 S., 44,90 €.***

Das hier anzuzeigende Buch wurde 2010 als Dissertation des Historikers und Politikwissenschaftlers Adrian E. Wettstein an der Universität Bern vorgelegt und 2014 als Band 81 der Reihe „Krieg in der Geschichte“ herausgegeben. Es handelt sich um eine weitgehend militärhistorische Arbeit, in der – entsprechend der Natur des Themas – eine gänzlich andere Perspektive eingenommen wird, als die dies uns in weiten Teilen Europas zur Normalität gewordenen friedlichen Planens und Bauens in der Stadt. Dass dieser Zustand keineswegs selbstverständlich ist, wird in trauriger Aktualität durch die derzeitigen Kämpfe im Osten der Ukraine unterstrichen.

Im allgemeinen Teil seiner Untersuchung begründet Wettstein den Begriff des Stadtkampfes mit den generellen Unterschieden zur Kampfführung im offenen Gelände und in kleinen Ortschaften. Der Stadtkampf zeichnete sich demnach durch kleinere Kampfeinheiten (statt z.B. massierter Panzer- und Infanterieverbände), Gefechte und Waffeneinsatz auf kürzeste Kampfdistanz bis hin zum Nahkampf, die Anwesenheit von Zivilisten, den Vorteil des Verteidigers aufgrund der detaillierten Ortskenntnis, die hohe Absorption von Ressourcen bei geringem Raum-

gewinn im Vergleich zum raumgreifenden beweglichen Gefecht im offenen Gelände, eingeschränkte Mobilität und Bewegungsmöglichkeiten der Truppe, erschwerte Führung und Kommunikation der kleinen, mitunter zersplitterten Einheiten und nicht zuletzt häufig durch mangelnde Ortskenntnis der Angreifer aus. Der informierte Leser vermag aus dieser historischen Beschreibung durchaus Ähnlichkeiten mit modernen Konzepten und Beschreibungen wie dem der „Military Operations in Urban Terrain“ (MOU) oder der des „Three-Block-War“ erkennen.

Wettstein zufolge ist „die Anwesenheit von Zivilisten in zweierlei Hinsicht ein Problem. Einerseits können sie die Optionen für die militärische Führung einschränken, da größere zivile Verluste vermieden werden sollen (was längst nicht immer der Fall ist), andererseits behindern sie die Kampfführung, sei es durch ihre Präsenz, durch die Interaktion mit den eigenen Truppen oder in Form von Spionage, Sabotage und aktivem Widerstand“ (S. 29). Aus den Fallbeispielen, anhand derer Wettstein den Stadtkampf darstellt, wird klar, dass die Wehrmacht spätestens 1941 in der Sowjetunion keineswegs gewillt war, sonderlich viel Rücksicht auf die Zivilbevölkerung zu nehmen – diese keineswegs neue Erkenntnis wird jedoch in einer faktengesättigten (manchmal übersättigten) Darstellung für diese spezielle und bisher wenig behandelte militärische Situation des Stadtkampfes noch einmal untermauert.

Die Fallbeispiele reichen von Warschau über Dnjepropetrowsk, Rostow, Krasnodar, Leningrad und Noworossijsk bis zum Beginn der sowjetischen Gegenoffensive in Stalingrad. Ermüdende Details der militärischen Operationen dürften nicht nur die Mehrzahl der potentiellen zivilen Leser abschrecken, sie zeigten auch beim einschlägigen bei der Panzer- und der Pioniertruppe vorgebildeten Rezensenten Wirkung. Auf die knappe Formel gebracht: Fast noch mehr als die anfangs unterschätzte Rote Armee haben der Wehrmacht der durch ungenügende strategische Planung teils selbst verschuldete, chronische Munitions- und Treibstoffmangel zugesetzt; dies konnte durch die militärisch richtig angewandten Führungsgrundsätze der Auftragstaktik und des Führens von vor-

ne nur zum Teil aufgefangen werden. Dennoch gehen aus den Fallbeispielen interessante Einzelheiten hervor, die geeignet sind, die zumindest zu Kriegsbeginn herrschende Mischung aus Hybris und mitunter ungenügender Vorbereitung bei der Wehrmacht zu beleuchten. Die 4. Panzerdivision sollte bereits am 8. September 1939 in Warschau „einrücken“. Wo normalerweise vom „Nehmen eines Angriffszieles“ oder zumindest dem „Gewinnen z.B. eines Raumes“ die Rede sein sollte, lässt der auf S. 66 vom Autor zitierte Begriff erkennen, dass man keinen nennenswerten Widerstand erwartet hat. Wettstein: „Überrascht musste die Divisionsführung feststellen, dass ihr nur ein einziger Stadtplan von Warschau zur Verfügung stand“ (S. 67). Eine weitere Überraschung war der erbitterte Widerstand der polnischen Truppen, so dass die Stadt entgegen den Erwartungen der deutschen militärischen Führung erst am 28. September fiel. Die Verteidiger nutzten alle Möglichkeiten, die Stadt in eine große Zahl unübersichtlicher kleiner „Festungen“ zu verwandeln. Die Differenziertheit der Bau- und Nutzungsstrukturen der Stadt erwies sich – auch in den anderen Fallbeispielen – als Vorteil der Verteidiger. Die Zivilbevölkerung wurde gleichsam in die Steinzeit zurückgebombt. „Der Bericht der 10. Infanterie-Division [...] zeichnet das Bild einer schwer beschädigten Stadt, allerdings nicht ohne polen- und jüdenfeindliche Vorurteile: [...] Buchstäblich kein Haus war unbeschädigt, ganze Häuser waren auf die Straße gerutscht. [...] Gewaltige Brände lohten gen Himmel. Alle städtischen Versorgungsbetriebe waren zerstört, es gab kein Licht, keine Heizung, kein Wasser, in ganz Warschau keine heile Fensterscheibe. [...] Die Kanalisation funktionierte nicht, Trinkwasser und Abwässer mischten sich unterirdisch. [...] Zahlreiche Soldaten, die sich vom Ausmarsch gedrückt hatten, lungerten umher. Dazwischen erwachte als erstes wieder der jüdische Händlergeist.“ (S. 87)

Eine besondere Bedeutung kam den Städten in der Sowjetunion als Knotenpunkten der Verkehrsinfrastruktur zu, die sich in den schier endlosen Räumen auf wenige Korridore konzentrierte und deren Zerstörung – im Vergleich etwa zu den westeuropäischen Ländern, deren wesent-



lich stärker netzartig ausgebautes Eisenbahn- und Straßensystem dem Vormarsch der motorisierten Verbände und dem Nachschub im Zweifel Alternativen bot – die Operationsfreiheit der deutschen und mit ihnen verbündeten Streitkräfte schwer beeinträchtigen konnte. Seitens der Wehrmachtsführung bestand insoweit Interesse an einer mit möglichst wenig Zerstörung zumindest der überörtlichen Infrastruktur einhergehenden Eroberung der Städte, wobei dies eben keineswegs humanitär, sondern rein utilitaristisch motiviert war. Die teils aus rassistisch gefärbtem Dünkel resultierende Unterschätzung des Gegners führte bereits zu Beginn der „Operation Barbarossa“ zu schweren Fehlern in der militärischen Planung, z.B. beim schlecht vorbereiteten Versuch, Odessa durch die verbündete rumänische Armee einnehmen zu lassen. „Alle Angriffe scheiterten, und die Rote Armee konnte Mitte Oktober 1941 die Stadt fast ohne Verluste und unter Mitnahme vieler Zivilisten und Maschinen aus Industriebetrieben planmäßig räumen“ (S. 119) – ein vermiedener Stadtkampf als Teil eines strategischen Rückzugs. Die Stadtkämpfe gestalteten sich recht unterschiedlich: Smolensk wurde handstreichartig genommen, während auf deutscher Seite in den Berichten über den erbitterten Kampf um Mogilew dem Gegner bereits widerwillig Respekt gezollt wird.

Wettstein widmet dem Schicksal der Zivilbevölkerung nur einen längeren Exkurs. Ihm zufolge „gerieten mit dem Vernichtungskrieg und der Radikalisierung der Kampfhandlungen an der Ostfront [...] Städte in vielfältiger Weise in den Fokus der deutschen Kriegsführung. Da deren Einwohnerschaft sowieso nach Beendigung des Feldzuges vernichtet werden sollte“ – Wettstein benennt hier mit brutaler Offenheit das Ziel –, „gab es für die deutschen Kommandobehörden keinen Grund, besondere Rücksicht während der Kampfhandlungen zu üben. [...] Deutsche Befehle, selbst auf Stufe Korps oder Armee nehmen in den Kampfangeweisungen 1941 (und auch 1942) kaum Bezug auf die Zivilisten, wie es noch in Polen zu beobachten war. Exzesse der sowjetischen Kampfführung, wie die Verwendung von Zivilbekleidung für Soldaten oder die Verwendung von Funk- und Zeitzündern in nichtmilitärischen Gebäuden und ohne Rücksicht auf die eigene Bevölkerung festigte die harten Haltungen deutscher Soldaten und Offiziere gegenüber der sowjetischen Zivilbevölkerung. Damit soll keineswegs behauptet werden, dass der Vernichtungskrieg von sowjetischer Seite angeschoben wurde [sic!]. Aber für das Verständnis der Brutalität und Verbissenheit, mit der an der Ostfront gekämpft wurde, bildet der unzimperliche Umgang des stalinistischen Systems mit eigenen und fremden Soldaten und Zivilisten ein Faktor [sic!], der nicht einfach außen vor gelassen werden darf und der vor allem in der Gewaltspirale seine Bedeutung hat.“ (S. 217 f.) Die Formulierung mag zwar etwas verunglückt sein, Wettstein benennt aber klar die Haupt- und die Mitverantwortlichen am Elend der Betroffenen.

Am Ende des Buches geht Wettstein auch kurz auf die Stadtkämpfe in Deutschland und den mit ihm verbündeten Ländern ein. Die Darstellung beleuchtet, wenn auch hier nicht als neue Erkenntnis, aber mit militärisch präzisen Details, in welchem Umfang die Zivilbevölkerung der Städte zur Geisel der verbrecherischen Untergangsszenarien der Naziführung geworden war.

Bei aller militärischen Präzision hätte dem Buch allerdings ein präziseres Lektorat gutgetan. Selbst der „ungediente“ Leser wird verstimmt sein, wenn er zum dritten oder vierten Mal das

Wort „Speerfeuer“ liest – die Vorstellung ist zwar absurd, fordert aber zu den Bemerkungen heraus, dass hier weder der Rüstungsminister Hitlers selbst die Hand im Spiel gehabt hat noch dieser Krieg mit Speeren ausgefochten wurde.

Da die Urbanisierung der Welt voranschreitet, ist in Zukunft damit zu rechnen, dass Konflikte in urbanen Räumen zunehmen werden, häufig als Teil einer asymmetrischen Kriegsführung. So bedauerlich das auch klingt, muss bei realistischer Betrachtung eine vorausschauende Stadtentwicklungspolitik in potentiell konflikträchtigen Räumen auch den Schutz der Zivilbevölkerung und der zivilen Infrastruktur wieder verstärkt ins Blickfeld nehmen – wenn man so will, eine ganz eigene Variante der Überlegungen zum neuerdings häufig verwendeten Begriff der „resilienten Stadt“. Dies wäre eine auch für die Stadtplanung interessante Erkenntnis aus dem Buch von Wettstein.

Dem Rezensenten sei zum Schluss eine persönliche Bemerkung gestattet. Seine Mutter hatte das zweifelhafte Vergnügen, die gesamte Belagerung von Budapest von Heiligabend 1944 bis zum 13. Februar 1945 zu erleben, oder besser: mühsam zu überleben. Er selbst saß während des sowjetischen Angriffs auf Budapest im November 1956 gemeinsam mit seinen Eltern für einige Tage im Luftschutzkeller. Er hofft, dass seiner eigenen Tochter ein solches Stadtkampf-„Erlebnis“ erspart bleibt.

*János Brenner, Berlin*

