Forum Stadt

DIE ALTE STADT

42. Jahrgang
3|2015

Vierteljahreszeitschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Aus dem Inhalt:

Theresa Els / Klaus Zehner
Londons Stadtplanung
und Stadtpolitik im Wandel

Brent D. Ryan
Stadtschrumpfung als
Determinante städtischer
Politik in Flint, USA

Katrin Korth
Urbane Wiederentdeckung
der Stadtbrunnen

Martina Stepper
Digitalisierung des Handels –
Folgen für den Stadtraum

Erich Konter
Architektengeschichten

Johann Jessen
Laudatio:
Otto-Borst-Preis 2015

Forum Stadt
Verlag

Forum Stadt

Vierteljahreszeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben vom »Forum Stadt – Netzwerk historische Städte e.V.« in Verbindung mit Harald Bodenschatz, Tilman Harlander, Johann Jessen, 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

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

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

Die Zeitschrift Forum Stadt ist zugleich Mitgliederzeitschrift 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

Verlag:

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

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Redaktion und Verlag haften nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Die der Redaktion angebotenen Originalbeiträge dürfen nicht gleichzeitig in anderen Publikationen veröffentlicht werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung überträgt der Autor dem »Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte« e.V. und dem Verlag das ausschließliche Verlagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheberrechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das Recht zur Herstellung elektronischer Versionen und zur Einspeicherung in Datenbanken sowie das Recht zu deren Vervielfältigung online und offline. Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil der Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechts ohne schriftliche Genehmigung in irgendeiner Form reproduziert oder in eine von Maschinen, insbesondere von Datenverarbeitungsanlagen verwendbare Sprache übertragen werden.

Druck: Griebsch & Rochol Druck, Hamm

© 2015 Forum Stadt e.V., Esslingen
Printed in Germany / ISSN 2192 - 8924

DIE ALTE STADT

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

Inhalt 3/2015

ABHANDLUNGEN

Theresa Els / Klaus Zehner
Londons Stadtplanung und Stadtpolitik im Wandel: Vom Metropolitan Board of Works zur Greater London Authority 195

Brent D. Ryan
Stadtschrumpfung als Determinante städtischer Politik. Das Beispiel Flint, Michigan, USA 215

Katrin Korth
Mehr als »Möblierung« – Die urbane Wiederentdeckung der Stadtbrunnen 235

Martina Stepper
Die Digitalisierung des Handels und die Folgen für den städtischen Raum 251

AUTORINNEN / AUTOREN 268

FORUM

Erich Konter
Architektengeschichten 269

Johann Jessen
Laudatio Otto-Borst-Preis 2015. Sechste Vergabe des Wissenschaftspreises in Schwäbisch Gmünd 282

BESPRECHUNGEN

Harald A. Mieg / Christoph Heyl (Hrsg.), Stadt. Ein interdisziplinäres Handbuch *(Jürgen Hasse)* 286

Wolfgang Sonne, Urbanität und Dichte im Städtebau des 20. Jahrhunderts *(Robert Kaltenbrunner)* 289

Jan Gehl, Städte für Menschen *(Robert Kaltenbrunner)* 292

Jan Gehl, Leben zwischen Häusern. Konzepte für den öffentlichen. Raum *(Robert Kaltenbrunner)* 292

Antje Matern, Mehrwert Metropolregion. Stadt-Land-Partnerschaften und Praktiken der Raumkonstruktion in der Metropolregion Hamburg *(János Brenner)* 294

Jürg Sulzer, StadtStärken – Die Robustheit des Städtischen *(Mehmet Aksözen)* 296

Frank G. Hirschmann, Die Anfänge des Städtewesens in Mitteleuropa. Die Bischofssitze des Reiches bis ins 12. Jahrhundert *(Immo Eberl)* 300

Eduard Mühle (Hrsg.), Breslau und Krakau im Hoch- und Spätmittelalter. Stadtgestalt – Wohnraum – Lebensstil *(Bernd Fuhrmann)* 302

Theresa Els / Klaus Zehner

LONDONS STADTPLANUNG UND STADTPOLITIK IM WANDEL:

VOM METROPOLITAN BOARD OF WORKS ZUR GREATER LONDON AUTHORITY

0. EINLEITUNG

Während des 19. Jahrhunderts entwickelte sich London zur größten und bedeutendsten Stadt der Erde. In dieser Zeit etablierte sich die britische Hauptstadt als das politische und wirtschaftliche Epizentrum des British Empire. Die enge Kopplung zwischen dem Wachstum des Empires und der Entwicklung Londons spiegelt sich im immensen Bevölkerungszuwachs der britischen Hauptstadt wider. In nur 100 Jahren stieg die Bevölkerung der Themsemetropole von einer Million auf 6,5 Mio. Einwohner. Das rasante und unkontrollierte Wachstum brachte London u.a. den zweifelhaften Spitznamen „Monster City" ein.[1]

Diese wenig schmeichelhafte Bezeichnung war in der Tat angebracht, da das Wachstum Londons sich völlig ungeregelt vollzog. Ausgehend von den beiden mittelalterlichen Siedlungskernen, der *City* und *Westminster*, und ihren kleineren Suburbs breiteten sich Londons neue Vororte während des 19. Jahrhunderts unkontrolliert in alle Richtungen aus. Im Gegensatz zu Metropolen ähnlicher Größe, wie Paris und New York, fehlte London allerdings eine normativ agierende Stadtplanungsbehörde, die Richtung und Gestalt der Stadtentwicklung vorgab. Dieses Manko war in erster Linie Ausdruck fehlender politischer Zuständigkeiten, die bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts auf mehr als 300 verschiedene Körperschaften verteilt waren. Diese extreme Aufsplitterung kommunaler Planungs- und Verwaltungsaufgaben erklärt, warum Gebietszuständigkeiten und Aufgabenbereiche sich überlagerten, wodurch es häufig zu Unstimmigkeiten und Auseinandersetzungen zwischen konkurrierenden Planungs- und Verwaltungsinstitutionen kam. Selbst in den kleinen Pfarrgemeinden (parishes), in denen alltägliche Verwaltungsaufgaben anfielen, blieb oftmals unklar, welche Körperschaft welche Befugnisse besaß.[2] Gelegentlich mischte sich zudem das britische Parlament in die Debatten um Stadtentwicklungsaufgaben ein.[3]

1 *R. Golden*, London. Portrait of a City, Köln 2012, S. 15.
2 *E. Schröter*, Londoner Metropolenverwaltung, in: *M. Röber / E. Schröter/H. Wollmann* (Hrsg.), Moderne Verwaltung für moderne Metropolen, Opladen 2002, S. 19.
3 *R. Liedtke*, Vom Zentrum zur Peripherie: Stadtplanung in London 1920-1950, in: *W. Schwentker* (Hrsg.),

In der Praxis blieb die bauliche Entwicklung der Stadt im Wesentlichen wirtschaftlichen Akteuren[4] überlassen, die in der Regel nur ihre eigenen Interessen verfolgten und weder das Gemeinwohl noch die konkreten sozialen und ökologischen Auswirkungen ihres Handelns bedachten. Folglich entstanden zahlreiche raumbezogene Konflikte und, was noch schwerer wog, schwerwiegende Umweltbelastungen, für deren Reduzierung bzw. Beseitigung sich keine Institution direkt verantwortlich fühlte. Insbesondere die direkte Einleitung von Fäkalien und Abfällen in die Themse entwickelte sich während der ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts zum dringlichsten Problem der britischen Hauptstadt. Besonders prekär war, dass die Themse damals zugleich das wichtigste Trinkwasserreservoir für die ärmeren Bevölkerungsteile Londons bildete. Eine Folge der immensen Wasserverschmutzung war der Ausbruch der asiatischen Cholera im Jahre 1831.[5]

Zwar war bereits 1848 eine staatlich kontrollierte *Metropolitan Commission of Sewers* eingesetzt worden, die sich gemeinsam mit der nur für den kleinen Bereich der Altstadt (City) zuständigen *City Commission of Sewers* um die Abwasserthematik kümmern sollte. Der Fokus beider Kommissionen war jedoch im Wesentlichen auf die Entwässerung der Straßen gerichtet, in deren Gossen die Abwässer direkt Richtung Themse flossen. Diese Form der oberflächlichen Entsorgung war nicht nur Grund für erhebliche Geruchsbelästigungen, sondern sorgte auch für eine zunehmende Verschmutzung der Themse, deren Wasser von einem zeitgenössischen Karikaturisten treffend als „Monster Soup" bezeichnet wurde.[6] Besonders problematisch war, dass die Abwässer nie vollständig abflossen. Denn die Themse ist innerhalb des Stadtgebietes noch stark tideabhängig, so dass die Abwässer bei auflaufendem Wasser teilweise wieder zurückgespült wurden.[7]

Vor dem Hintergrund der dargelegten Stadtentwässerungs- und Stadthygieneprobleme nahm der Druck auf die britische Regierung zu, endlich eine für Groß-London zuständige Körperschaft zu etablieren. Diese sollte sich insbesondere mit der Lösung der Abwasserproblematik befassen. Schließlich verabschiedete das Parlament im Jahre 1855 ein entsprechendes Gesetz, das *Metropolis Management Act*. Noch im Dezember desselben Jahres[8] wurde auf dieser gesetzlichen Grundlage mit dem *Metropolitan Board of Works* (MBW) das erste zentrale Selbstverwaltungsorgan Groß-Londons eingesetzt.[9] Die Gründung des MBW markiert zugleich den Beginn der 160-jährigen Geschichte von

Megastädte im 20. Jahrhundert, Göttingen 2006, S. 81.

4 Spekulanten, Baugesellschaften, Adligen und Industriellen.

5 *C. Polinna*, Das Zentrum von London, in: *H. Bodenschatz* (Hrsg.), Renaissance der Mitte, Zentrumsumbau in London und Berlin, Berlin 2005, S. 29.

6 *R. Porter*, London. A Social History, London 1996, S. 266.

7 *C. Ross / J. Clark*, London. The Illustrated History, London 2008, S. 192.

8 *J. White*, London in the 19th Century, London 2008, S. 53.

9 *F. Glum*, Die Organisation der Riesenstadt. Die Verfassungen von Paris, London, New York, Wien und Berlin, Berlin 1920, S. 19.

Stadtplanung für London,[10] die durch wechselnde Gremien, Befugnisse und Territorien beeinflusst wurde. Das Ziel dieses Beitrages ist es, die Leistung der verschiedenen Planungsinstitutionen im Kontext ihrer jeweiligen politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen aufzuzeigen und zu bewerten. Im Mittelpunkt der Analyse stehen die unterschiedlichen Planungsziele, -ansätze und -ergebnisse innerhalb von fünf zeitlichen Abschnitten (vgl. Abb. 1). Diese fünf Phasen geben zugleich die Einteilung dieses Beitrages vor.

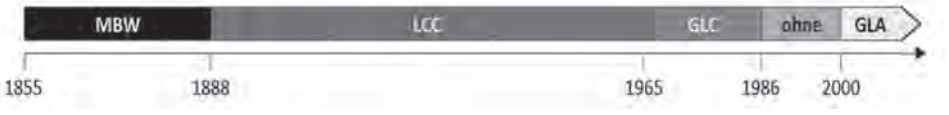


Abb. 1: Entwicklung der Verwaltungsstruktur Londons; Quelle: *eigene Darstellung*.

Phase 1 beginnt, wie erwähnt, im Jahre 1855 mit der Designation des MBW, das 1888 durch den *London County Council* (LCC) ersetzt wurde. Der LCC blieb bis 1965 für die Stadtplanung in London zuständig (Phase 2). Seine Nachfolgeorganisation, der *Greater London Council* (GLC), wurde 1986 (Phase 3) von der damaligen konservativen Regierung Margret Thatchers aufgelöst. Es folgte eine 14-jährige Periode, in der London ohne eigene Stadtregierung auskommen musste (Phase 4). Während dieser Zeit lagen als wichtig erachtete Planungs- und Verwaltungsaufgaben[11] in den Händen von Boards, die direkt der Regierung unterstellt waren. Vermeintlich weniger wichtige Aufgaben und Dienstleistungen sollten in dieser Zeit die 33 Londoner Stadtbezirke (boroughs) wahrnehmen bzw. erbringen.[12] Die fünfte und vorläufig letzte Phase umfasst den Zeitraum ab dem Jahr 2000, in dem unter der Labour-Regierung von Tony Blair in London eine neue Stadtplanungsbehörde, die Greater London Authority (GLA), eingerichtet wurde.

1. DAS METROPOLITAN BOARD OF WORKS (1855-1888)

Das MBW wurde, wie oben erläutert, die erste zentrale Selbstverwaltungseinrichtung Londons. Aus institutioneller Perspektive handelte es sich beim MBW allerdings nicht um eine demokratisch legitimierte *Planungs*institution, sondern um einen vom Staat designierten kommunalen Zweckverband. Dieser sollte in erster Linie Londons Stadtent-

10 Der Terminus „Stadtplanung für London" wurde bewusst anstelle der Bezeichnung „Londoner Stadtplanung" gewählt, weil es zwischen 1986 und 2000 letztere nicht gab, aber dennoch von Körperschaften, die der Regierung und den Stadtbezirken unterstellt waren, Stadtplanung *für* London betrieben wurde.

11 Zum Beispiel die Transformation der Docklands durch die London Docklands Development Corporation (LDDC).

12 Hierzu zählten u.a. Aufgaben aus dem Kunst-, Kultur- und Bildungsbereich.

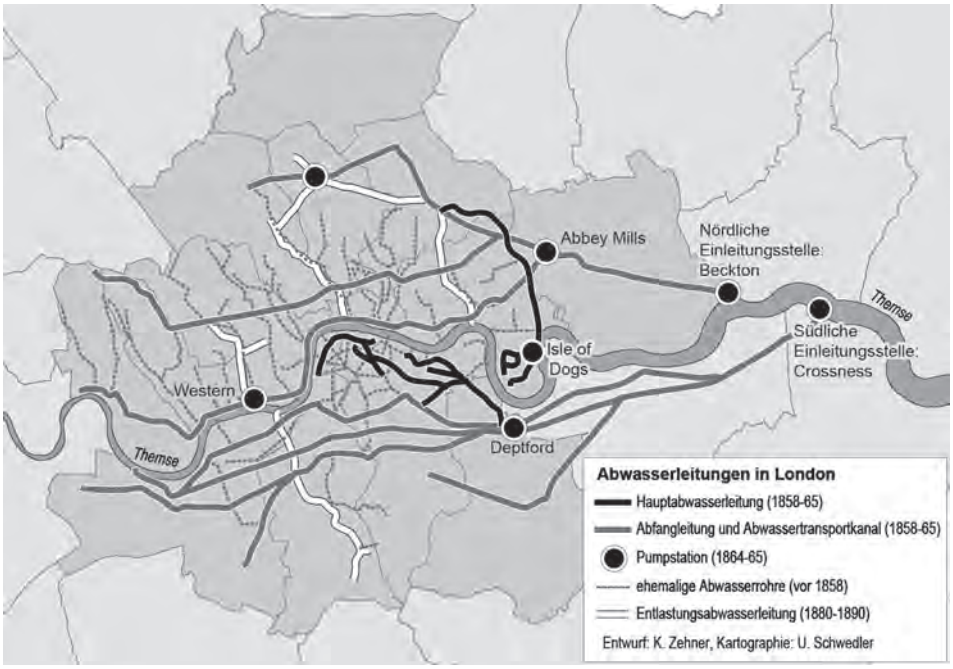


Abb. 2: Karte der Stadtentwässerung Londons um 1930; Quelle: *eigene Zeichnung.*

wässerungsproblem lösen. Überwiegend finanzierte sich das MBW aus Steuermitteln. Diese waren jedoch so knapp bemessen, dass der mit der Realisierung dieser Aufgabe beauftragte Chefingenieur Joseph Bazalgette seine Vorstellungen zunächst nicht umsetzen konnte. Bazalgettes Pläne sahen vor, alle Abwässer innerhalb des Stadtgebietes in sechs neuen Hauptleitungen[13] zu sammeln und sie am östlichen Rande des damaligen Stadtgebietes, weit vor den Toren der damaligen Stadt, unweit der Ortschaften Beckton und Crossness (vgl. Abb. 2) in den Fluss einzuleiten.

Wegen der fehlenden finanziellen Mittel entstand jedoch in den ersten Jahren nach der Gründung des MBW keine nachhaltige Verbesserung der Situation. Erst als im außergewöhnlich heißen Sommer des Jahres 1858 der Gestank der Themse so unerträglich wurde, dass selbst Parlamentssitzungen abgebrochen werden mussten,[14] wuchs die Bereitschaft der Regierung, die notwendigen Mittel für den Bau eines neuen, effizienteren Abwassersystems bereitzustellen. Zwischen 1858 und 1875, dem Jahr, in dem das Kanalnetz kom-

13 Drei südlich und drei nördlich der Themse.
14 Dieses Ereignis wurde als „Great Stink" bezeichnet.

Abb. 3: Pumpstation Abbey Mill (Man beachte die für ein Gebäude dieser Funktion aufwändige Fassadengestaltung im viktorianischen Baustil); Quelle: *wikimedia commons*.

plettiert wurde, entstanden auf einer Länge von 260 Kilometern die erwähnten Hauptkanäle und auf weiteren 1.760 Kilometern örtliche Kanalisationsleitungen.[15] Besonders erwähnenswert ist der Bau von insgesamt sieben Pumpstationen (vgl. Abb. 3). In zwei von ihnen, in Beckton und Crossness, wurden die Abwässer zwecks Zwischenlagerung in Auffangbecken gepumpt, um sie von dort aus bei Hochwasser in die Themse einzuleiten.

Insgesamt ist der Bau des Londoner Kanalsystems als eine der großartigsten Ingenieursleistungen des 19. Jahrhunderts zu betrachten. Ohne die Etablierung des MBW hätte diese Leistung mit großer Wahrscheinlichkeit nicht erbracht werden können.

Vor diesem Hintergrund erscheint die Auflösung des MBW nur dreizehn Jahre nach Fertigstellung des verbesserten Londoner Kanalsystems auf den ersten Blick unverständlich. Es gab jedoch drei Gründe, die dafür sprachen, das MBW 1888 durch eine andere Körperschaft, den *London County Council* (LCC), zu ersetzen. Erstens benötigte London nach wie vor eine Planungsinstitution, die das MBW definitiv nicht gewesen war, auch wenn es neben seinem vorrangigen Zweck im Laufe der Zeit zusätzliche Verwaltungs-

15 *P. Ackroyd*, London. Die Biographie, London 2000, S. 383.

aufgaben übernommen hatte. Zu diesen Aufgaben hatten die Beseitigung von Slums, der soziale Wohnungsbau, die Verwaltung der Feuerwehr und die Pflege größerer Grünflächen gezählt.[16] Dass sich das MBW insbesondere der Stadtentwässerungsprobleme verschrieben hatte, bedeutete jedoch zugleich, dass seine anderen Aufgaben nachgeordnete Prioritäten hatten. Die Vernachlässigung dieser Ziele, insbesondere des sozialen Wohnungsbaus, wurde jedoch angesichts des rasanten räumlichen Wachstums Londons zunehmend problematischer.

Zweitens war das MBW keine demokratisch legitimierte Institution, sondern nach heutigem Verständnis eine Art QUANGO,[17] arbeitete also mit staatlichen Steuergeldern. Diese Mittel wurden jedoch von Mitgliedern des MBW verwaltet, die überwiegend von den Stadtbezirken entsandt worden waren. Als Lokalpolitiker nahmen diese Abgeordneten allerdings häufig eigene Interessen wahr, was Zielkonflikte der politischen Ausrichtung des MBW nach sich zog. Es war genau diese fehlende Objektivität, die dem MBW schließlich zum Verhängnis wurde. Etlichen Mitgliedern konnte von einer genau zu diesem Zweck eingerichteten *Royal Commission* Bestechlichkeit nachgewiesen werden. Und somit wurde Korruption zum dritten und entscheidenden Stressfaktor, der die Auflösung des MBW schließlich unumgänglich erscheinen ließ.[18]

2. DER LONDON COUNTY COUNCIL (1888-1965)

Als Nachfolgeorganisation des MBW wurde im Jahre 1888 der London County Council auf der Grundlage des *Local Government Act* eingesetzt.[19] Dieses Gesetz spiegelte die fortschreitende Demokratisierung der britischen Kommunalverwaltung gegen Ende des 19. Jahrhunderts wider.[20] In diesem Kontext wurde London formaljuristisch der Status einer Grafschaft (County) zugewiesen, dem ein von seiner Bürgerschaft demokratisch gewählter Grafschaftsrat (County Council) vorstehen musste. Die demokratische Legitimierung auf regionaler Ebene unterschied den LCC signifikant vom MBW, der, wie erwähnt, von der Regierung als Körperschaft (Board) eingesetzt worden war.

16 *M. Harnack*, Rückkehr der Wohnmaschinen. Sozialer Wohnungsbau und Gentrifizierung in London, Bielefeld 2012, S. 25.

17 Der Begriff QUANGO steht für „Quasi Nongovernmental Organizations" und bezeichnet Organisationen, die a) zwar der Rechtsform nach dem staatlichen Bereich zuzuordnen sind, faktisch jedoch nicht nach den Prinzipien der öffentlichen Verwaltung arbeiten, sondern selbstständig tätig sind, oder b) Organisationen, die der Rechtsform nach nicht-staatliche Organisationen sind, die faktisch jedoch staatliche Aufgaben erfüllen bzw. von staatlichen Institutionen weitgehend beeinflusst werden (z.B. Wohlfahrtsverbände); nach: www.wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/55408/quango-v4.html [18.03.2015].

18 *J. Davis*, London Government 1850-1920. The Metropolitan Board of Works and the London County Council, in: The London Journal 26, 1 (2001), S. 50; *F. Glum* (s. A 9), S. 20.

19 *F. Glum* (s. A 9), S. 20.

20 *E. Schröter* (s. A 2), S. 20.

Das London County bedeckte eine Fläche von 303 km², auf der zum Zeitpunkt seiner Einrichtung ca. 4,4 Mio. Menschen lebten. Das Territorium des LCC setzte sich aus insgesamt 28 Stadtbezirken (boroughs) zusammen. Seine Ausbreitung entsprach in etwa der des heutigen Inner London.

Der LCC sollte zum einen die zentralen Aufgaben des MBW, Stadtentwässerung und Wohnungsbau, übernehmen, zum anderen kamen der ÖPNV und das Gesundheitswesen als Kernbereiche dazu.[21] Zudem wurde der LCC zur zentralen Schulbehörde für London bestimmt.

Dennoch entwickelte sich während der 77 Jahre dauernden Existenz des LCC der öffentliche Wohnungsbau zu seiner herausragenden Aufgabe. Bereits zum Zeitpunkt seiner Gründung 1888 hatte ein erheblicher Mangel an bezahlbarem Wohnraum für die ärmeren Bevölkerungsteile geherrscht.[22] Auf der Grundlage des 1885 vom Parlament verabschiedeten *Housing of the Working Classes Act* konnte der LCC auf staatliche Mittel zurückgreifen, um direkt sozialen Wohnungsbau zu betreiben. Auf dieser rechtlichen Grundlage hatte der LCC bereits um 1900 knapp 1.250 neue Gebäude errichtet.[23] Das bemerkenswerteste Projekt aus dieser Zeit war der Boundary Estate in Shoreditch, einem Stadtteil in Ost-London. Der Boundary Estate hatte einen Slum an gleicher Stelle ersetzt und eine erste punktuelle Verbesserung der Wohnsituation ärmerer Bevölkerungsteile bewirkt. Einen weiteren Impuls erhielt der öffentliche Wohnungsbau 1919 durch das *Housing and Town Planning Act*, das die Gemeinden verpflichtete, sozialen Wohnungsbau zu betreiben. Insbesondere vor dem Hintergrund der Aufgabe, die zahlreichen Rückkehrer aus dem Ersten Weltkrieg mit angemessenem Wohnraum zu versorgen, investierte der LCC unter dem Motto *Homes for Heroes* beachtlich in neue Bauvorhaben. Ein wesentliches Ziel war die Entlastung Inner Londons, so dass neue Housing Estates vor allem in den Randbereichen des zentralen Stadtgebietes entstanden. Einige Estates, die im Cottage-Baustil entstanden waren, wurden auch knapp außerhalb der County Grenzen, in Gemeinden, die heute zu Outer London zählen, errichtet. In den inneren Stadtteilen wurde dagegen eine kompaktere Bauform im Geschosswohnungsbau bevorzugt. Der Wapping Estate im Bezirk Tower Hamlets mit seinen 824 Wohneinheiten, die sich auf elf Gebäude verteilen, liefert ein eindrucksvolles Beispiel für diese Bauweise (vgl. Abb. 4).

Im Jahr 1928 änderte sich die Standortpolitik des LCC. Zum einen erhielt der private Wohnungsbau in den äußeren Vororten, die mittlerweile durch Bahnlinien und die U-Bahn gut an die zentralen Stadtgebiete angeschlossen waren, neue Impulse. Dadurch stiegen dort die Grundstückspreise an. Zum anderen konzentrierte sich der soziale

21 *T. Travers*, Die Stadtverwaltung Londons. Rückblick und Perspektiven, in: *M. Röber/E. Schröter/H. Wollmann* (s. A 2), S. 115.

22 *M. Harnack* (s. A 16), S. 24 f.

23 *M. Brenner*, London, in: *J. Friedrichs* (Hrsg.), Stadtentwicklungen in West- und Osteuropa, Berlin/New York 1985, S. 167.

Abb. 4: Wapping Housing Estate als Beispiel für sozialen Wohnungsbau des LCC in den 1920er Jahren; Foto: *K. Zehner,* 2011.

Wohnungsbau erneut auf die Inner City-Gebiete, wodurch sich ein dichotomes Muster herausbildete. Der öffentliche Wohnungsbau war auf Inner London fokussiert, während der private Wohnungsbau verstärkt in Outer London anzutreffen war.

Einen weiteren Umbruch der Wohnungsbaupolitik gab es im Jahre 1950, als die Verantwortlichkeit für den sozialen Wohnungsbau innerhalb des LCC von seiner Ingenieursabteilung auf die Architekturabteilung wechselte. Der Hintergrund dieses Wechsels war die zunehmende Kritik an der gestalterischen und typologischen Qualität der Neubauten.[24]

Festzuhalten bleibt, dass der LCC bis zum Zeitpunkt seiner Ablösung im Jahre 1965 durch eine neue Verwaltungsbehörde für Groß-London, den *Greater London Council* (GLC), erhebliche Verbesserungen der Wohnsituation im öffentlichen Sektor erreicht hatte. Dass der LCC dennoch aufgelöst wurde, hatte zwei Gründe.

Zum einen ergab sich die Notwendigkeit zu einer Verwaltungsreform aus der Tatsache, dass sich London vor allem zwischen den beiden Weltkriegen weit über die Grenzen des London County entwickelt hatte. Das Territorium des LCC reichte inzwischen nicht mehr aus, um Verbesserungen der Infrastruktur und des Wohnungsbaus angemessen durchzuführen. Somit lag es nahe, eine kommunale Gebietsreform durchzu-

24 *M. Harnack* (s. A 16), S. 28 f.

führen mit dem Ziel mit Greater London eine neue Großregion innerhalb Englands zu schaffen, für die schließlich auch eine neue Verwaltungsstruktur gefunden werden musste.

Zum anderen gab es einen politisch motivierten Reformgrund. Seit 1934 war der LCC zu einer Hochburg der Labour-Partei geworden. Mit der Eingemeindung der äußeren Vororte, in denen die Tories dominierten, hoffte die konservative Zentralregierung auf kommunaler Ebene einen Wechsel zu ihren Gunsten zu erzielen. Um dieses Ziel zu erreichen, setzte sie wiederum eine *Royal Commission* ein, die erwartungsgemäß die Empfehlung aussprach, dass der LCC durch eine geeignetere Behörde zu ersetzen sei.[25]

Abb. 5: Greater London mit den boroughs Inner und Outer Londons; Quelle: eigener Entwurf nach *Butler et al.* (s. A 27).

3. DER GREATER LONDON COUNCIL (1965-1986)

Mit dem *London Government Act* von 1963 wurde eine neue, betont großräumige Verwaltungsbehörde, der Greater London Council, geschaffen, der zum 1. April 1965 seine Arbeit aufnahm. Flächenmäßig umfasste er das Gebiet des ehemaligen LCC, Inner London, und das Gebiet Outer London (vgl. Abb. 5), also 1.580 km² mit knapp 7,5 Mio. Einwohnern.[26]

Mit der Einrichtung des GLC ging auch eine Neuorganisation der unteren, lokalen Verwaltungsebene einher. Die vormals 28 boroughs Inner Londons wurden zu 14 zusammengefasst, während in Outer London 19 boroughs eingerichtet wurden. Die einzelnen boroughs waren weiterhin selbstständige Verwaltungen mit eigenen Aufgaben, die insbesondere publikumsintensive, lokale Dienstleistungen umfassten. Schon aufgrund ihrer Größe stellten sie ein starkes Gegengewicht zum GLC dar.

Das entscheidende Manko des GLC war jedoch, dass der neuen Stadtverwaltung die Befugnisse einer effektiven großräumigen Planungsbehörde fehlten. Zahlreiche wichtige

25 *I. Haywood*, City management profile: London, in: Cities 15, 5 (1998), S. 384.
26 *E. Schröter* (s. A 2), S. 22.
27 *T. Butler / C. Hamnett / M. Ramsden*, Inward and Upward: Marking Out Social Class Change in London, 1981-2001, in: Urban Studies 45, 1 (2008), S. 71.

borough-übergreifende Planungs- und Infrastrukturaufgaben, wie ÖPNV, allgemeine Verkehrsplanung, sozialer Wohnungsbau und Flächennutzungsplanung, waren nicht klar dem GLC zugeordnet worden. Folglich gab es ausgeprägte Zuständigkeitsrivalitäten mit den boroughs.[28]

Auch gegen Einmischungen der Zentralregierung musste der GLC sich regelmäßig wehren. Da der GLC budgetmäßig von der Zentralregierung abhängig war, stellte dies ein schwieriges Unterfangen dar. In Anbetracht dieses Kräftemessens wurde der GLC treffend als Spielball zwischen der lokalen Ebene, den boroughs, und der nationalen Ebene, der Zentralregierung, charakterisiert.[29]

Die unsichere Stellung des GLC spiegelte sich auch in seiner Stadtplanung wider. Exemplarisch hierfür sind der soziale Wohnungsbau sowie die Revitalisierungsversuche der London Docklands.

Hinsichtlich des sozialen Wohnungsbaus hatte der GLC weniger Befugnisse als sein Vorgänger, der LCC. Er musste sich die Verantwortlichkeiten hierfür mit den 33 boroughs teilen, welche für das Wohnungswesen in ihrem jeweiligen Verwaltungsgebiet uneingeschränkte Planungshoheit hatten. Der GLC war dementsprechend auf die Kooperationsbereitschaft der einzelnen boroughs angewiesen.[30] Weil diese in den ärmeren und den von Wohnungsnot und Kriegszerstörungen betroffenen Stadtteilen am größten war, fanden dort verstärkt Bautätigkeiten des GLC statt.[31]

Bis zum Jahre 1971 gab es sowohl seitens des GLC als auch der boroughs große Anstrengungen der anhaltenden Wohnungsnot beizukommen. Im Gegensatz zum LCC, dessen Priorität auf der Qualität der Wohnungen gelegen hatte, setzten sie hierfür auf Quantität. Immer mehr Hochhäuser entstanden in industrieller Systembauweise. Zwar wurde die öffentliche Hand so der größte Anbieter von Wohnraum,[32] technische Mängel, ein monotones Erscheinungsbild und Ineffizienz waren allerdings die Konsequenzen.[33]

Den traurigen Schlusspunkt des Massenwohnungsbaus bildete schließlich das so genannte Ronan Point Disaster am 16. Mai 1968. Ausgelöst durch eine Gasexplosion stürzte das Hochhaus im Osten Londons aufgrund einer falschen Bauausführung teilweise ein (vgl. Abb. 6). Fünf Menschen starben, 17 wurden verletzt.[34]

28 *E. Schröter* (s. A 2), S. 22 f.

29 *D. Schubert*, Die wachsende Metropole London – Transformationen von Planung und Verwaltung vom Urban Government zur Urban Governance, in: *U. Altrock / D. Schubert* (Hrsg.), Wachsende Stadt: Leitbild – Utopie – Vision?, Wiesbaden 2004, S. 100.

30 *M. Glendinning/S. Muthesius*, Tower Block: Modern Public Housing in England, Scotland, Wales and Northern Ireland, New Haven/London 1994, S. 274.

31 *M. Harnack* (s. A 16), S. 33.

32 *M. Brenner* (s. A 23), S. 226.

33 *M. Harnack* (s. A 16), S. 33 f.; *Y. Porath / F. Schumacher*, Ein Führer durch den sozialen Wohnungsbau Londons, Kassel 1980, S. 142.

34 *M. Harnack* (s. A 16), S. 35.

Die Konservativen veranlassten schließlich Ende der 1970er Jahre die Veräußerung des Wohnungsbestands des GLC an die entsprechenden boroughs bzw. dessen Privatisierung. Der Londoner Stadtverwaltung wurden auf diese Weise die Möglichkeiten genommen, noch zukunftsweisende Akzente im sozialen Wohnungsbau zu setzen.

Ähnlich erfolglos reagierte der GLC auf die Mitte der 1960er Jahre beginnende Schließung der Londoner Docks. Rasch stieg die Arbeitslosigkeit in der lokalen Bevölkerung. Der zu dieser Zeit konservativ regierte GLC unternahm zur Lösung gemeinsam mit der konservativen Zentralregierung einen ersten Revitalisierungsversuch. Sie beauftragen das private Planungsbüro „Travers Morgan and Partners", Pläne für nachfolgende Nutzungsmöglichkeiten der bereits stillgelegten Hafengebiete auszuarbeiten. Zu einer Umsetzung dieser Pläne kam es unter dem GLC jedoch nicht mehr. Grund hierfür war die Kritik des inzwischen labour-dominierten GLC, dass der Plan die Interessen der lokalen Bevölkerung nicht berücksichtigte. Unterstützung erhielt er dabei aus der Öffentlichkeit, in welcher sich massive Proteste und zahlreiche Bürgerinitiativen formierten.[36]

Abb. 6: Das Hochhaus Ronan Point in Newham nach einer Gasexplosion am 16. Mai 1968; Quelle: (s. A 35).

Im Januar 1974 nahm man daher einen Richtungswechsel vor: das Docklands Joint Committee wurde gegründet. Sowohl der GLC als auch die betroffenen boroughs erhielten hier Mitspracherechte. Seine Ziele konnte das Docklands Joint Committee dennoch nur partiell erreichen, weswegen es nach einem erneuten Wechsel der politischen Mehrheitsverhältnisse im Jahre 1981 wieder abgeschafft wurde.[37]

Den Plan einer vollständigen Revitalisierung der London Docklands konnte der GLC somit nicht umsetzen. Je nach Machtverhältnissen gab es immer wieder wechselnde Visionen für die Docklands bei der Londoner Stadtverwaltung und der nationalen Regierung. Überdies forderten die boroughs und die lokale Bevölkerung ihre Beteiligung ein.

35 Daily Telegraph nach www.failedarchitecture.com/the-downfall-of-british-modernist-architecture/ [14.06.2015].

36 *K. Zehner*, Vom maroden Hafen zur glitzernden Nebencity: Die London Docklands. Eine Bilanz nach drei Jahrzehnten Strukturwandel, in: Raumforschung und Raumordnung 66, 3 (2008), S. 274 f.

37 Ebda.

Dies verdeutlicht einmal mehr, dass der GLC zwischen den nationalen und lokalen Interessen aufgerieben wurde. Auch in der Hafenentwicklung war es dem GLC somit nicht gelungen, Erfolge vorzuweisen. Mit der Abschaffung des Docklands Joint Committee übertrug die Zentralregierung unter Margaret Thatcher diese Aufgabe 1981 der eigens hierfür eingerichteten London Docklands Development Corporation (LDDC).

Alles in allem zeigen sowohl der soziale Massenwohnungsbau als auch der gescheiterte Revitalisierungsversuch der London Docklands die mangelnde Effektivität des GLC. Trotz der eigentlich verwaltungsorganisatorisch richtigen Idee eine Behörde einzurichten, die das gesamte Stadtgebiet Greater London abdeckte, konnte diese keine erfolgreiche Leistungsbilanz aufweisen. Ihr Zuständigkeitsgebiet war wirtschaftlich, gesellschaftlich und kulturell schlichtweg zu inhomogen und von divergierenden politischen Interessen geprägt, während eine klare Definition ihrer Befugnisse fehlte. Dies sind einige von zahlreichen Gründen, die zur ersatzlosen Abschaffung des GLC im Jahre 1986 führten.[38]

Zudem spielte politisches Kalkül wiederum eine wichtige Rolle. So wurde dessen Ende mit der Wiederwahl der damaligen konservativen Premierministerin Margaret Thatcher zementiert. Diese focht mit dem labour-geführten GLC und insbesondere seinem radikalen linken Wortführer Ken Livingstone, dessen Programme bei den Londonern überaus beliebt waren, einen Machtkampf aus. Livingstone war Thatcher aber ein Dorn im Auge, zumal sie den GLC als verschwenderisch und überflüssig empfand. Ihrer Meinung nach konnten die Aufgaben des GLC ebenso gut von den weiterhin bestehenden boroughs ausgeführt werden. Daraufhin wurde die Londoner Stadtverwaltung am 31. März 1986 – trotz Protesten von GLC-Mitgliedern und Bevölkerung – auf Grundlage des *Local Government Act* von 1985 gänzlich abgeschafft.[39]

4. DIE ZEIT OHNE STADTVERWALTUNG (1986-2000)

Nach dem Ende des GLC existierten in Greater London nur noch die untere, lokale Verwaltungsebene, sprich die 33 boroughs, und unmittelbar darüber die nationale Regierung. Erstere blieben in ihrer Struktur erhalten. Die Verwaltungen der boroughs waren nach wie vor innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereiches für die zahlreichen publikumsintensiven, lokalen Dienstleistungen verantwortlich und bekamen zusätzliche Aufgaben übertragen (z.B. das Schulwesen Inner Londons). Letztere nahm weiterhin starken Einfluss auf die Londoner Stadtentwicklung, z.B. bei der Revitalisierung der Docklands, und übernahm zahlreiche Aufgaben des ehemaligen GLC. Exemplarisch seien die Straßenplanung (Department of Transport) und die Strategische Planungsleistung (Department of the Environment bzw. ab 1994 Government Office for London) ge-

38 Vgl. *B. O'Leary*, Why was the GLC abolished?, in: International Journal of Urban and Regional Research 11, 2 (1987).

39 *E. Schröter* (s. A 2), S. 23 f.

nannt.[40] Infolgedessen war die Zentralregierung in Greater London mächtiger als in anderen Teilen des Landes.[41]

Überdies wurden zahlreiche Aufgaben des GLC auf weitere, größtenteils neu eingerichtete Fachbehörden aufgeteilt. Zu unterscheiden sind hier einerseits so genannte „joint committees", welche gemeinsame Komitees der verschiedenen boroughs waren und die Verantwortung für jeweils einen Arbeitsbereich innehatten. Die organisatorische Aufteilung der verschiedenen Arbeitsbereiche war eine Vorsichtsmaßnahme vor allem konservativer Politiker, um der Entstehung einer neuen „Monsterbehörde" für Greater London vorzubeugen.[42] Andererseits existierten so genannte „appointed bodies", welche von der Regierung eingesetzt wurden. Ihr Aufgabengebiet konnte sich auf ganz Greater London oder nur Teile der Stadt erstrecken. Allen Fachbehörden gemeinsam war, dass sie nicht direkt von den Londoner Bürgern gewählt wurden.

Private und öffentlich-private *partnerships* und *boards* ergänzten diese Struktur. Durch das Fehlen einer demokratisch gewählten, gesamtstädtischen Verwaltung stieg deren Zahl erheblich an.[43] Alles in allem war das Londoner Verwaltungskonstrukt in der Zeit von 1986 bis 2000 überaus komplex und fragmentiert. Es herrschte ein regelrechtes Kompetenz- und Zuständigkeitswirrwarr. Die damit verbundenen Schwierigkeiten zeigten sich besonders deutlich in der Stadtplanung und Verkehrspolitik sowie in der Revitalisierung der London Docklands.

Das größte Problem der Stadtplanung war die Aufteilung der einzelnen Aufgaben auf verschiedene Institutionen ohne das Vorhandensein einer übergeordneten Planungsebene, die für die gesamtstädtische Ausgleichsplanung verantwortlich war. Die übergeordnete Planungsebene wäre aufgrund der Komplexität und Dynamik städtischer Entwicklungsprozesse wichtig gewesen. Auf diese Weise hätten Widersprüche zwischen und fehlende Voraussetzungen für Fachplanungen vermieden werden können.

Die boroughs selbst übernahmen zwar die Verantwortlichkeit für lokale Probleme und waren innerhalb ihres Zuständigkeitsgebiets um wirkungsvolle Lösungen bemüht, doch es gelang ihnen nicht gebietsübergreifende, strategische und regionale Angelegenheiten zu bewältigen. Dies verstärkte die unterschiedliche Entwicklung zwischen armen und reichen boroughs. Die damalige Rezession trug zur weiteren politischen Destabilisierung Greater Londons bei. Unter den Londonern machte sich schließlich Unruhe über Kriminalität, Verkehrsprobleme, Arbeitslosigkeit, Mangel an bezahlbarem Wohnraum usw. breit. Es war die Zeit der Krise Londons.[44]

40 *S. Nissen*, Die gegenwärtige Struktur der Londoner Stadtverwaltung, in: Zeitschrift für Sozialreform 44, 7 (1998), S. 462-465.

41 *T. Travers / G. Jones / M. Hebbert / J. Burnham*, The Government of London, York 1991, S. 4.

42 *E. Schröter* (s. A 2), S. 25.

43 *S. Nissen* (s. A 40), S. 464 f.

44 *D. Schubert* (s. A 29), S. 103 f.

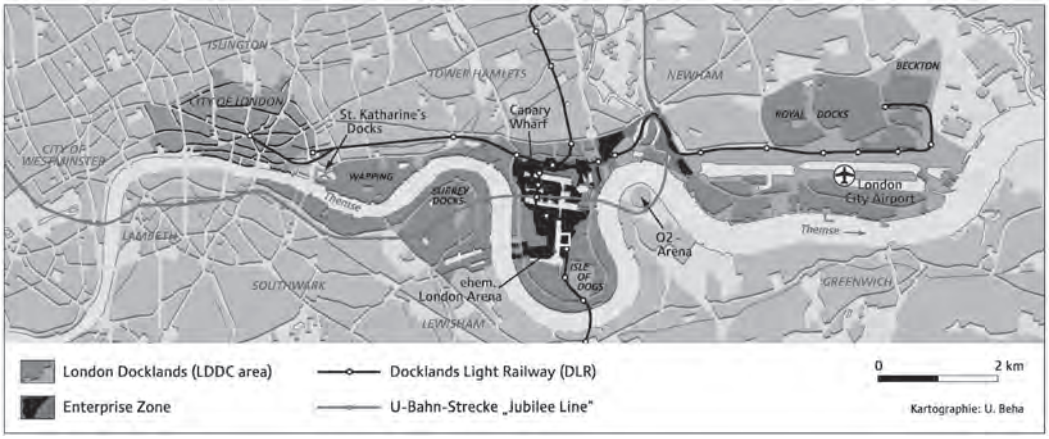


Abb. 7: Zuständigkeitsgebiet der London Docklands Development Corporation; aus: *K. Zehner* (s. A 36), S. 276.

Der Zuständigkeitswirrwarr für den Londoner Verkehr belegt die gerade beschriebene Problematik eindrucksvoll. So besaßen mehr als 40 Institutionen und Behörden (inkl. der Hafen- und Flughafenbehörden) Verantwortlichkeiten in der Londoner Verkehrspolitik.[45] Angesichts einer solchen Desorganisation war erwartungsgemäß auch die inhaltliche Ausgestaltung schwierig.[46] Den sich größtenteils gegenüberstehenden Interessen fehlte ein übergeordnetes Gesamtkonzept zur Koordination des Londoner Verkehrs. Verschärft wurde die Situation zudem durch die finanzielle Abhängigkeit vom britischen Verkehrsministerium. Die Londoner Verkehrsprojekte standen im direkten Wettbewerb mit solchen des übrigen Großbritanniens.[47] London erlangte dadurch das Image einer Stadt mit verstopften und für Fußgänger lebensgefährlichen Straßen sowie unzuverlässigen U-Bahnen.[48]

Einen Paradigmenwechsel erlebte in der Zeit ohne Stadtverwaltung und damit unter dem Einfluss der britischen Zentralregierung, namentlich der konservativen Premierministerin Margaret Thatcher, auch die Revitalisierung der Londoner Docklands. Von 1981

45 *S. Nissen*, Die regierbare Stadt: Metropolenpolitik als Konstruktion lösbarer Probleme. New York, London und Berlin im Vergleich, Wiesbaden 2002, S. 90.

46 Anzumerken ist, dass die damalige politische Situation zwar für die Persistenz und Lösungsunfähigkeit der beschriebenen Probleme verantwortlich war, zur Entstehung jedoch auch weitere, von der lokalen Ebene unabhängige Faktoren beitrugen. So wurde von 1986 bis 2000 eher Politik *für* London statt Politik *in* London betrieben. Ferner spielten sozio-ökonomische Entwicklungen, wie bspw. die Deindustrialisierung, eine Rolle; vgl. *S. Nissen* (s. A 40), S. 462, 473.

47 *S. Nissen* (s. A 40), S. 469.

48 *C. Polinna*, Towards a London Renaissance: Projekte und Planwerke des städtebaulichen Paradigmenwechsels im Londoner Zentrum, Detmold 2009, S. 323.

bis 1988 war die von der Regierung eingesetzte LDDC für die Erneuerung des einstigen Hafens zuständig (vgl. Abb. 7).

Ihre Aufgabe bestand als Fachbehörde (appointed body) darin, durch eine anpassungsfähige und bedarfsorientierte Arbeitsweise eine uneingeschränkte Entfaltung der marktwirtschaftlichen Kräfte zu ermöglichen.[49] Die LDDC sollte also ganz im Sinne von Thatchers Deregulierungs- und Liberalisierungspolitik handeln. Die Zentralregierung stellte ihr hierfür alle erforderlichen finanziellen und rechtlichen Mittel zur Verfügung.[50] Auf demokratische Planungsverfahren und Nutzungspläne wurde verzichtet, weil sie der unbürokratischen Arbeitsweise hinderlich gewesen wären. Die LDDC verstand sich somit nicht als Planungsbehörde, sondern als Moderatorin und Koordinatorin des Revitalisierungsprozesses.[51] Dieses Vorgehen stieß bei der lokalen Bevölkerung, den Investoren etc. auf gegensätzliche Resonanz.

Für das Verfahren der LDDC sprach, dass sie dem Bedarf entsprechend flexibel und schnell handeln konnte.[52] Planung hätte ihrem Wesen nach zeitliche Verzögerung bedeutet. Durch die Einsparung dieser Zeit war es dem appointed body möglich, unverzüglich Land zu erwerben, Straßen zu bauen, Projekte zu bewilligen bzw. abzulehnen u.v.m.

Diesen Vorteilen standen andererseits zahlreiche Nachteile gegenüber. So ging die Revitalisierung an den Bedürfnissen der ansässigen Bevölkerung vorbei. Ihr war ebenso wie den gewählten lokalen Verwaltungen der boroughs keinerlei Mitspracherecht eingeräumt worden. Überdies war das Vorgehen der LDDC weder unter sozialen noch unter ökonomischen oder ökologischen Gesichtspunkten nachhaltig. Dementsprechend scheiterten einige Projekte, wie z.B. die London Arena.[53] Entgegen Thatchers Annahme konnte der Markt eben nicht alles selbstständig regeln.

Trotz der harschen Kritik an der Arbeit der LDDC gelang es ihr bis zu ihrer Abwicklung im Jahre 1998 das Gebiet um Canary Wharf, im Herzen der London Docklands, zu einer pulsierenden, überwiegend auf Büronutzung ausgerichteten Nebencity zu entwickeln. Die Revitalisierung der London Docklands hatte damit einen entscheidenden Schritt gemacht,[54] auch wenn sie noch lange nicht abgeschlossen war.

Das Beispiel der London Docklands zeigt, dass es in der Zeit ohne Stadtverwaltung je nach Blickwinkel durchaus auch gelungene Projekte gab. Nichtsdestotrotz ist insge-

49 *I. Klotzhuber*, Die Isle of Dogs in den Londoner Docklands. Management und Zukunft eines derelikten innenstadtnahen Hafengebietes, in: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg 85 (1995), S. 210.

50 *W. Bor*, Zurück zur Planung – große Projekte in London 1985 bis 1995, in: *H. Becker / J. Jessen / R. Sander* (Hrsg.), Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa, Stuttgart und Zürich 1998, S. 397.

51 *K. Zehner* (s. A 36), S. 275.

52 Ebda., S. 280.

53 Ebda., S. 279 f.

54 Neben der Arbeit der LDDC haben auch externe Einflüsse zur Entwicklung der London Docklands beigetragen. Insbesondere der Big Bang des Jahres 1986 sowie die Stärkung der Position Londons als Alpha Global City seien erwähnt; vgl. *K. Zehner* (s. A 36), S. 280.

samt ein durchweg negatives Fazit zu ziehen. Die mit der Auflösung des GLC 1986 geschaffenen Verwaltungs- und Planungsinstitutionen erwiesen sich als illegitim, ineffektiv und ineffizient. Sie wurden den an sie gestellten Ansprüchen einfach nicht gerecht. Es fehlte *eine* demokratisch gewählte Verwaltung für Greater London, die für die Lösung gesamtstädtischer Entwicklungs- und Planungsaufgaben zuständig war. Zudem mussten die anstehenden sozialen und ökonomischen Probleme gelöst werden. Die Stadtpolitik und -planung in der Zeit von 1986 bis 2000 bedurfte folglich einer grundlegenden Verwaltungsreform. Diese Einschätzung wurde sowohl von der Bürgerschaft als auch von führenden Wirtschaftsunternehmen geteilt.[55]

5. DIE GREATER LONDON AUTHORITY (SEIT 2000)

1999 wurde schließlich von Tony Blairs Labour-Partei, die mittlerweile die Regierung stellte, ein entsprechendes Gesetz, das *Greater London Authority Act*, erlassen. Auf seiner Basis sollte London wieder mit einer eigenen Stadtverwaltung ausgestattet werden. Nachdem das Act im Oktober 1999 von der Königin gebilligt worden war, wurde im Jahr 2000 die Greater London Authority (GLA) gegründet. Sie setzt sich aus zwei direkt und zwar jeweils für vier Jahre gewählten Instanzen zusammen, dem Bürgermeister (Mayor of London) und einer Stadtverordnetenversammlung (London Assembly[56]).

Die Verwaltungsstruktur der Greater London Authority ist gemessen an der ihrer Vorgänger als relativ schlank zu werten.[57] Zudem besitzt der Bürgermeister eine starke Position. Seine Entscheidungen kann die Assembly nur mit einer Zwei-Drittel-Mehrheit ablehnen. Ihr Kontrollrecht beschränkt sich in der Praxis auf Fragestunden und Anhörungen. Die Hauptaufgabe der GLA lässt sich im Wesentlichen unter dem Begriff „strategische Planung" zusammenfassen. Ergänzend wurde ein funktionaler Unterbau geschaffen, der sich aus vier so genannten *functional bodies* zusammensetzt: das Transport for London, die London Fire and Emergency Planning Authority, das Mayor´s Office for Policing and Crime sowie die London Legacy Development Corporation. Diese Sonderbehörden sind direkt der GLA unterstellt und erbringen für sie Dienstleistungen.[58]

Gemäß des *Greater London Authority Act* ist der Mayor of London verpflichtet eine *Spatial Development Strategy* aufzustellen, in der alle relevanten städtischen Entwicklungsbereiche, Verkehr, Wirtschaft, Wohnen, Handel, Freizeit und Umwelt, gebündelt

55 *M. Hebbert*, London – das Paradoxon der Abschaffung des Greater London Council, in: Comparativ 5, 5 (1995), S. 71; *V. Coopers / V. Lybrand*, London: World City Moving into the 21st Century, London 1991.
56 Die London Assembly setzt sich aus 25 Vertretern zusammen.
57 *E. Schröter* (s. A 2), S. 29.
58 *Greater London Authority* (Hrsg.), Greater London Plan, London 2009.

werden und ihre räumliche Ausprägung dargelegt wird.[59] Dieser Pflicht sind sowohl der erste Bürgermeister Ken Livingstone (Amtszeit 2000-2008) als auch sein Nachfolger Boris Johnson (Amtszeit seit 2008) umfänglich nachgekommen. Ein erster Entwurf des so genannten „London Plan" wurde im Mai 2001 vorgelegt, eine überarbeitete Version erschien im Sommer 2002, und im Februar 2004 wurde schließlich der erste London Plan publiziert. Vier Jahre später erschien eine verbesserte Version. Nach seinem Wahlsieg im Jahre 2008 kündigte der neue Bürgermeister Boris Johnson eine Neufassung an, die 2011 fertig gestellt wurde. Sie hat in ihrer aktualisierten Version (letzter Stand: Oktober 2013) noch heute Gültigkeit.

Neben zahlreichen Innovationen und Projekten im Verkehrswesen, zu denen u.a. die Förderung des Radverkehrs durch so genannte „Cycling Superhighways" und die Festlegung einer Maut (congestion charge) für große Teile der Innenstadt zählen, entwickelte sich die Neugestaltung der Londoner Skyline zu einem zentralen Thema der GLA. Übergeordnetes Ziel einer zunehmend liberaleren Hochhauspolitik war es, London als Weltstadt auch städtebaulich und architektonisch attraktiver zu machen. Bürgermeister Livingstone hatte befürchtet, dass ein Fehlen hochwertiger Büroimmobilien Londons Attraktivität als Unternehmensstandort schaden und seinen unmittelbaren Konkurrenten in Europa, etwa Frankfurt und Paris, nutzen könne. Zudem wurde ein zunehmender Bedarf an Büroimmobilien sichtbar, der nur, so wurde jedenfalls argumentiert, über Hochhäuser gedeckt werden könne.[60] Bemerkenswert ist, dass die Priorisierung von Hochhäusern nicht in einem allgemeinen „laissez faire" der Planung mündete, sondern von Beginn an, an zwei Bedingungen geknüpft worden war. Erstens war eine unabdingbare Voraussetzung für die Genehmigung neuer Hochhäuser, dass diese eine hohe bauliche und ästhetische Qualität haben würden. Um diese zu garantieren wurde erwartet, dass von den Investoren nur renommierte Architekten mit dem Entwurf der geplanten Gebäude beauftragt wurden. Stellvertretend für diese Gruppe so genannter *Starchitects*[61] sei hier Sir Norman Foster genannt, dessen aufsehenerregendes Hochhaus *30 St Mary Axe* (The Gherkin) in der City einer breiten Öffentlichkeit vermittelte, dass Hochhäuser keineswegs steril und gleichförmig aussehen müssen, sondern auch reizvoll und ästhetisch ansprechend sein können. Dieses Hochhaus entwickelte sich schnell zu einem Signaturgebäude von weltweitem Bekanntheitsgrad, das letztlich eine breite gesellschaftliche und politische Akzeptanz erfuhr und den Weg für weitere Hochhausbauten in der City bereitete.

59 *S. Nissen* (s. A 45), S. 158.

60 *K. Zehner*, Londons neue Skyline: Die Auswirkungen von Stadtplanung und Strukturwandel auf die Gestalt des Stadtzentrums, in: Forum Stadt 39, 3 (2012), S. 302.

61 Als „Starchitects" wird eine kleine Gruppe weltweit bekannter Architekten bezeichnet. Zu ihr zählen u.a. Sir Norman Foster, Cesar Pelli, Renzo Piano und Rafael Viñoly.

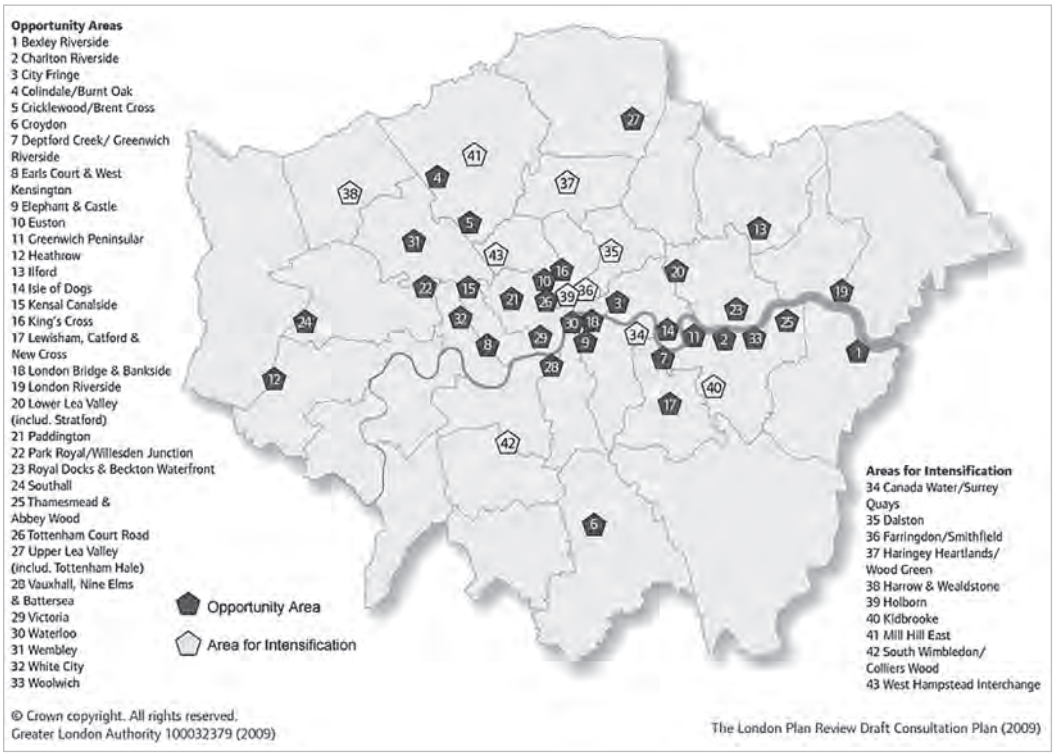


Abb. 8: Opportunity areas and areas for intensification; Quelle: *Greater London Authority* (s. A 58), S. 60.

Zweitens legte die GLA von Beginn an großen Wert auf die Standortwahl der hohen Häuser. Sie durften einerseits nur außerhalb festgelegter Sichtachsen und -korridore[62] zu als von besonderem kulturellem Wert erachteten Gebäuden (St. Paul´s Cathedral, Houses of Parliament) entstehen, andererseits wurden Verkehrsknotenpunkte als besonders wünschenswerte Standorte präferiert.[63] Solche Verkehrsknotenpunkte wurden im London Plan als *opportunity areas* deklariert. So werden gemäß der Sprachregelung der GLA innerstädtische Brachflächen genannt, die aufgrund ihrer verkehrlichen Lage das Po-

62 Das *London View Management Framework* ist ein Katalog, in dem textlich und kartographisch strategisch wichtige Sichtbeziehungen dargelegt sind (www.london.gov.uk/priorities/planning/supplementary-planning-guidance/view-management/london-view-management-framework-march-2012-high-res-files [18.03.2015].

63 *DEGW* (Hrsg.), London´s Skyline, Views and High Buildings, London 2002, v.

tenzial besitzen, als Wirtschafts- und Wohnstandorte erfolgreich entwickelt zu werden.[64] Als diesbezüglich besonders gelungene Beispiele sind The Shard und der Heron Tower zu nennen. The Shard, mit über 300 Metern das höchste Bürogebäude in der Europäischen Union, befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof London Bridge, während der Heron Tower vis-à-vis vom Bahnhof Liverpool Street errichtet wurde.

Abb. 9: Sir Norman Fosters Bürohochhaus 30 St. Mary Axe (The Gherkin); Foto: *K. Zehner*, 2011.

6. ZUSAMMENFASSUNG

Von einer geordneten Stadtplanung in bzw. für London kann erst seit ca. 160 Jahren die Rede sein. Zuvor waren Aufgaben und Zuständigkeiten auf eine Vielzahl von Institutionen verteilt. Die Historie der Stadtplanung für London lässt sich in fünf zeitliche Abschnitte gliedern, in denen sowohl demokratisch gewählte als auch staatlich bestimmte Institutionen für Planungs- und Verwaltungsaufgaben zuständig waren. Diese lassen sich aufgrund ihres Rechtsstatus, ihrer Legitimität, ihrer Aufgaben und Ziele sowie ihrer Effizienz beurteilen. Ihnen gemeinsam ist die Tatsache, dass sie politisch jeweils zwischen der nationalen Ebene, vertreten durch die Regierung, und der lokalen Ebene, repräsentiert durch die boroughs, angesiedelt waren. Dadurch waren die Stadtverwaltungen stets auch in unterschiedlichem Maße von beiden Ebenen abhängig bzw. wurden von diesen beeinflusst.

So war das MBW eine von der Regierung designierte Körperschaft, die sowohl von der Regierung finanziell abhängig war als auch von ihr beaufsichtigt wurde. Als vergleichsweise autarke Behörde kann dagegen der LCC aufgefasst werden, der erst weichen musste, als klar wurde, dass das ihm unterstellte Territorium inzwischen zu klein geworden war,

64 Idealerweise sollen hier 5.000 neue Arbeitsplätze und/oder 2.500 neue Wohneinheiten entstehen.

um die infrastrukturellen Aufgaben für London noch angemessen durchführen zu können. Der ihm folgende GLC ist ein Paradebeispiel dafür, dass eine Stadtbehörde nur effizient arbeiten kann, wenn sie auch die politische Macht besitzt, um ihre Pläne durchzusetzen. Dass dies gelingen kann, belegt auf eindrucksvolle Weise die GLA. Sie hat nicht nur strategische Pläne für eine aus ihrer Sicht zukunftsfähige Entwicklung Londons erarbeitet, sondern hat diese Pläne auch umgesetzt. Leitbilder sind unter der GLA nicht visionäre Szenarien geblieben, sondern Wirklichkeit geworden.

Brent D. Ryan

STADTSCHRUMPFUNG ALS DETERMINANTE STÄDTISCHER POLITIK

DAS BEISPIEL FLINT, MICHIGAN, USA[1]

1. EINLEITUNG

In vielen Ländern der Welt „schrumpfen" Städte,[2] verlieren also an Einwohnern und Gebäudebestand. Obgleich es viele Ursachen für ein derartiges „Schrumpfen" gibt, etwa Umweltkatastrophen, Krieg oder Klimawandel,[3] ist der häufigste Grund solcher Verluste die Deindustrialisierung oder ein Wandel von produzierender Industrie hin zu einer Dienstleistungsökonomie. In den Vereinigten Staaten und in Großbritannien setzten solche Veränderungen bereits in den 1960er Jahren ein.[4] Die Dominanz der Deindustrialisierung lässt sich an der geographischen Verteilung der Schrumpfung ablesen:[5] Die größte Anzahl schrumpfender Städte liegt in ehemaligen nordamerikanischen und europäischen Industrieregionen, insbesondere im amerikanischen *rust belt* im nördlichen mittleren Westen und in den britischen und deutschen Industriegürteln.

Solche wirtschaftlichen Veränderungen können, obgleich sie dominant sind, nicht getrennt von sozialen, politischen, technologischen und anderen Triebkräften betrachtet werden. In den USA argumentieren Forscher, dass auch Rassismus und *white flight*, also der Wegzug weißer Bevölkerung, für die Bevölkerungsverluste der Kernstädte eine Rolle spielten.[6] In Osteuropa und der ehemaligen Sowjetunion dagegen verstärkten politische Umbrüche wie die deutsche Wiedervereinigung und die Bevölkerungsverlagerung zwischen ehemaligen Sowjetstaaten die Einwohnerverluste und den Wohnungsleerstand in bestimmten Städten.[7] Andernorts, wie etwa in Großbritannien, waren Einwohnerverluste eher auf technologische Veränderungen zurückzuführen, die Suburbanisierung

1 Übersetzung Englisch-Deutsch: Karoline Brombach, Stuttgart.
2 *P. Oswalt (*Ed.*),* Shrinking Cities, Vol. 1, International Research, Ostfildern-Ruit 2005.
3 *L. Vale / T. Campanella* (Eds.)*,* The Resilient City: How modern cities recover from disaster, New York 2005.
4 *B. Bluestone / B. Harrison,* The Deindustrialization of America: Plant Closings, Community Abandonment and the Dismantling of a Basic Industry, New York 1982.
5 *P. Oswalt / T. Rieniets* (Eds.)*,* Atlas of Shrinking Cities, Ostfildern-Ruit 2006.
6 Vgl. *T. Sugrue,* The Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Postwar Detroit, Princeton 1996 und *G. H. Gamm,* Urban Exodus: Why the Jews left Boston and the Catholics stayed, Cambridge 1999.
7 *Shrinking Cities Project,* Ivanovo: Eine Stadt in postsozialistischer Transformation, 2004: vgl. www.shrinkingcities.com/fileadmin/shrink/downloads/pdfs/WP_Band_1_Ivanovo.pdf [09.08.2012].

und Dezentralisierung der Stadt vorantrieben.[8] Parallel zum vorherrschenden Erklärungsmodell der Deindustrialisierung für städtische Schrumpfung haben Ökonomen und Planer ein mehr oder weniger einheitliches Modell der politisch-strategischen Reaktion auf urbane Problemlagen und für die Revitalisierung in den Industrienationen entwickelt. Für diese Literatur sind die Arbeiten der Politikwissenschaftlerin Susan Fainstein zentral. In einer Reihe von Veröffentlichungen argumentieren Fainstein[9] und ihre Kollegen, dass eine neoliberale wirtschaftspolitische Konstellation, das sogenannte *urban regime*, als maßgeblicher Entscheidungsträger für die städtebauliche Neuordnung auftrat, nachdem staatliche Planung in den 1970er und 1980er Jahren an Bedeutung verloren hatte. Diese Theorie, die erstmals in den 1980er Jahren vorgelegt wurde, hat eine solche Zugkraft behalten, dass Altshuler / Luberoff in ihrer Studie zu zeitgenössischen Entwicklungspolitiken keine weitere aufführen konnten.[10] Andere Wissenschaftler haben ähnlich argumentiert.[11]

Befunde aus schrumpfenden Städten scheinen die Regimetheorie zu stützen. In Detroit und Philadelphia haben politische Regime, die in Partnerschaften mit Entwicklern und Unternehmen operierten, von den 1970er Jahren an städtebauliche Neuordnungen in Gang gesetzt und häufig mitfinanziert.[12] Die Umbaustrategien dieser ***urban regimes*** in schrumpfenden Städten entsprechen den Stadterneuerungsstrategien New Yorks und Londons der 1990er Jahre, die Fainstein untersucht hatte.[13] In allen Fällen zog sich der Staat nach den 1970er Jahren zurück, um privatwirtschaftlichen Entscheidungen mehr Spielraum zu geben. Andere Forscher wie Saskia Sassen[14] beobachteten über den anglo-amerikanischen Bereich hinaus zeitgleich einen globalen „Bedeutungsverlust des Staats" – als Ergebnis von Globalisierung und der erweiterten Rolle von Kapital. Dieses Argument, wenngleich in vielerlei Hinsicht qualifizierbar, ist gleichzusetzen mit einer globalen Theorie städtischer politischer Ökonomie und hat bei Stadttheoretikern entsprechend großen Anklang gefunden.

8 Vgl. *C. Peach*, London and New York: Contrasts in British and American models of segregation with a comment by Nathan Glazer, in: International Journal of Population Geography, 5:5, Sept. / Okt. 1999, S. 319-347.

9 Vgl. *S. S. Fainstein u.a.,* Restructuring the City: The political economy of urban redevelopment, New York 1983; *dies. / N. Fainstein,* Public-private Partnerships for Urban (re)development in the United States, Piscataway 1991; *dies,* The City Builders: Property development in New York and London, 1980-2000, Lawrence 2001.

10 *A. Altshuler / D. Luberoff,* Mega-Projects: The changing politics of public investment, Washington, DC 2003.

11 *J. Logan / H. Molotch*, Urban Fortunes: The political economy of place, Berkeley 1987; *C. Stone,* Regime Politics: Governing Atlanta, 1946-1988, Lawrence, KS 1989; *B. J. Frieden / L. Sagalyn*, Downtown, Inc.: How America rebuilds cities, Cambridge, MA 1989.

12 *J. M. Thomas,* Redevelopment and Race: Building a finer city in postwar Detroit, Baltimore 1997 und *B. D. Ryan,* Design After Decline: How America rebuilds shrinking cities, Philadelphia 2012.

13 Vgl. *S. S. Fainstain,* The City Builders (s. A 9).

14 *S. Sassen,* The Global City: New York, London, Tokyo, Princeton 2001.

Eine ziemlich ungewöhnliche Lücke in der Literatur zu Stadterneuerung und Stadtpolitik stellt die gebaute Umwelt selbst dar. In der volkswirtschaftlichen Literatur wird die gebaute Umwelt als relativ neutral wahrgenommen, als eine Art Leinwand, auf der sich die weitaus bedeutenderen sozio-ökonomischen Kräfte abbilden. Rae ist einer der wenigen Politikwissenschaftler, die der Bebauungsstruktur eine prägende Rolle innerhalb der Stadtpolitik zubilligen.[15] Andere Studien, wie die zuvor zitierte über London und New York von Susan Fainstein, geben umfassende Erläuterungen zu den Kräften, die zu Entwicklungen wie Battery Park City in New York und Canary Wharf in London führten, aber gestehen weder dem baulichen Ensemble noch deren Entwerfern eine ursächliche Rolle zu. In Globalisierungsstudien ist die gebaute Umwelt noch weniger präsent, was den Schluss zulässt, dass sie selbst kein Faktor ist, der auf globale Veränderung einwirkt, sondern eher die Folge wirtschaftspolitischer Kräfte. Und tatsächlich sehen die baulichen Ensembles, die Fainstein untersucht, sehr ähnlich aus (in beiden wurden die größten Gebäude vom Architekten Cesar Pelli entworfen), was dieser „Abhängigkeitsthese" eine gewisse Glaubwürdigkeit verleiht.[16] Andere Studien, die sich mit der gebauten Umwelt der Globalisierung auseinandersetzen, kamen auch – oft in polemischer Weise – zu dem Schluss, dass globale Architektur mehr oder weniger gleichförmig ist.[17]

In früheren Studien habe ich eine davon abweichende Position vertreten. In der Stadtentwicklung der letzten 20 Jahre sowohl von Philadelphia als auch von Detroit hat meiner Meinung nach die vorhandene Stadtstruktur zwar nicht die politischen Institutionen oder ökonomischen Kräfte der Stadterneuerung hervorgebracht, aber doch die materiellen Bestandteile der Stadterneuerungsstrategien bestimmt, selbst wenn die beteiligten Entscheidungsträger und Entwickler sich dieser bestimmenden Rolle nicht ganz bewusst waren. In Detroit ermöglichte eine relativ dünn mit Holzhäusern besiedelte Stadtlandschaft es Politikern und Entwicklern, verfallene Nachbarschaften in beträchtlichem Umfang zu autozentrierten Enklaven nach dem Vorbild der *suburbs* umzuformen.[18] Philadelphias wesentlich dichtere Bebauung mit Reihenhäusern beschränkte Umfang und Bandbreite des Stadtumbaus und verlangte den Politikern wenigstens ein Minimum an Aufmerksamkeit für den historischen Kontext ab, obgleich sie dazu, wie sie selbst bekannten, wenig Lust hatten.[19]

Wenngleich man behaupten kann, dass die historische Bebauungsstruktur zu einem bestimmten Zeitpunkt eines Stadterneuerungsprozesses selbst das Ergebnis vergangener politischer, sozialer und ökonomischer Kräfte ist, so ist jedoch auch unbestreitbar, dass jede gebaute Umwelt im Lauf der Zeit eine gewisse Unabhängigkeit von diesen Prozessen

15 *D. W. Rae,* City: Urbanism and its end, New Haven 2003.
16 Vgl. *S. S. Fainstain,* The City Builders (s. A 9).
17 Zum Beispiel *O. Bouman u.a.,* Al manakh, Volume 13, Rotterdam 2007.
18 *B. D. Ryan* (s. A 12), S. 95-108.
19 Ebda., S. 76-79.

erlangt. Lange nachdem die wirtschaftlichen und politischen und sogar die technischen Prozesse, die eine Bebauung hervorbrachten, verschwunden sind, bleiben die baulichen Zeugen selbst bestehen und beeinflussen Entscheidungen im Jetzt. Nur wenige Stadtpolitiker in Venedig zum Beispiel könnten oder würden sich dem Einfluss entziehen, den die eigenwillige, autofreie Baustruktur dieser Stadt ausübt. Das Gleiche gilt auch für wesentlich neuere Städte. Welche volkswirtschaftlichen Faktoren auch immer die Entwicklung New Yorks heute antreiben, so ist das Straßenraster, das 1812 in Manhattan angelegt und seither unablässig entwickelt wurde, eine unausweichliche Determinante selbst für die größten Gebäude, wie Rem Kohlhaas (1978) noch einmal bestätigte.[20] Diese deterministische Rolle der gebauten Umwelt ließ Rossi argumentieren, dass „die Architektur der (historischen) Stadt" eine bestimmende Größe für das Design zeitgenössischer Bebauung sein sollte.[21]

In diesem Beitrag wird etwas moderater argumentiert, gleichwohl die deterministische Behauptung untermauert, dass Umstrukturierungsentscheidungen in den heutigen schrumpfenden Städten von der (historischen) gebauten Umwelt mitbestimmt werden. Am Beispiel der amerikanischen schrumpfenden Stadt Flint (Michigan) werden die Block- und Parzellenstruktur, die architektonische Form, die Entwicklungsgeschichte und die Eigentumsverhältnisse in einer industriell geprägten städtischen Nachbarschaft untersucht. Ihr Einfluss auf Planungs- und Politikentscheidungen nach 2000 wird herausgearbeitet, einer Epoche, die in Flint maßgeblich von Schließung und Verfall industrieller Gebäude und Wohnhäuser geprägt war. Es wird gezeigt, wie Flints Siedlungsmuster, das aus sehr großen Gewerbegrundstücken und sehr kleinen Wohngrundstücken aus dem frühen 20. Jahrhundert besteht, die lange Zeit in privatem Besitz waren, Planer und Politiker heute im Umgang mit Leerstand vor erhebliche Herausforderungen besonderer Art stellt. Die bauliche Struktur von Flint ist die erste Fallstudie in einer umfangreicheren Untersuchung, in der unterschiedliche Siedlungsstrukturen und ihr Verhältnis zur Stadterneuerungspolitik in schrumpfenden Städten verschiedener Länder verglichen werden sollen.

2. DAS FALLBEISPIEL FLINT, MICHIGAN

Flint liegt in der südlichen Mitte des Staates Michigan im Mittleren Westen (vgl. Abb. 1) und ist bekannt als die Stadt, in der 1908 General Motors (GM), jahrzehntelang die größte Firma der Welt, gegründet wurde. Das rasche Wachstum der Firma ging einher mit einem ebenso schnellen Stadtwachstum, und für die nächsten 60 Jahre erfreute sich Flint

20 *R. Koolhaas*, Delirious New York: A retroactive manifesto for Manhattan, New York 1978.
21 A. *Rossi,* The Architecture of the City, Cambridge 1982.

Abb. 1: Lage von Flint, Michigan, in den USA; Quelle: *Google Maps*.

großen Wohlstands. In den 1950er Jahren war Flint die zweitgrößte Stadt im Staat Michigan und noch 1978 beschäftigte General Motors 76.900 Angestellte, die im Stadtgebiet und in dem umliegenden Genesee County wohnten.[22] In den frühen 1970er Jahren verdüsterte sich die Szene erstmals, als General Motors von den Folgen des Ölembargos von 1973 betroffen war. 1974/75 wurden mehr als 20.000 Arbeiter entlassen,[23] und obwohl die meisten später wieder eingestellt wurden, markierten die Entlassungen den Eintritt des weltgrößten Unternehmens in eine zweite, schmerzhafte Phase – einem jahrzehntelangen Umstrukturierungs- und Schrumpfungsprozess, von dem es sich bis heute (2014) nicht erholt hat und möglicherweise niemals erholen wird.

Die Geschichte des Investitionsabzugs von General Motors nach 1980 wurde in Flint in der wenig kritischen Tageszeitung Flint Journal dokumentiert, und für kürzere Zeit (späte 1970er Jahre bis frühe 1980er Jahre) auch in der Michigan Voice, einer „alternativen Zeitung für den gesamten Bundesstaat",[24] die General Motors sehr kritisch gegenüber stand. Der einstige Journalist der Michigan Voice, Michael Moore, erlangte später durch seinen Dokumentarfilm Roger & Me (1989) landesweite Berühmtheit, in dem General Motors' Rückzug und die sozialen Probleme, die in Flint dadurch entstanden, als eine Art schwarzen Komödie behandelt werden. Aber der Investitionsabzug von General Motors endete nicht mit dem Dokumentarfilm. Als die Umsätze der Autofirma in den 1990er und 2000er Jahren sanken, reorganisierte und verlagerte General Motors weitere

22 *A. R. Highsmith,* Demolition Means Progress: Race, Class and the Deconstruction of the American Dream in Flint, Michigan; Diss. University of Michigan, Ann Arbor 2009, S. 597.

23 Ebda., S. 594-595.

24 *Library of Congress,* Michigan Voice, vgl.: www.chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn93023625/ [08.08. 2012].

Abb. 2: Lage der Standorte Chevy in the Hole (A), Buick City (B) und des Wohngebiets North Oak Park (Umriss) in der Stadt Flint; Quelle: *Google Maps*.

Produktionsstandorte, um die Kosten zu senken und profitabel zu bleiben. Zwei Schließungen in den 1990er Jahren haben Wohngebiete in Flint besonders betroffen. 1990 ließ General Motors Gebäude des Komplexes „Chevy in the Hole" westlich der Innenstadt schließen (Standortlage vgl. Abb. 2), den Standort, an dem die Marke Chevrolet produziert wurde.

Die meisten Gebäude wurden in den späten 1990er Jahren abgerissen, 2004 die letzten Mitarbeiter abgezogen.[25] Der Abriss dieses Komplexes hat eine riesige Leerstelle direkt

25 *K. Longley*, City of Flint takes ownership of 'Chevy in the hole, in: Flint Journal, 15.03.2011.

Abb. 3: Foto des Standorts „Chevy in the Hole", dem ehemaligen Chevrolet-Werksgelände von General Motors und jetzt im Besitz der Stadt Flint. Dieses Grundstück ist kontaminiert und als Altlastenstandort eingestuft; Foto: *B. D. Ryan*, 2012.

neben dem Stadtzentrum hinterlassen. Doch es kam noch schlimmer, als 2008 eine städtische Entwicklungsgesellschaft das Grundstück von einer General Motors Tochterfirma für den Preis von einem Dollar übernahm – als Wirtschaftsförderungsmaßnahme eines schlecht beratenen ehemaligen Bürgermeisters. Diese übertrug 2011 das Grundstück, das durch Altlastenbeseitigungskosten, Unterhalt und unsichere Entwicklungsperspektiven belastet war und daher einen negativen Wert hatte, an die Stadt. Die Stadt plant nun, den früheren Produktionsstandort in eine „unterhaltungsarme Grünfläche" umzuwandeln.[26] Nur wenig erinnert noch an die ursprüngliche Nutzung des Grundstücks (vgl. Abb. 3).

Noch dramatischer war 1999 die Schließung des Standorts „Buick City", einem großen Werk im inneren Norden der Stadt (Standortlage vgl. Abb. 2).[27] Mehr noch als „Chevy in the Hole" war Buick City identitätsprägend für die Stadt Flint. In einem gewissen Sinne hatte das erfolgreiche Modell Buick Flint „erbaut"; die Firma Buick war 1904 als Mutterkonzern von General Motors gegründet worden, als die Stadt nur etwa 20.000 Einwohner hatte. Noch ärgerlicher war die Tatsache, dass der Standort nicht aufgrund überalterter Bausubstanz geschlossen wurde: General Motors hatte die Anlage erst Mitte der 1980er

26 *K. Longley,* City of Flint plans to take ownership of ‚Chevy in the Hole' site, in: Flint Journal, 09.03.2011.
27 *A. R. Highsmith* (s. A 23), S. 626-627.

Jahre aufwändig saniert.[28] Die Schließung deutete eher auf ein anhaltendes und chronisches Strukturproblem bei General Motors hin. Als Buick den Standort verließ, hinterließ es seinen Gründungsstandort und die ihn umgebenden Nachbarschaften. In diesem Fall vermied die Stadt eine Übernahme des Grundstücks: Nachdem General Motors 2008 den Bankrott erklärt hatte, übernahm eine gemeinnützige Organisation die Trägerschaft, Sanierung und Vermarktung für die ehemalige Buick City.[29] Aber die Vermarktung blieb eine Herausforderung: Selbst ein von General Motors gesponserter Gewerbepark neben dem Grundstück, der in den 1970er Jahren für Zulieferbetriebe, die sich in der Nähe von Buick City ansiedeln wollten, geschaffen worden war, blieb weitgehend leer.[30]

In der zweiten Dekade des 21. Jahrhunderts sah Flint mit etwas mehr als 100.000 Einwohnern einer unsicheren Zukunft entgegen.[31] Neben einer Rekordarbeitslosigkeit war die Stadt nicht nur beinahe bankrott, sondern auch mit einem anhaltenden Wohnungsleerstand konfrontiert. Der nationale Zensus identifizierte 2010 etwa 10.000 leer stehende Wohnungen.[32] Für eine Stadt, in der es im Jahr 2000 überhaupt nur 55.000 Wohnungen gab, bedeutete das eine schwere Krise.[33]

2.1. Flint: Wachstum und Niedergang in einem mischgenutzten Viertel

Die Untersuchung der Wachstums- und Verfallsmuster in einem sowohl industriell als auch für das Wohnen genutzten Viertel in Flint zeigt eine schrittweise, kleinteilige Wohnbauentwicklung im frühen 20. Jahrhundert und analog die stückweise Aufgabe im späten 20. und frühen 21. Jahrhundert. Dagegen wurde das Industriegebiet an einem Stück entwickelt und war das ganze 20. Jahrhundert hindurch in Betrieb, bis es 1999 jäh geschlossen wurde. Wenngleich dieser Standort nicht repräsentativ für die ganze Stadt ist, so geben sein Wachstum und Niedergang sowie die politischen Prozesse, die das Viertel in den letzten zehn Jahren beeinflusst haben, doch Hinweise darauf, wie die duale Stadtstruktur von Flint (Wohnen und Industrie) den heutigen Umgang mit Schrumpfung bestimmt.

Das hier als North Oak Park bezeichnete Gebiet schließt direkt an ein südlich gelegenes Viertel an, das unter dem Namen Oak Park bekannt ist. Die Nutzungen in North Oak Park sind etwa halb Wohnen, halb Industrie (vgl. Abb. 4). Die westliche Hälfte des Viertels ist überwiegend Wohngebiet und von den Straßen Saginaw Street, Stewart Avenue,

28 Ebda., S. 626.

29 *R. Fonger,* Buick City owner: Multiple companies involved in ‚ongoing conversations' about buying part of abandoned complex, in: Flint Journal, 26.12.2011; *RACER Trust,* Racer Trust Property Available: Prime industrial land for sale/lease in Flint, MI, Mai 2012; vgl.: www.racertrust.org [07.08.2012].

30 *A. R. Highsmith,* Demolition Means Progress: Urban Renewal, Local Politics, and State-Sanctioned Ghetto Formation in Flint, Michigan, in: Journal of Urban History 35, März 2009, S. 348-368.

31 *K. Longley,* New Census estimates show population decline slowing in Flint, in: Flint Journal, 28.06.2012.

32 *D. Harris,* Arson's on the rise again in Flint: Neighbors of abandoned homes fear those homes could be next, in: Flint Journal, 01.04.2012.

33 *M. Dewar,* The Effects on Cities of „Best Practice" in Tax Foreclosure: Evidence from Detroit and Flint, Ann Arbor, MI: CLOSUP Working Paper Series Number 2, Febr. 2009, S. 26.

Abb. 4: Der North Oak Park Neighborhood, begrenzt von Stewart Avenue, Saginaw Street und Leith Street und Bahngleisen; Quelle: *Google Maps.*

Industrial Avenue und Leith Street umschlossen. Die östliche Hälfte ist ein Industriegebiet, nämlich der nördlichste Teil von Buick City, der von Industrial Avenue, Stewart Avenue, Leith Street und Güterbahnschienen begrenzt wird.

Vier verschiedene Datenquellen wurden genutzt, um die Entwicklung und den Niedergang von North Oak Park zu untersuchen. Die so genannten *Sanborn maps* – Karten, die von einer Brandschutzversicherung erstellt wurden, die im späten 19. Jahrhundert und frühen bis mittleren 20. Jahrhundert nahezu jede amerikanische Stadt jeder Größe kartierte – sind eine außerordentlich wertvolle Quelle, um die historische Stadtentwicklung in den USA nachzuvollziehen. Sanborn-Karten standen über einen digitalen Bibliothekszugang für North Oak Park für die Jahre 1909, 1914, 1928 und 1950 zur Verfügung.[34] Digitale Luftbilder von North Oak Park waren über Google Earth Pro für die Jahre 1999 und

34 *Sanborn Map Company,* Sanborn Fire Insurance Maps [microfiche]: Michigan, Ann Arbor: Bell and Howell Information and Learning, Flint Atlanten 1909, 1914, 1928 und 1950.

N Street	E Street	S Street	W Street	1909,1914	1950	1999	2011
südliche Blöcke							
McCle	North	Leith	Sagin	0, 21 / 35	35 / 35	19 / 35	14 / 35
McCle	Indus	Leith	North	3, 20 / 38	36 / 38	3 / 35	1 / 35
Jamie	North	McCle	Sagin	0, 14 / 35	33 / 35	19 / 35	10 / 35
Jamie	Indus	McCle	North	1, 21 / 38	37 / 40	22 / 40	18 / 40
nördliche Blöcke							
Moore	North	Damon	Sagin	- , -	28 / 34	21 / 34	16 / 34
Moore	Indus	Damon	North	- , -	29 / 33	24 / 33	19 / 33
Stewa	North	Moore	Sagin	- , -	20 / 28	23 / 28	18 / 28
Stewa	Indus	Moore	North	- , -	33 / 34	25 / 34	22 / 34

Tab. 1 : Zahl der Wohnbauten in den vier südlichsten und nördlichsten Blöcken von North Oak Park (Flint) in den Jahren 1909, 1914, 1950, 1999 und 2014; Quelle: Aufbereitung von Luftbildern und Karten: *B.D. Ryan*.

2011 abrufbar und zeigten die zu dem jeweiligen Zeitpunkt vorhandene Bebauung. Ein vollständiges Geoinformationssystem für die Stadt Flint stand zum Zeitpunkt der Untersuchung noch nicht zur Verfügung, weswegen die Information aus den Luftbildern nicht mit amtlichen Daten abgeglichen werden konnte. Abrissdaten wurden freundlicherweise von der Stadt Flint für die Jahre 2004 und 2011 bereitgestellt und Grundstücksadressen waren durch die Internetdatenbank der Genesee County Land Bank abrufbar.[35] Diese vier Datenquellen erlaubten es, ein umfassendes, wenn nicht allgemeingültiges, Porträt davon zu erstellen, wie die Bebauungsstruktur von North Oak Park mit den stadtpolitischen Leitlinien der Schrumpfung in Zusammenhang stand.

2.2. North Oak Park: Die Geographie von Wachstum und Niedergang

Die Wachstums- und Schrumpfungsmuster in dem Wohn- und dem Industrieteil des Viertels verliefen in etwa parallel, zeigten aber auch erhebliche Unterschiede aufgrund der unterschiedlichen Bebauungsstruktur. Tabelle 1 zeigt die Relation von belegten Grundstücken zu vorhandenen Grundstücken für acht Musterblöcke in North Oak Park: vier am südlichen Rand des Viertels und vier am nördlichen Rand. Straßennamen können über Abb. 4 zugeordnet werden.

35 *Genesee County Land Bank,* Available Residential Properties with structures; vgl.: www.thelandbank.org/prop_find.asp?fq=1 [09.08.2012].

Abb. 5 : Beispiel einer Sanborn-Karte von North Oak Park aus dem Jahr 1914. Sie zeigt die rasche Industrialisierung und Besiedlung dieses Viertels; Quelle: *Sanborn Map Company*.

Diese relativ abstrakte Tabelle wird durch Betrachtung der jeweiligen Sanborn-Karten (vgl. Abb. 5) anschaulicher. 1909 hatte die Erschließung von North Oak Park gerade begonnen. Nur wenige Häuser belegten diejenigen Blocks, die am nächsten zur künftigen Buick City lagen, was möglicherweise zeigt, dass die Entwickler der wachsenden Firma Buick, die seit etwa fünf Jahren existierte, möglichst nahe sein wollten. Danach erfolgte ein extrem schnelles Wachstum: Die vier südlichsten Blocks des Viertels waren nur fünf Jahre später (1914) etwa halb bebaut, was auf eine rasche Ausdehnung der Stadt nach Nor-

den hinweist. Die vier nördlichsten Blöcke von North Oak Park waren 1914 jedoch noch nicht erfasst, was schließen lässt, dass sich die Entwicklung nach Norden in relativ kompakter Weise vollzog.

Im Jahre 1950, zu einer Zeit, als Flint stark florierte, waren die meisten Wohnblöcke in North Oak Park im Wesentlichen vollständig bebaut. In den vier südlichsten Blöcken waren nur sieben unbebaute Grundstücke zu finden, und die nördlichsten Blöcke wiesen je eins bis acht leere Grundstücke auf. Ob diese Grundstücke aufgrund von Häuserabriss leer waren oder ob sie nie bebaut worden waren, konnte den verfügbaren Informationen nicht entnommen werden. 1950 war der Höhepunkt der Wohnbauentwicklung in North Oak Park. 1999 hatte Flint bereits seit 30 Jahren Bevölkerung verloren, und die Folgen für das Viertel wurden deutlich sichtbar: Sieben von acht Blöcken in Tabelle 1 hatten seit 1950 Wohngebäude verloren, manche von ihnen in dramatischem Umfang. Luftbilder (vgl. Abb. 6 und 7) zeigen, dass der Leerstand überwiegend innerhalb der Blöcke verteilt war, bis auf die Ausnahme eines südlichen Blocks, der aus unbekannten Gründen fast komplett leer war. North Oak Parks zerstreutes Leerstandsmuster deckt sich mit dokumentierten Erfahrungen in anderen schrumpfenden Städten wie Buffalo, die schritt- und stückweise Einwohner verlieren, weil die einzelnen Hausbesitzer ihre Häuser nach und nach verlassen.[36] Die Leerstände im Jahr 2011 folgen diesem Trend. Zwischen 1999 und 2011 erfuhren alle Blöcke eine anhaltende Abnahme an Gebäuden, mit zwei bis neun Gebäudeaufgaben pro Block. Dieses Entwicklungs- und Schrumpfungsmuster im Wohnen scheint prototypisch für Flint zu sein, wie die Begehung anderer Ortsteile bestätigte.

Sowohl die Bebauung als auch die Aufgabe von Flints Wohnvierteln waren das Ergebnis eines kleinräumigen Entwicklungsprozesses, der kleine Grundstücke und kleine Gebäude in einem „Gewebe kleinteiliger Muster" hervorbrachte, wie der Stadthistoriker Sam Bass Warner dieses Gefüge nannte.[37] Vermutlich befand sich Flints Baugrund, ähnlich wie Warner dies für Boston und weitere Geschichtswissenschaftler[38] für andere amerikanische Städte dokumentierten, zunächst in der Hand eines einzelnen Entwicklungsunternehmers, der das Land in Parzellen unterteilte und diese in kleiner Stückzahl an örtliche Bauherren weiter verkaufte, die dort nach ihrem Gusto Häuser bauten. Tatsächlich werden verschiedene Bereiche in North Oak Park in den Sanborn Karten von 1914 als „Parkland", „Parkland # 2", „Stewart's Plat" und „Stewart's Plat # 2" bezeichnet, was darauf hinweist, dass mehrere Blocks parzelliert und von verschiedenen Besitzern in rascher Folge erschlossen wurden (man erinnere sich, dass der Hausbau zwischen 1909 und 1914 sehr schnell erfolgte).

36 *B.D. Ryan u.a.,* Buffalo Shrinking City Studio, 2010; vgl.: www.shrinkingcitystudio.wordpress.com [08.08.2012].

37 *S. Bass Warner,* Streetcar Suburbs: The process of growth in Boston, Cambridge 1962.

38 *B.M. Nicolaides,* My Blue Heaven: Life and politics in the working-class suburbs of Los Angeles, 1920-1965, Chicago 2002.

Abb. 6, 7: Der Vergleich der Luftbilder aus den Jahren 1999 und 2011 zeigt den zunehmenden Häuserleerstand und den Abriss industrieller Anlagen in North Oak Park; Quelle: *Google Earth Pro*.

Flints Gewebe kleinteiliger Muster erzeugte im Verlauf des 20. Jahrhunderts eine Stadtlandschaft mit bescheidenen Häusern. Diese Landschaft begann im späten 20. und frühen 21. Jahrhundert zu verschwinden, als immer mehr Häuser aufgegeben und dann abgerissen wurden. Diese halbverlassenen, vor allem durch das Wohnen geprägten Viertel – 1950 befanden sich in North Oak Park noch mehrere kleinere Gewerbeeinheiten inmitten der Wohnblocks, z.B. zwei kleine Kinos! – stellen heute ein bedeutendes politisches Problem für Stadtplaner dar. Warum das der Fall ist, wird deutlich, wenn wir uns die jüngsten Handlungsfelder in North Oak Park ansehen.

Zunächst wollen wir aber die entsprechende Entwicklung und Abwicklung des Industriegebiets östlich von North Oak Park ansehen. Dieses Gelände war bereits 1914 im Besitz von General Motors; die Sanborn-Karten aus diesem Jahr weisen den gesamten Block südlich von Conover Street als „General Motors Company" aus und zeigen außerdem ein Wohngebiet namens „Buick Park" nördlich des Geländes, was darauf hindeutet, dass das Unternehmen dort Wohnungsbau beabsichtigte (dieses Gebiet war 1950 tatsächlich teilweise zum Wohnen genutzt, aber 1999 komplett industrialisiert). 1928 stellen die Karten das gesamte Industriegebiet als die „Buick Motor Company" dar, das von Wohngrundstücken umgeben ist. Buick City war entstanden. Zwischen 1914 und 1999 wurden auf diesem Grundstück immer wieder Industriegebäude erstellt, abgerissen und ersetzt. Diese konstante interne Erneuerung von Buick City ließ sich auch in Automobilwerken in Detroit beobachten und spiegelt wahrscheinlich dieselben Veränderungen in Technik, Produktion und Serienfertigung wider, die den dortigen Umbau bestimmten.[39] Außerdem

39 *B. D. Ryan / D. Campo,* Autopia's End: The decline and fall of Detroit's automotive manufacturing landscape, in: Journal of Planning History, 12:2 (May 2013).

Abb. 8: Der ehemalige General Motors Standort „Buick City" 2013. Das Grundstück ist in Privatbesitz und steht zum Verkauf oder zur Vermietung, aber bisher besteht kaum Nachfrage; Foto: *B. D. Ryan.*

baute General Motors, wie bereits erwähnt, Mitte der 1980er Jahre den Standort Buick City komplett um und entfernte dabei die meisten der älteren Gebäude.

Bis 1999 war die umgebaute Buick City intakt und in Betrieb, obgleich das angrenzende Wohnviertel bereits vereinzelte Leerstände aufwies. Das Werk wurde im gleichen Jahr geschlossen und sein Schicksal war ungewiss. Nach General Motors' Bankrott und Restrukturierung 2011 verschwand die Fabrikanlage. Luftbilder zeigen den Abrissprozess: Die Gebäude im südlichen Teil des Geländes sind bereits halb demontiert. Ortsbegehungen in der Mitte des Jahres 2012 ergaben, dass der Abriss vollständig erfolgt war. Kein einziges Gebäude steht auf dem früheren Buick City Areal (vgl. Abb. 8).

2.3. Planungsstrategien in schrumpfenden Stadtquartieren: Zwei Strategien für zwei Bebauungsstrukturen

An einem gewerblichen Standort wie der Buick City blieb der Einfluss öffentlicher Planung die meiste Zeit in der über hundertjährigen Geschichte des Ortes vergleichsweise gering. Buick City war von einem Privatunternehmen gekauft, von einem Privatunter-

nehmen entwickelt und betrieben, expandiert und saniert worden, und es wurde (teilweise) von einem privaten Unternehmen abgerissen. Aber für den übrigen Rückbau und die Altlastenbereinigung war dann die öffentliche Hand verantwortlich,[40] denn durch den Bankrott von General Motors 2008 gelangte die Firma für zwei Jahre mehrheitlich in Staatsbesitz, weshalb auch die Pflicht zur Dekontaminierung ehemaliger Produktionsstandorte übertragen wurde. 2012 schätzte die gemeinnützige Organisation RACER die Kosten für die Altlastenbereinigung auf 33 Mio. Dollar (etwa 27 Mio. Euro). Die Beseitigung der Benzin- und Ölrückstände sowie des dort deponierten Abfalls wurde bis 2013 fortgesetzt.[41]

Als nächsten Schritt müsste die öffentliche Hand das Buick City Gelände wieder der Privatwirtschaft übergeben. Idealerweise würde die künftige Bebauung, wie der Bürgermeister von Flint, Dayne Walling, sagte, einer „hauptsächlich industriellen" Nutzung dienen, wie zum Beispiel ein Containerumschlagplatz oder eine neue Produktionseinrichtung.[42] Zum Zeitpunkt dieses Berichts war noch keine Nachnutzung gefunden, aber wenn produzierendes Gewerbe oder Ähnliches in Buick City angesiedelt werden sollte, so wird es aller Wahrscheinlichkeit nach die selbe bauliche Form annehmen wie an ähnlichen Nachnutzungsstandorten in Detroit:[43] niedriggeschossige, relativ kleine und anspruchslose Gebäude mit geringer stadträumlicher Wirkung. Vielleicht wird Buick City letztlich auch in einzelne Parzellen aufgeteilt; jedenfalls wird der Standort voraussichtlich sehr suburban geprägt sein, ähnlich wie die restliche, sich entdichtende Stadt.

Wie die meisten gewerblichen Grundstücke, die nicht direkt der öffentlichen Hand gehören, war die Nachnutzung der Buick City ein Problem, das lokale Stadtpolitik und -planung nicht stark tangierte. Die Stadt war nicht im Besitz des Geländes; deshalb war für die Dekontaminierung zunächst ein Privatunternehmen, dann der Bund verantwortlich (der Bankrott von General Motor wurde auf Bundesebene verhandelt). In anderen Fällen von Werksschließungen, bei denen der Eigentümer solvent bleibt, ist dieser weiterhin für Altlastenbereinigung zuständig, was bedeutet, dass die Stadt auch in solchen Fällen kaum involviert ist.[44] Die Neuentwicklung des Buick City Standorts war für Flint eine dringliche Angelegenheit, aber die Stadt konnte keine tragende Rolle übernehmen, sondern lediglich zum Ausdruck bringen, dass sie eine Nachnutzung sehr begrüßen würde.

40 *Environmental Protection Agency; vgl: www.*yosemite.epa.gov/opa/admpress.nsf/0/A017493EDC9B8CAA85257728006817EB [09.08.2012].

41 RACER Trust, Buick City Public Information Meeting, June 25, 2013; vgl.: www.racertrust.org/files/Buick-City-062513.pdf [20.03.2015].

42 *B. Rasher,* Changing the Landscape: New Rules for redevelopment; Präsentation auf der Ohio Brownfield Conference am 24. Mai 2012; vgl.: www.epa.ohio.gov/portals/30/Brownfield_Conference/docs/Presentations/4-RACER.pdf [09.08.2012].

43 Vgl. *B. D. Ryan / D. Campo* (s. A 39).

44 *J. Higinbotham*, Area Manager, Technical Services, ExxonMobil Environmental Services: „Remediation 101"; Präsentation am Massachusetts Institute of Technology, Cambridge MA, am 5. April 2012.

Die aufgegebenen Wohngrundstücke in Flint stellten eine ähnlich große Herausforderung für die Stadtpolitik dar und erforderten aus verschiedenen Gründen erheblich mehr öffentlichen Einsatz. Anders als ein einfach abzusicherndes Industriegelände waren die im Stadtgebiet verstreuten, leer stehenden Wohnhäuser in Flint Wetter und Vandalismus und daher einem beschleunigten Verfall ausgesetzt. Außerdem befanden sie sich neben Grundstücken, die von Flinter Bürgern und Wählern bewohnt wurden. Sie bildeten ein wesentliches Kriterium für die Beurteilung der Aufenthalts- und Lebensqualität in dem Viertel. Der Umgang mit Leerstand war deshalb auch ein wichtiges öffentliches Thema, insbesondere als in Flint Brandstiftung um sich griff.[45]

Im Umgang mit dem Leerstand in Flint waren zwei öffentliche Themen wichtig: Das erste betraf die Abrisse, das zweite das Management der aufgegebenen Gebäude und der Brachflächen. Die Stadt war vor allem aus Gesundheits- und Sicherheitsgründen verpflichtet, leer stehende und verlassene Gebäude aus Wohnvierteln zu entfernen. Eine Analyse der Abrissstatistik in 28 Blöcken in North Park zwischen 2004 und 2007 zeigt, dass die städtische Verwaltung in der gesamten Zeitspanne tätig war, indem sie auf einzelne Ereignisse reagierte: 2004/2005 waren es in North Oak Park fünf Abrisse, 2005/2006 17, 2006/2007 13 und in der zweiten Hälfte von 2007 acht – insgesamt 43 Gebäude in dreieinhalb Jahren.[46] Angesichts der 42 Gebäude, die allein zwischen 1999 und 2011 in den acht Wohnblöcken aus Tabelle 1 verschwanden, kann auch für die Zeit vor und nach 2004-2007 von einer regelmäßigen Abrisstätigkeit in diesem Stadtviertel ausgegangen werden.

Abriss war nicht nur in einer Hinsicht kostspielig. Die Häuser in Flint waren relativ klein, aus Holz und frei stehend, daher war der Abriss 2011 mit etwa 3.900 Dollar (etwa 3.200 Euro) nicht sehr teuer.[47] Aber mit stadtweit mehr als 10.000 leer stehenden Häusern überstiegen die potenziellen Gesamtabrisskosten von 39 Mio. Dollar (etwa 32 Mio. Euro) sogar das vorgesehene Haushaltsbudget für die Altlastenbereinigung von Buick City. Umfang und Kosten eines solch umfänglichen Abrisses konnte die Stadt schlicht nicht in einem Zuge bewältigen; und so wurden die Abrisse langsam und beständig fortgesetzt: 2009-2010 stadtweit 312 Gebäude, 2010-2011 599 Gebäude, 2011-2012 423 Gebäude. Bei dieser jährlichen Abrissquote von durchschnittlich 445 Häusern (2009-2011) würde es, selbst wenn in der Zwischenzeit keine weiteren Häuser leer fielen, weitere 22,5 Jahre dauern, bis aller Leerstand in Flint beseitigt wäre. Anders ausgedrückt: Abriss würde eine öffentliche Daueraufgabe in Flint bleiben, wenn nicht eine grundlegende Veränderung im städtischen Wohnungsmarkt oder eine erhebliche Erhöhung des städtischen Haushalts erfolgte. Beides schien leider wenig wahrscheinlich.

45 *D. Harris* (s. A 32).

46 *City of Flint,* Michigan. Building Demolition data, 2004-2011, Flint 2012.

47 *K. Longley,* City of Flint demolishes 775 houses in one year, according to report; Mayor calls it a record, in: Flint Journal, 25.10.2011.

Zwar wurde durch Abriss ein Haus aus der Leerstandsliste in Flint entfernt. Aber wem das abgerissene Haus gehörte, wer sich um das verbliebene leere Grundstück kümmerte oder wie es einer künftigen Nutzung zugeführt werden könnte – diese Fragen blieben ungeklärt. In dieser Hinsicht hatte Flint großes Glück, über eine Politikstrategie in Form der Genesee County Land Bank, einer Institution, die auf County-(Kreis-)Ebene Grundstückankäufe durch die öffentliche Hand tätigt, zu verfügen. Die Bank galt landesweit als führend im Umgang mit Leerstandmanagement.[48] Ihre Hauptinnovation bestand darin, dass sie die Standardpraxis von Spekulanten unterband, auf Zwangsversteigerungen gepfändete Grundstücke (*foreclosures*) zu erwerben und aus dem Weiterverkauf Profit zu schlagen, bevor die neuen Grundstückseigentümer erneut in die Zwangsvollstreckung kamen. Stattdessen „bündelte" die Land Bank Grundstücke, um sie unattraktiv für Spekulanten zu machen und übertrug die unverkauften Grundstücke an die Land Bank.[49] Die Strategie hatte Erfolg; Mitte 2012 besaß die Land Bank mehr als 8.000 leer stehende Grundstücke in Genesee County, die große Mehrheit davon in Flint.[50]

Aber ein leeres Grundstück einer gemeinnützigen Land Bank zu übergeben – eine Vorgehensweise, die für die meisten anderen schrumpfenden Städte in den USA ein unerreichbarer Traum blieb – half nicht, das grundsätzliche Problem eines hohen kleinteiligen Wohnungsleerstands in Flint zu lösen. Die Marktpreise blieben so niedrig, dass die leeren Grundstücke der Land Bank nur wenig oder nichts wert waren. Spekulation und Wucher waren eingedämmt, aber die Grundstücke waren nicht notwendigerweise wieder einer Nutzung zugeführt worden. Stattdessen wurden sie zu einer öffentlichen Aufgabe und einem öffentlichen Kostenposten. Und als die Zahl der Grundstücke in Flint, die Eigentum der Land Bank waren, immer größer wurde, zeigten sich die Grenzen der Strategie, den Unterhalt der geringwertigen Grundstücke in Flint durch Mittel des County und Grundstücksverkaufserlöse zu finanzieren. 2011 verkündete Genesee County, dass er die Grundstücksunterhaltkosten der Land Bank nicht weiter finanzieren werde.[51] Die „schlaue" Idee, Kosten von der Stadt Flint auf den Kreis zu übertragen, war angesichts einer landesweiten Haushaltskrise nicht länger durchzuhalten.

In North Oak Park wurden sowohl städtisch finanzierte Abrisse als auch Grundstücksankäufe durch die Land Bank durchgeführt. Mitte 2012 besaß die Bank 44 leer stehende Häuser im Stadtviertel (die Anzahl leer geräumter Grundstücke war zum Zeitpunkt dieses Berichts nicht verfügbar). Das ist sicherlich eine große Zahl, aber doch nur ein geringer Anteil an der Gesamtzahl der Leerstände (allein die vier nördlichsten Blocks

48 *Government Innovators Network,* Urban land reform initiative 2007; vgl.: www.innovations.harvard.edu/awards.html?id=52621 [09.08.2012]; außerdem *M. Dewar* (s. A33).

49 *M. Dewar* (s. A 33), S. 11-12.

50 *R. Fonger,* Land Bank may still get cash from Genesee County to maintain nearly 8,000 abandoned properties, in: Flint Journal, 19.03.2012.

51 *R. Fonger,* Supporters try, but budget cuts unchanged so far for Genesee County Land Bank, sheriff and prosecutor, in: Flint Journal, 21.09.2011.

von North Oak Park wiesen 2011 50 leere Grundstücke auf). Obgleich die Land Bank ohne Frage noch mehr leere Grundstücke in North Oak Park besaß, warfen diese Zahlen zwei entscheidende stadtstrategische Fragen auf, die auch wichtige Gestaltungs-, Planungs- und Stadtentwicklungsfragen waren: Wie viele der vielen leeren Grundstücke im Stadtviertel waren in öffentlichem Besitz? Und wie würde die Land Bank eine schlüssige Strategie für ihre Grundstücke entwickeln können, vor allem wenn diese zwischen anderen leeren Grundstücken verteilt lagen? Darauf konnte keine schnelle Antwort gefunden werden, auch nicht in anderen schrumpfenden amerikanischen Städten, die sogar, wie etwa Philadelphia, einen erheblichen Teil politischer und fiskalischer Ressourcen auf den Abriss und den Ankauf leer stehender Grundstücke verwendet hatten. Viele andere schrumpfende Städte in den USA hatten wesentlich mehr Leerstand als Flint, aber auch keine adäquate Land Bank. Unübersichtliche Besitzverhältnisse in den Wohnvierteln von Flint schienen ein ebenso unüberwindbares Problem für die Neuentwicklung zu sein wie die Altlastensanierung und der Wiederverkauf in den Industriegebieten der Stadt.

3. VORLÄUFIGE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Flints Bebauungsstruktur und sein regulatorisches Umfeld waren nicht ganz einzigartig. Jede amerikanische schrumpfende Stadt teilte diese Eigenschaften zu einem gewissen Grad, nicht nur weil das von Fainstein et al. vorgeschlagene *urban regime*-Modell überall in den USA vorzufinden ist, sondern auch weil viele amerikanische Städte die gleiche Stadtlandschaft aus kleinteiligem Wohnen und großflächiger Industrie aufwiesen.[52] Selbst beengte Ostküstenstädte wie Philadelphia verfügten im Grunde über dieselbe Eigentumsstruktur wie Flint, wenn auch in viel höherer Dichte als im Mittleren Westen.

Flints stadtpolitische Herausforderungen entsprachen somit denen anderer schrumpfender Städte in den USA. Die Genesee County Land Bank wurde deshalb als beispielhaft hervorgehoben, weil so viele andere Städte Schwierigkeiten hatten, leere Wohngrundstücke anzukaufen und zu entwickeln. Gleichwohl wurden bestimmte Aspekte von Flints politischen Grundlinien von der gebauten Umwelt bestimmt. Bedeutend waren die kleine Größe und vergleichsweise niedrigen Abrisskosten der freistehenden hölzernen Einfamilienhäuser in Flint. Die einfache Bauweise ließ die Gebäude nicht nur schneller verfallen, sondern entlastete in gewisser Hinsicht die Stadt davon, eine Nachnutzung in Betracht zu ziehen. Ein leer stehendes Haus in Flint war dem Abriss geweiht; eine Nachnutzung stand außer Frage, nicht zuletzt wegen der Kosten. Die Schnelligkeit und kostengünstige Bauweise, mit der Flint entwickelt worden war, ließen die Aufgabe und Räumung viel leichter vonstatten gehen. In diesem Sinne hatte Flint viel Ähnlichkeit mit anderen Städten im Mittleren Westen wie Detroit oder Cleveland, deren hölzerner Einfamilienhausbestand

52 Vgl. *S. S. Fainstain et al.*, Restructuring (s. A 9).

ebenso einfach zu entsorgen war. Aber Ostküstenstädte wie Baltimore oder Philadelphia waren anders, sie waren von Reihenhäusern dominiert. Und das machte den Abriss nicht nur kostspieliger, sondern bewegte die Städte auch dazu, leer stehende Häuser länger beizubehalten. Straßenabschnitte von verlassenen Häusern mit vernagelten Fenstern waren 2011 in Baltimore kein ungewöhnlicher Anblick.

Flints Umgang mit Industriegrundstücken wies ebenfalls viele Gemeinsamkeiten zu dem anderer Städte auf. Zum einen war der frühere Besitzer weiter Teile von Industriegebieten in Flint ein multinationaler Konzern mit eigenen internen Vorgaben. Zum anderen sah das amerikanische Umweltrecht dieselbe Behandlung für jegliche Art von ehemaligen Gewerbegrundstücken vor: Räumung und Altlastenbeseitigung vor Neunutzung. In ganz Amerika wurden auf Industriegrundstücken, die nationalen Konzernen gehörten, bauliche Anlagen abgerissen und geräumt, lange bevor eine praktikable Nachnutzung gefunden werden konnte.[53] Obgleich dadurch Umweltbelangen Rechnung getragen wurde, wurde im Fall der älteren Industriestandorte auch viel erhaltenswertes Kulturerbe zerstört.[54]

Das Beispiel Flint stellt ein hervorragendes Beispiel für die Besonderheiten der baulichen Struktur amerikanischer schrumpfender Städte dar und für die typischen Auswirkungen dieser gebauten Umwelt auf städtisches Handeln. Der Gegensatz zwischen einer kleinteiligen, relativ einfach zu beseitigenden Wohnbebauung und großen Werksgeländen, die nationalen Umweltvorgaben unterliegen, hat in schrumpfenden Städten zwei verschiedene Probleme hervorgebracht, mit denen sich Entscheidungsträger konfrontiert sehen. Wohngrundstücke müssen aus öffentlichen Mitteln geräumt und erworben werden; Industriegrundstücke indes nur selten. In beiden Fällen erwies sich eine Folgenutzung als schwierig, einerseits aufgrund geringer Marktnachfrage, andererseits, aus der Distanz betrachtet, weil die Planungs- und Gestaltungsanforderungen an solche Grundstücke unklar blieben. So schnell wie sie erbaut und wieder abgerissen wurden, dominiert von privatwirtschaftlichen Interessen und relativ autonomen *urban regimes*, haben die amerikanischen schrumpfenden Städte bisher noch zu keiner Vision eines zukünftigen Stadtbilds gefunden, die über ein großes, leer stehendes Grundstück hinausweist. In ganz Amerika trafen in den schrumpfenden Städten globale ökonomische Triebkräfte auf lokal unterschiedliche Entwicklungsgeschichten und Bebauungsstrukturen, was jeweils zu verschiedenen und ortsgebundenen Ergebnissen führte.

Es gibt Anhaltspunkte dafür, dass der politische Umgang mit städtischen Schrumpfungsprozessen in anderen Ländern davon abweicht. In Deutschland zum Beispiel scheint die Wertschätzung altindustriellen baulichen Erbes wesentlich größer zu sein und bringt solche Gebilde hervor wie den Emscher-Landschaftspark im Ruhrgebiet oder die „Neue

53 *B. D. Ryan, et. al.,* Privatopolis: Sauget Shrinking City Studio; vgl.: www.privatopolis.mit.edu 2012 [08. 08.2012].

54 Vgl. *B. D. Ryan / D. Campo* (s. A 39).

Landschaft“ in der östlichen Lausitz.[55] Und mit mehr staatlichem Besitz und wirksamerer öffentlicher Bodenordnung können Abrisse viel kontrollierter erfolgen, wie in Leipzig oder Dessau, wo Wohnungen gezielt zurückgebaut wurden.[56] Die Erfahrungen in der ehemaligen Sowjetunion, wo Boden, Unternehmen und Produktion einst vergesellschaftet waren und Planung staatlich zentralisiert erfolgte, sind wahrscheinlich wieder andere. Weitere Forschung zu anderen Ländern könnte einen großen Beitrag dazu leisten, den Zusammenhang zwischen der baulichen Umwelt schrumpfender Städte und den Perspektiven von Planung und Politik für eine Renaissance dieser Städte zu erhellen.

55 *IBA Fürst-Pückler-Land,* Neue Landschaft Lausitz/New Landscape Lusatia, Katalog, Berlin 2010.

56 *U. Steglich,* Dessau/Rosslau: Urban Cores-Landscape Zones, in: Less Is Future: 19 Cities -19 Themes/International Building Exhibition Urban Redevelopment Sachsen-Anhalt 2010, Berlin 2010, S. 588-595.

Katrin Korth

MEHR ALS »MÖBLIERUNG« DIE URBANE WIEDERENTDECKUNG DER STADTBRUNNEN

1. EINLEITUNG

Wenn heute Wasserspiele in urbanen Freiräumen geplant werden, liegt der Schwerpunkt oft auf Anlagen mit Fontänen, die direkt in die Platzbeläge integriert werden. Diese spielerisch angelegten Inszenierungen können besondere Anziehungspunkte im Stadtraum sein, nicht nur für Kinder und Familien. Bei näherer Betrachtung der Brunnen und Wasserspiele in den Städten offenbart sich jedoch, dass das Spektrum urbaner Wassergestaltungen weitaus vielfältiger ist als es aktuelle Entwürfe vermuten lassen. Brunnen und Wasserspiele prägen städtisches Leben seit vielen Jahrhunderten. Vor allem in süddeutschen Städten finden sich zahlreiche und oftmals noch gut erhaltene historische Brunnen, deren reiche Ausgestaltung von einer funktionalen und repräsentativen Bedeutung für die Städte zeugen.

Seit der Etablierung der zentralen Wasserversorgung Ende des 19. Jahrhunderts wurden vor allem Brunnen mit schmückender Funktion errichtet. Die 1970er und 1980er Jahre waren geradezu durch einen Brunnenboom gekennzeichnet, und auch in den zurückliegenden Jahren entstanden neue Stadtbrunnen.

Mit den städtischen Brunnen sind vielfältige Traditionen und Bräuche verbunden. Nicht selten finden sich Bürgerinnen und Bürger bereit, Pflege und Finanzierung einzubringen. Die Stadtbrunnen und ihre Plätze stellen eine geeignete Möglichkeit dar, sich mit der eigenen Stadt und ihrer Geschichte zu beschäftigen. Sie können Oasen der Erholung im hektischen Treiben der Städte sein, und sie ziehen nicht zuletzt deshalb großes Interesse von Bürgerinnen und Bürgern auf sich.

Dieser Beitrag widmet sich speziell den Stadtbrunnen – ihrer Geschichte und Entwicklung sowie ihrer heutigen Bedeutung – bieten sie doch, gerade bei Neuplanungen, die Chance zur Schaffung einzigartiger Identifikationsobjekte für die Stadtgesellschaft.

2. STADTBRUNNEN UND IHRE ENTWICKLUNG SEIT DEM MITTELALTER

Die Bedeutung von Brunnen und Wasserspielen für die heutigen Städte ist ohne die Auseinandersetzung mit ihrer historischen Entwicklung nicht möglich. Der Blick auf ihre Entwicklung ermöglicht Erkenntnisse über Infrastrukturen, Baustile, Repräsentationsbedürfnisse und Aneignungsprozesse von öffentlichen Räumen – und kann damit auch Stadtentwicklung nachvollziehbar machen. Die Geschichte der Stadtbrunnen in den eu-

ropäischen Städten reicht dabei bis in das Mittelalter zurück und ist eng an die Geschichte der Plätze und insbesondere der Marktplätze geknüpft.[1]

Die Notwendigkeit der Stadtbefestigung bedingte eine hohe bauliche Dichte innerhalb der mittelalterlichen Siedlungen, die durch Stadtmauern geschützt und innerhalb derer alle notwendigen Bauwerke und Infrastrukturen untergebracht werden mussten, auch die Trinkwasserversorgung – was die mittelalterlichen europäischen Städte wesentlich von den antiken und römischen Siedlungen unterschied, die häufig durch aufwendige Fernwasserleitungen versorgt wurden.[2] Ohnehin hätte man in den mittelalterlichen Stadtgründungen nicht auf die technischen Erkenntnisse der Antike zurückgreifen können, waren diese doch im Zuge der politischen Umwälzungen seit dem Niedergang des römischen Reiches weitgehend verlorengegangen.[3]

Wasserversorgung und Abwasserentsorgung waren zunächst Angelegenheit der Bürger, was eine starke räumliche Nähe der Brunnen und Abfallgruben auf den privaten Grundstücken nach sich zog.[4] Die schweren Seuchen und Pestepidemien des 14. Jahrhunderts führten zu einem Umdenken der städtischen Administrationen, befördert auch durch die Notwendigkeit, den Bedarf an leicht zugänglichem Löschwasser in den immer wieder von Bränden geplagten Städten sicherzustellen.[5] Deshalb wurde mit dem Bau öffentlicher, städtischer Brunnen begonnen, wobei die Städte überall dort finanziell verantwortlich auftraten, wo – wie auf den Marktplätzen – vorwiegend öffentliche Nutzungen gegeben waren.[6] Auch bei wachsender Bevölkerungszahl und steigender räumlicher Ausdehnung gingen Städte dazu über, öffentliche oder zumindest gemeinschaftliche Wasserversorgungsanlagen zu errichten.[7] Brunnen waren sichtbare Infrastrukturbauwerke und gehörten neben Stadtmauer, Kirche, Rathaus und Markt zur „baulichen Grundausstattung von Städten".[8] Sie bilden bis heute das Grundgerüst städtischer Strukturen und

1 Vgl. *K. Förster*, Märkte und ihre Brunnen in Karlsruhe, in: *K. Förster / M. Gruber / M. Maier*, Märkte und ihre Brunnen, Karlsruhe 2011, S. 12.

2 *L. Benevolo*, Die Geschichte der Stadt, Frankfurt 2007, S. 327; *A. Hoffmann*, Wassernöte und technologischer Wandel in der frühen Neuzeit, in: *Fontinusgesellschaft* (Hrsg.), Die Wasserversorgung in der Renaissance, Mainz 2000, S. 31.

3 *G. Garbrecht*, Wasser, Vorrat, Bedarf und Nutzung in Geschichte und Gegenwart, Reinbek 1985, S. 168; *ders.*, Die Wasserversorgung geschichtlicher Städte, in: Die alte Stadt 20 (3/1993), S. 191-206.

4 Vgl. *K. Grewe*, Wasserversorgung und -entsorgung im Mittelalter. Ein technikgeschichtlicher Überblick, in: *Fontinusgesellschaft* (Hrsg.), Die Wasserversorgung im Mittelalter, Mainz 1991, S. 53; *M. Illi*, Wasserentsorgung in der mittelalterlichen Stadt, in: Die alte Stadt 20 (3/1993), S. 221-228.

5 *A. Rautenberg*, Mittelalterliche Brunnen in Deutschland, Diss. Universität Freiburg 1965, S. 214.

6 Vgl. *U. Dirlmeier*, Zu den Lebensbedingungen in der mittelalterlichen Stadt. Trinkwasserversorgung und Abwasserbeseitigung, in: *B. Herrmann* (Hrsg.), Mensch und Umwelt im Mittelalter, Köln 1985, S. 150.

7 *E. Suter*, Wasser und Brunnen im alten Zürich. Zur Geschichte der Wasserversorgung der Stadt vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert, Zürich 1981, S. 111.

8 Vgl. *D. Rippmann*, Brunnen in der europäischen Stadtgeschichte, in: *D. Rippmann / W. Schmid / K. Muscheid-Simon*, (Hrsg.), Brunnen in der europäischen Stadtgeschichte, Trier 2008, S. 9.

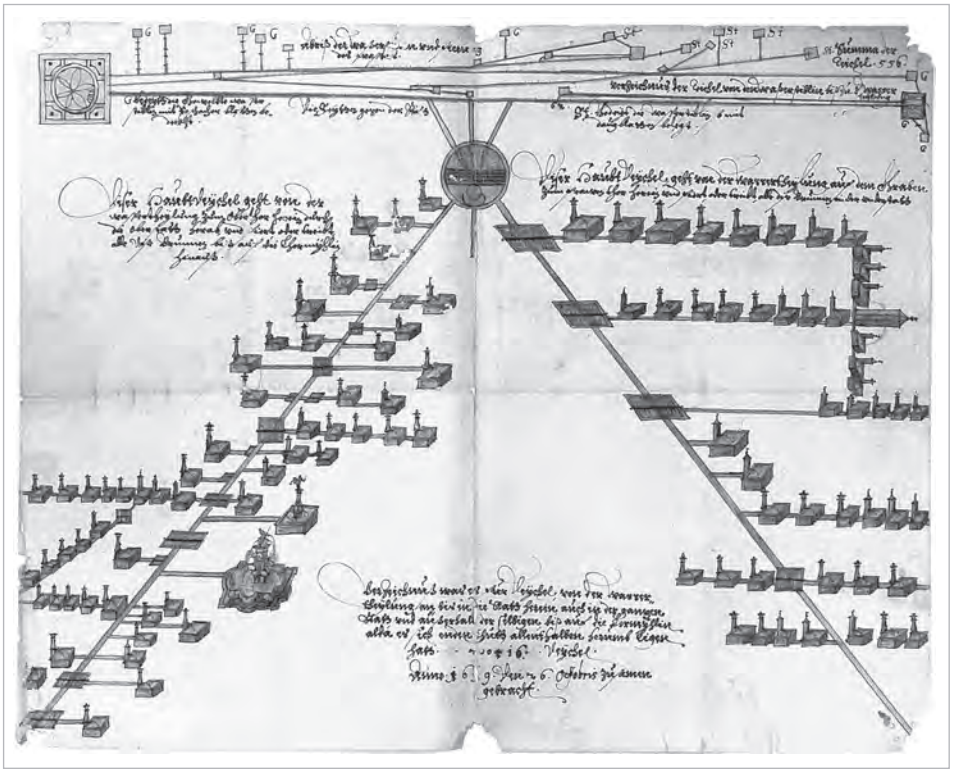


Abb. 1: Städtisches Versorgungsnetz in Ravensburg 1619, Quelle: *Stadtarchiv Ravensburg.*

städtischen Selbstverständnisses trotz gewandelter technischer und ökonomischer Anforderungen. Verstärkt ab dem 16. Jahrhundert und einhergehend mit dem Bevölkerungswachstum und dem gesellschaftlichen Aufschwung seit der Renaissance begannen in vielen Städten Ausbau und Erweiterung der städtischen Wasserversorgungsnetze.[9] Wenn das natürliche Gefälle für die Wasserführung in den Leitungen nicht ausreichte, wurde mittels Hebewerken durch Schöpfräder oder Pumpen ein künstliches Druckgefälle hergestellt.[10] Mit den neuen Leitungsnetzen, ergänzt durch über die Stadt verteilte Laufbrunnen, konnten nun auch weiter entfernt liegende Wasservorkommen erschlossen werden.

Dieser im Wesentlichen im Mittelalter und der Renaissance geschaffene Standard bei der Wasserversorgung erfüllte seinen Zweck bis weit in das 18. Jahrhundert hinein.[11] Erst

9 Vgl. *A. Hoffmann*, Zum Stand der städtischen Wasserversorgung in Mitteleuropa vor dem dreißigjährigen Krieg, in: Fontinusgesellschaft (s. A 2), S. 101.

10 *T. Kluge / E. Schramm*, Wassernöte. Zur Geschichte des Trinkwassers, Köln 1988, S. 21.

11 Vgl. *M. Gandy*, Wasser, die Moderne und der Niedergang der bakteriologischen Stadt, in: *S. Frank / M.*

der explosionsartige Anstieg der Bevölkerungszahlen, die Industrialisierung und das damit einhergehende schnelle Wachstum der Städte machten ab Mitte des 18. Jahrhunderts Änderungen erforderlich. Während der Wasserbedarf in den Städten stark anstieg, verschlechterte sich gleichzeitig die Qualität des zugeleiteten Wassers, was eine dramatische Zuspitzung der sozialen und hygienischen Zustände zur Folge hatte.[12] Die Erkenntnis der Notwendigkeit einer gesunden Wasserversorgung führte ab Mitte des 19. Jahrhunderts zur Errichtung der ersten zentralen Wasserversorgungsstrukturen, wobei der flächendeckende Anschluss aller privaten Haushalte an die öffentlichen Leitungen schrittweise über mehrere Jahre verlief und von teils heftigen Diskussionen über einen Anschlusszwang zur Refinanzierung der Investitionen begleitet wurde.[13]

Neben der Sicherung hygienischer Verhältnisse war die Etablierung zentraler Versorgungsstrukturen durch weitere sozialpolitische Ziele gekennzeichnet. Sie diente der „materiellen und symbolischen Wiederherstellung der bürgerlichen Geschlechterordnung, die in der modernen Großstadt unter Druck geraten war".[14] Das moderne bürgerliche und reinliche Heim wurde zum „Objekt einer neuen moralisch begründeten Geografie des sozialen Verhaltens"[15] und verdrängte Frauen systematisch aus den öffentlichen Räumen.

Die Geschichte der Stadtbrunnen ist eine Geschichte der Wandlungen und Zerstörungen. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts und ganz besonders nach Gründung des Deutschen Reiches erlebte die Brunnenbaukunst einen Aufschwung.[16] Der Wunsch des städtischen Bürgertums nach Dekoration und Symbolen förderte im Zusammenspiel mit den neuen technischen Innovationen des Industriezeitalters die Entstehung neuer, monumentaler Wasserdenkmäler. Mit dem Umbau der Städte ab Ende des 19. Jahrhunderts verschwanden gleichzeitig viele der alten Versorgungsbrunnen.[17] Sie entsprachen nicht mehr dem modernen Zeitgeist und störten beim Ausbau der Straßen. Weitere Verluste bewirkte der Zweiten Weltkrieg. Die Zeit der größten Zerstörungen waren – vergleichbar mit der historischen Bausubstanz in den Städten – die 1960er Jahre. Zwar wurden neue Brunnen und Wasserspiele errichtet, gleichzeitig verschwanden jedoch unzählige gut erhaltene historische Brunnenanlagen. So wurden für die Bundesgartenschau 1967 in Karlsruhe mehrere Wasserspiele neu geschaffen, zugleich fast alle der historischen Brunnen und Wasserspiele im Schlosspark wiederum abgerissen.[18] Vor allem in den 1970er und 1980er

Gandy (Hrsg.), Hydropolis. Wasser und die Stadt der Moderne, Frankfurt/New York 2006, S. 21.

12 *H. Häussermann/D. Läpple/W. Siebel*, Stadtpolitik, Frankfurt 2008, S. 20.

13 *T. Kluge/E. Schramm*, Wassernöte. Zur Geschichte des Trinkwassers, Köln 1988, S. 59 ff.

14 Vgl. *S. Frank*, Schmutziges Wasser und schmutzige Frauen. Zur Verbindung von Wasser- und Weiblichkeitsbildern in der Stadtentwicklung des 19. Jahrhunderts, in: *S. Frank/M. Gandy* (s. A 11), S. 164.

15 Vgl. *M. Gandy* (s. A 11), S. 24.

16 *A. Dombrowski*, Deutsche Monumentalbrunnen im Kaiserreich, Hildesheim/Zürich 1983, S. 3.

17 *H. Volkmann*, Die künstlerische Verwendung des Wassers im Städtebau, Berlin 1911, S. 98.

18 Vgl. *G. Kabierske/S. Stephan*, Zweck und Zierde – Brunnen in der Stadt, in: *H. Schmitt* (Hrsg.), Denkmäler, Brunnen und Freiplastiken in Karlsruhe 1715-1945, Karlsruhe 1987, S. 85 ff.

Abb. 2: Der Malschbrunnen in Karlsruhe, 1875 eingeweiht, 1963 im Zuge des verkehrsgerechten Stadtumbaus abgebrochen, Quelle: *Stadtarchiv Karlsruhe.*

Abb. 3: Neuer Brunnen für die Bundesgartenschau 1967 in Karlsruhe, Quelle: *Stadtarchiv Karlsruhe.*

Jahren entstanden im Zuge der Stadtverschönerungen des öffentlichen Raums – mit als Reaktion auf die Kritik an der „Unwirtlichkeit der Städte“[19] – unzählige Brunnen und Wasserspiele, nicht selten in Tradition der historischen Stadtbrunnen mit skulpturalen Brunnenanlagen.

Aktuell werden urbane Wassergestaltungen eher als landschaftsarchitektonische Elemente verstanden, die sich mit ihrer Formensprache in den umgebenden Raum integrieren. Doch genauso werden heute Stadtbrunnen als skulptural ausgestaltete Anlagen in der Tradition historischer Brunnenanlagen realisiert. Dabei ist eine Reihe von Anlagen entstanden, die in einzigartiger und mitunter humorvoller Symbolik mit den Geschichten von Stadtgesellschaften und Stadträumen spielen.

3. STADTBRUNNEN ZUR REPRÄSENTATION

Neben ihrer funktionalen Bedeutung als Infrastrukturbauwerke waren historische Brunnen besondere Elemente der städtischen Freiräume. An prominenten Standorten im Stadtgefüge errichtet, boten sie sich für politische und städtebauliche Zeichensetzungen an und waren eine der wenigen Möglichkeiten, sich als Stadt der Öffentlichkeit zu präsentieren.[20] Sie waren Symbole der Selbstvergewisserung stadtbürgerlichen Daseins und

19 Siehe hierzu Mitscherlichs Kritik an der Städtebaupolitik der 1950er und 1960er Jahre, in: *A. Mitscherlich*, Die Unwirtlichkeit unserer Städte – Anstiftung zum Unfrieden, Frankfurt 1965.

20 *A. Rautenberg* (s. A 5), S. 236.

durch ihre denkmalartige Ausgestaltung vermittelten sie Macht, Reichtum und Stärke.[21] Die individuell gestalteten und klar voneinander unterscheidbaren Brunnen boten Stadtbevölkerung und Reisenden Orientierung, um sich in den verwinkelten Stadtgrundrissen zurechtzufinden. Plätze, Straßenkreuzungen und wichtige Wegebeziehungen wurden durch Brunnen markiert, um den Weg durch die Stadt bewusst zu lenken und Hinweise auf ein bestimmtes Ziel oder Motiv zu geben.[22]

Waren die mittelalterlichen Brunnen noch aus Holz gefertigt und durch eine einfache Ausführung geprägt, setzten sich beginnend im 14. Jahrhundert und verstärkt im 15. Jahrhundert die wesentlich haltbareren steinernen Brunnen durch, bei denen sich nun auch eine aufwendige Gestaltung lohnte.[23] Vor allem die Marktbrunnen mit ihren reichen Verzierungen und ihrer symbolhaften figürlichen Ausstattung wurden zu wichtigen profanen Bildträgern mittelalterlicher und neuzeitlicher Städte.[24] Der Figurenschmuck diente der Übermittlung politischer und religiöser Bekenntnisse. Als baulich fixierte Stadtbilder waren Brunnen damit Funktionsträger zur Herstellung städtischer Ordnung und dienten gleichzeitig der bewussten Inszenierung derselben.[25]

Die Ausgestaltung der Brunnen steht mit den baugeschichtlichen Epochen in enger Verbindung. Die Formensprache von Bauwerken wurde auf Brunnen übertragen – umgekehrt fanden sich bestimmte Details der Brunnen auch an Gebäuden. So war die Form gotischer Brunnen mit ihrer Betonung der Vertikalen und dem tabernakelartigen Aufbau an die Architektur der Kirchen angelehnt.[26] Mit dem 15. Jahrhundert setzten sich Brunnenstöcke als freistehende Pfosten mit Bekrönungsfiguren durch.[27] Beliebt waren neben allegorischen Wasserfiguren wie Neptun oder Melusinen Heiligen- und Madonnendarstellungen, Abbildungen von Schutzpatronen und Stadtgründern sowie Banner- und Wappenträger – häufig als Tierdarstellungen.

Mit dem Barock wurde in Deutschland der Einfluss der französischen Baukunst bestimmend. Brunnen entwickelten sich zu monumentalen Kunstwerken – errichtet in den Platzmitten oder entlang der Hauptachsen von Plätzen und Straßen.[28] Die bis dahin

21 *M. Symmes*, Brunnen von der Renaissance bis zur Gegenwart, Stuttgart 1999, S. 77.

22 *E. Fassl*, Der Brunnen in Südwestdeutschland, Stuttgart 1966, S. 195 ff.

23 Vgl. *A. Baeriswyl*, Sodebrunnen-Stadtbach-Gewerbekanal. Wasserversorgung und -entsorgung in der Stadt des Mittelalters und der frühen Neuzeit am Beispiel von Bern, in: *D. Rippmann / W. Schmid / K. Simon-Muscheid* (Hrsg.), Brunnen in der europäischen Stadtgeschichte, Trier 2008, S. 60.

24 Vgl. *K. Simon-Muscheid*, Städtische Zierde – gemeiner Nutzen – Orte der Begegnung. Öffentliche Brunnen in mittelalterlichen Städten, in: *H. Bräuer / E. Schlenkrich* (Hrsg.), Die Stadt als Kommunikationsraum. Beiträge zur Stadtgeschichte vom Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert, Leipzig 2001, S. 707.

25 Vgl. *J. Guckes*, Stadtbilder und Stadtrepräsentationen im 20. Jahrhundert, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 1/2005; Themenschwerpunkt Stadtbilder und Stadtrepräsentationen, Berlin 2005, S. 80.

26 *A. Rautenberg* (s. A 5), S. 102.

27 *H. Volkmann* (s. A 17), S. 65.

28 *A. Baur*, Brunnen. Quellen des Lebens und der Freude, München/Wien 1989, S. 85.

überwiegend runden Pfosten wurden durch mächtige vierkantige Sockel als Postament für voluminöse Bekrönungsfiguren ersetzt.[29] Genauso fanden sich auch verspielte Formen und insbesondere im Rokoko waren kunstvoll ausgestaltete Ornamente und Gitterwerke aus Eisenguss beliebt.[30]

Abb. 4: Marienbrunnen in Schwäbisch Gmünd von 1686; Bekrönung mit Madonnenfigur; Foto: *K. Korth*.

Über viele Jahrhunderte bildeten schmückende Gestaltung und Funktionalität der Brunnen eine Einheit. Die Verschiebung hin zu reinen Schmuckbauwerken seit dem 19. Jahrhundert wirkte sich wesentlich auf die Formgebung aus. So waren in der Gründerzeit Brunnendenkmäler mit kompliziertem architektonischem Aufbau und reichem skulpturalem Schmuck beliebt.[31] Bevorzugte Brunnenmotive dieser Zeit waren geschichtliche Ereignisse, Darstellungen besonderer Errungenschaften der Städte oder des Kaiserreiches und schließlich Allegorien auf das Element Wasser.[32] Auch die ersten Brunnendenkmäler in Erinnerung an Kriegsereignisse fallen in diese Zeit. Mit dem 20. Jahrhundert begann das Zeitalter stärker individuell gestalteter Stadtbrunnen aus der „Synthese von Architektur, Plastik und bewegtem Wasser".[33] Neben traditionellen Marktbrunnen entstanden genauso aufwendige Anlagen, die das Wasser spielerisch inszenierten.

Unabhängig davon wie die Stadtbrunnen konkret ausgestaltet wurden und werden, erfüllen sie bis heute repräsentative Aufgaben. Sie zeugen von Stil- und Formenempfinden, von baugeschichtlichen Epochen, von Macht und den Repräsentationsbedürfnissen ihrer Erbauer, Spender oder Stifter sowie von der Innovations- und Finanzkraft der Städte. Die Brunnen erzählen Geschichten und laden ein zur Auseinandersetzung mit der Geschichte der Stadt.

29 *H. Volkmann* (s. A 17), S. 73.
30 *A. Rautenberg* (s. A 5), S. 22.
31 *M. von Ostrowski*, Deutsche Monumentalbrunnen von den Freiheitskriegen bis zur Reichsgründung, Diss. FU Berlin 1991, S. 81.
32 *A. Dombrowski* (s. A 16), S. 4.
33 Vgl. *G. Kabierske/S. Stephan* (s. A 18), S. 96.

4. STADTBRUNNEN ALS STÄDTEBAULICHE ELEMENTE

Die Standortwahl für Brunnen folgte lange Zeit funktionalen Erfordernissen. Maßgeblich waren Platznutzungen und Wegebeziehungen, die Frequentierung durch Fußgänger und Fuhrwerke, eine schnelle Erreichbarkeit bei Feuer sowie eine geschützte Lage, die insbesondere im Kriegsfall von Bedeutung war.[34] Angelegt wurden die Brunnen daher nicht in der Mitte der Plätze, sondern am Rand in der Nähe einmündender Hauptstraßen.[35] Zudem mussten sie möglichst gleichmäßig im Stadtraum verteilt werden, um die Zugänglichkeit für alle Einwohner sicherzustellen und unnötige Wege beim Wassertragen zu vermeiden.[36] Das Versorgungsnetz wurde mit einer Hauptleitung und einem oder mehreren Hauptbrunnen angelegt, von wo aus Nebenleitungen zu weiteren Brunnen führten. Im Idealfall entstand so ein regelmäßiges Raster zur Versorgung aller Stadtquartiere.[37]

Neben diesen funktionalen Gründen bestimmten städtebauliche Aspekte die Standortwahl. Große und prachtvoll ausgestattete Brunnen wurden bevorzugt auf Marktplätzen, entlang städtischer Hauptachsen und in der Nähe der Stadttore errichtet, wo sie die städtebauliche Bedeutung dieser Orte betonten.[38] Mit Brunnen hervorgehoben wurde auch die Bedeutung einzelner Gebäude. Den deutlich höheren Bauwerken gaben sie vielfach Halt und dienten gleichzeitig deren Maßstabssteigerung.[39] Dieser Effekt war insbesondere in der Gotik gewollt, denn „wenn das Auge das an keine irdischen Abmessungen gebundene Gotteshaus mit dem Brunnen zusammen erfassen kann, drängt sich unbewusst der Maßstab des aus dem täglichen Benutzen bekannten Maß des Brunnens auf."[40] Neben den hinweisenden, schwerpunktsetzenden und maßstabsbildenden Eigenschaften dienten Brunnen zudem der Raumbegrenzung und Raumbildung, wodurch beispielsweise bei unterschiedlich genutzten Platzbereichen Teilräume geschaffen wurden.[41]

Mit Beginn des 19. Jahrhunderts, als die Entwurfsarbeiten für Brunnen weniger von Künstlern und Bildhauern vorgenommen wurden, sondern zunehmend auf Architekten übergingen, stieg deren städtebauliche Bedeutung. Friedrich Weinbrenner – der nicht

34 *A. Baur* (s. A 28), S. 104.
35 *C. Sitte*, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Vermehrt um „Grossstadtgrün", Reprint der Erstausgabe 1889, Wien/Köln/Weimar 2003, S. 24.
36 Vgl. *A. Baeriswyl* (s. A 23), S. 60.
37 Vgl. *A. Gampp*, Sprudelnde Moral. Die Ikonografie des Fribourger Brunnenprogramms als Ausdruck geistig-moralischer Aufrüstung im 16. Jahrhundert, in: *D. Rippmann / W. Schmid / K. Simon-Muscheid* (s. A 23), S. 26.
38 Vgl. *M. Gartenmeister*, Sakrale Brunnenikonographie als politische Aussage der städtischen Obrigkeit im konfessionellen Zeitalter, in: *D. Rippmann / W. Schmid/K. Simon-Muscheid* (s. A 23), S. 44.
39 *A. Brinckmann*, Platz und Monument. Untersuchungen zur Geschichte und Ästhetik der Stadtbaukunst in neuerer Zeit, Berlin 1908, S. 6.
40 *E. Fassl*, Der Brunnen in Südwestdeutschland, Stuttgart 1966, S. 199.
41 Ebda., S. 200 ff.

nur den Städtebau im Karlsruhe des frühen 19. Jahrhunderts maßgeblich prägte, sondern auch die Brunnen- und Denkmalskunst – sah in den Stadtbrunnen gliedernde Elemente und „architektonisch-städtebauliche Markierungspunkte".[42] Ohnehin kam es bei den Monumentalbrunnen dieser Zeit viel stärker auf ihr Zusammenspiel mit der Umgebung an. Damit etablierte sich ein zunehmend städtebaulich und landschaftsarchitektonisch geprägter Ansatz. Ähnlich wie in den barocken Schlossparks entstanden raumbildende Wasserachsen zur Gliederung von Flächen, Kanäle und Teiche zu Erzeugung räumlicher Weite sowie Fontänen zur Markierung und Schwerpunktsetzung.

In der Zeit nach 1945 ist eine weitere Differenzierung bei der Standortwahl zu beobachten. Brunnen und Wasserspiele wurden zwar immer noch bevorzugt auf Plätzen errichtet, doch zunehmend auch in Fußgängerzonen, entlang von Straßen und Gehwegen, in Grünflächen sowie in Nischen, die durch Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen entstanden waren. Heute erscheinen uns etliche dieser Anlagen beliebig und ohne Berücksichtigung städtebaulicher Kriterien platziert. Vor allem die kleinformatig errichteten Stadt- und Künstlerbrunnen dienten häufig allein der Möblierung. Gerade in ihrer Beliebigkeit führen sie wieder vor Augen, dass die städtebaulichen Kriterien für die Situierung von Stadtbrunnen komplex sind und eine intensive Auseinandersetzung mit dem Stadtraum erfordern.

5. STADTBRUNNEN ALS SOZIALRÄUMLICHE ELEMENTE

Brunnenplätze waren in den historischen Städten zentrale Handlungsorte gewerblicher und häuslicher Arbeiten und damit wichtige Bestandteile städtischer Öffentlichkeit.[43] Als Orte vielfältiger Kommunikationen und Nachbarschaften bot das Wasserholen am Brunnen tagsüber Möglichkeiten zum Informationsaustausch und zur Meinungsbildung, daneben die Gelegenheit zu „Schwatzen, Necken, Streiten und Eheanbahnung".[44] Dabei waren Brunnenplätze einer der wenigen frei zugänglichen Orte für die ungeplante und überraschende Begegnung beider Geschlechter.[45] Auch wenn der Topos „weiblicher Klatsch- und Streitsüchtigkeit am Brunnen"[46] meist negativ interpretiert wird, ist er Ausdruck für die Bedeutung der historischen Brunnenplätze als weibliche Kommunikationsräume. Nach Etablierung der zentralen Wasserversorgung im 19. Jahrhundert blieb deren Bedeutung als Kommunikationsort zunächst noch erhalten. Ihr allmähliches Verschwinden in den folgenden Jahrzehnten indes wurde von vielen Bürgerinnen und Bürgern be-

42 Vgl *G. Kabierske / S. Stephan* (s. A 18), S. 89.
43 Vgl. *K. Simon-Muscheid* (s. A 24), S. 699.
44 Ebda., S. 711.
45 Vgl. *D. Rippmann*, Brunnen in der europäischen Stadtgeschichte, in: *D. Rippmann / W. Schmid / K. Muscheid-Simon* (s. A 23), S. 14.
46 Vgl. *S. Malamud / P. Sutter*, Existenziell, repräsentativ, konfliktbeladen. Öffentliche Brunnen im spätmittelalterlichen Zürich, in: *D. Rippmann / W. Schmid / K. Muscheid-Simon* (s. A 23), S. 89.

Abb. 5: Brunnenplätze als weiblicher Kommunikationsort, Marktbrunnen in Reutlingen um 1920; Quelle: *Stadtarchiv Reutlingen*.

dauert, ging doch eine Kommunikationsmöglichkeit verloren, die für das städtische Alltagserleben bedeutsam war.[47] Lediglich im Umfeld der historischen Marktbrunnen konnte sich deren Funktion als Kommunikationsort noch halten. In der Nähe der städtischen Administrationen und Rathäuser boten sie weiterhin eine Bühne für die Inszenierungen städtischer Öffentlichkeit.

Brunnen waren immer auch Schauplätze von Konflikten und Auseinandersetzungen. In Zeiten von Epidemien und Seuchen wurden sie überdies zu Orten der Angst. Entsprechend war das Verhältnis der Stadtbewohner zu ihren Brunnen über Jahrhunderte durch Sorge vor Brunnenvergiftungen oder der Zerstörung der Wasserleitungen durch Kriege geprägt.[48] Dies änderte sich erst mit der Einrichtung zentraler Wasserversorgungsnetze und Wasseraufbereitungsanlagen, die ausreichend und vor allem hygienisch einwandfreies Trinkwasser liefern konnten.

47 Vgl. *K. Simon-Muscheid* (s. A 24), S. 720.
48 Vgl. *D. Rippmann* (s. A 45), S. 16.

6. STADTBRUNNEN HEUTE UND OPTIONEN FÜR EINEN ZEITGEMÄSSEN UMGANG

Der vertiefte Blick in die Entwicklung der Stadtbrunnen zeigt vielfältige Begründungszusammenhänge für ihre Bedeutung innerhalb der historischen europäischen Stadt auf, die Rückschlüsse und Erkenntnisse auch für die heutigen Stadtgesellschaften und Stadträume ermöglichen. Stadtbrunnen sind baulich manifestierte, emotionale Ankerpunkte städtischen Lebens und dienen der städtischen Repräsentation. Dabei kommen insbesondere drei Aspekte zum Tragen. Zum einen repräsentieren Städte über die gebaute, äußere Form der Stadtbrunnen ihr Verständnis über Wasser oder Kunst. Weiterhin eignen sich Stadtbrunnen aufgrund ihrer Bildsprache und Symbolik für die städtische Identitäts- und Imagepolitik, insbesondere auch in Verbindung mit Veranstaltungen. So haben sich die Pflege lokaler Mythen und Traditionen wie das Osterschmücken oder die Narrenbräuche mittlerweile zu geschätzten Formen städtischer Identitätspolitik entwickelt, mit der vor allem kleinere Städte gern Heimatbilder inszenieren.[49] Und nicht zuletzt kann die besondere Atmosphäre und Ausstrahlung von Brunnenplätzen diese zu herausragenden städtischen Treffpunkten machen und ein positives Stadtimage fördern, welches sich über digitale Medien weit über die Stadtgrenzen hinaus verbreiten kann.

Plätze mit Stadtbrunnen bilden einen wichtigen Teil städtischer Öffentlichkeit – mit hoher Anziehungskraft für Bürger und Besucher, die sich an ihnen verabreden und ausruhen, dem Spiel des Wassers zuschauen oder sie als Orte für das Spiel ihrer Kinder aufsuchen. Kraft ihrer besonderen Ausstrahlung bieten Stadtbrunnen vielfältige Optionen für privates Engagement, was neben finanziellen Aspekten vor allem die Verbundenheit der Einwohner miteinander positiv beeinflussen kann. Nachfolgend werden beispielhaft Optionen für einen aktuellen städtischen Umgang mit Stadtbrunnen aufgezeigt.[50]

6.1. Fuhrmannsbrunnen und Fuhrmannstag in Mengen – eine Stadt erfindet sich neu

Der im Jahr 2012 realisierte Fuhrmannsbrunnen steht in engem Zusammenhang mit der Aufwertung der Altstadt und der Umgestaltung der Hauptstraße – möglich geworden durch die Verlagerung der Bundesstraße (B32) an den Stadtrand. Nachdem die Altstadt der oberschwäbischen Kleinstadt mit ihren knapp 10.000 Einwohnern in den letzten Jahren zunehmend durch Leerstand und Verlust ihrer Zentralitätsfunktion gekennzeichnet war, wurde – basierend auf einer Standortanalyse und einem Verkehrsgutachten –

49 Vgl. *J. Guckes* (s. A 25), S. 75.

50 Die beschriebenen Beispiele sind Bestandteil eines 2015 abgeschlossenen Dissertationsvorhabens am Karlsruher Institut für Technologie, Fakultät für Architektur, *K. Korth*, Wasserarchitekturen auf städtischen Plätzen in Kleinstädten und kleinen Mittelstädten in Baden-Württemberg.

Abb. 6: Der Fuhrmannsbrunnen in Mengen; Foto: *K. Korth.*

Abb. 7: Festumzug am Fuhrmannstag in Mengen; Foto: *S. Henne.*

im Jahr 2010 ein offener Ideenwettbewerb für ein stadträumliches Entwicklungskonzept der Innenstadt durchgeführt, dessen Ziele Verkehrsberuhigung und städtebauliche Erneuerung mit einer Belebung als Einzelhandels- und Wohnstandort waren. Die Innenstadtsanierung wurde dabei mit einem Stadtmarketingkonzept verknüpft, welches an die historischen Traditionen als Handels- und Fuhrmannsstadt an der Kreuzung wichtiger Handelswege anknüpfte.[51]

Der übergreifende Wunsch der Bürgerschaft wie auch der lokalen Politik nach einem besonderen Identifikationsobjekt mündete in die Idee einer bespielbaren Brunnenskulptur, die zunächst gar nicht geplant war, jedoch auf eine breite Zustimmung von Politik, Bürgerschaft und selbst bei den örtlichen Vereinen stieß, die sich nachfolgend mit großem Engagement in die Realisierung einbrachten. Die Stadtverwaltung entwickelte eine öffentlichkeitswirksame Mitmachaktion. Am neu ins Leben gerufenen Fuhrmannstag – seit 2011 jährlich als großer Festumzug mit historischen Wagen und Kostümen inszeniert – fuhren Pferdegespanne durch eine vorbereitete Sandfläche, aus der Gipsabdrücke für das Bronzerelief des Brunnens genommen wurden.

Die Besonderheit dieses Stadtbrunnens liegt in seiner Verbindung der Themen Spiel und Identifikation. Die bronzene Reliefplatte mit einem Durchmesser von knapp fünf Metern wurde mit Spuren von Wagenrädern, Menschen und Tieren ausgestaltet; Beschriftungen weisen auf besondere Stadtereignisse hin. Der Brunnen lädt ein, sich mit der Geschichte der Stadt auseinanderzusetzen. Gleichzeitig wurde der Brunnen als Spielobjekt

51 Zur Geschichte der Stadt Mengen vgl. *J. Mihm*, Mengen – eine Kleinstadt in Oberschwaben, in: Die alte Stadt 28 (2/2001), S. 155-178.

konzipiert, der Kinder zur spielerischen Aneignung von Wasser animiert. Die Baukosten für den Brunnen beliefen sich auf rund 156.000 Euro. Gemeinsam mit den anderen Aktionen im Ort gelang eine Initialzündung für die Entwicklung Mengens, die mittlerweile deutlich ablesbar ist und dessen eindeutiges Symbol der Fuhrmannsbrunnen ist.

Abb. 8: Das »Stadtfenster« in Nagold – Symbol, städtebaulicher Akzent und Spielobjekt; Foto: *K. Korth.*

6.2. Das Stadtfenster in Nagold – traditionelle Symbolik mit moderner Formensprache

Ähnlich wie in Mengen wurde auch auf dem Vorstadtplatz in Nagold im Jahr 2005 ein besonderer Stadtbrunnen errichtet, der spielerische, stadträumliche und symbolische Aspekte vereint. Für den Planungsprozess wurde eine Form gewählt, die in der Geschichte des Platzes begründet ist. Der am Rand der Altstadt gelegene Vorstadtplatz entstand im Zuge der ersten Stadterweiterungen Nagolds im 17. Jahrhundert als städtischer Kommunikations- und Verkehrsplatz an der Kreuzung wichtiger Hauptdurchgangsstraßen. Ein öffentlicher Brunnen diente der Trinkwasserversorgung. Nach 1945 erfuhr der Platz grundlegende Änderungen zugunsten des KFZ-Verkehrs. Mitte der 1960er Jahre wurde der Brunnen abgerissen und der Platz in den 1970er Jahren als großzügige Kreuzung mit Fußgängerunterführung und zeitgemäßer Neubebauung überprägt.

Die aktuelle Platzgestaltung war Teil des Leitbildes „Grüne Urbanität/Landesgartenschau 2014“ mit dem Ziel der Revitalisierung und Stärkung der Innenstadt. Verkehrliche Voraussetzung bildete eine Umfahrung der Innenstadt für den Durchgangsverkehr. Aufbauend auf der Leitbildentwicklung wurde ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb für den Platz durchgeführt. Gestaltungs- und Standortvorschläge für einen Brunnen waren ausdrücklich erwünscht. Der Siegerentwurf schlug eine vertikale Brunnenskulptur vor. Da über die konkrete Ausgestaltung keine Einigung erzielt werden konnte und in der öffentlichen Diskussion ein deutlicher Wunsch nach einem Stadtbrunnen in traditioneller Formensprache aufkam, wurde ein Einladungswettbewerb mit fünf Künstlerinnen und Künstlern durchgeführt, die jeweils für unterschiedliche künstlerische Konzepte und Formensprachen standen. Die Bürgerschaft wurde durch Bürgerversammlungen und eine öffentliche Ausstellung beteiligt. Vertreter des „Arbeitskreises Innenstadt“ waren in der Wettbewerbsjury vertreten.

Mit dem „Stadtfenster“ gewann ein in seiner Formensprache zurückhaltender Entwurf, dessen rechteckförmiger Rahmen eine Art Fenster mit einem Wasserschleier als

Vorhang bildet und zum Entdecken der Stadt einlädt. Indem die Brunnenform mit den unterschiedlichen Baustilen der Gebäude am Platz spielt, vermittelt sie zwischen ihnen. Ferner ist der Brunnen ein beliebter Anziehungspunkt für Kinder und ein Treffpunkt für Familien, da die Anlage als begehbares Wasserbecken konzipiert ist. Die Baukosten beliefen sich auf rund 147.000 Euro.

6.3. Dem gewerblichen Fleiße gewidmet – der Gerberbrunnen in Reutlingen

Die schwäbische Großstadt Reutlingen hat 90 öffentliche Brunnen und Wasserspiele. 35 Brunnen sind historischer Bauart und stehen größtenteils unter Denkmalschutz. 20 weitere sind in der Zeit vor 1970 entstanden. Für rund 15 der Brunnen gibt es Pflegepatenschaften durch Bürger. Das Bewusstsein für die Brunnen ist bei Bürgerschaft und Politik verankert, allerdings sind gerade bei den älteren Brunnen die Herausforderungen für den städtischen Betrieb hoch, da die Mittel für die Unterhaltung eng begrenzt sind. Die einfache Konstruktion und Technik vor allem der Anlagen aus den 1950er bis 1980er Jahren begünstigt bauliche und funktionale Mängel, deren Behebung oft aufwendig ist. Einige der Anlagen entsprechen nicht mehr den aktuellen Vorgaben zur Verkehrssicherheit, beispielsweise bei der Wassertiefe. Auch die elektrische Ausstattung ist nicht immer normgerecht. Dazu kommen bei den historischen Brunnen die strengen Vorgaben des Denkmalschutzes, welche konstruktive Eingriffe sehr teuer machen können.

Gerade bei den historischen Stadtbrunnen zeigt sich zu Lasten ihrer visuellen Wahrnehmung vielerorts ein mitunter liebloser Umgang. Typisch sind die blauen schwimmbadartigen Abdichtungsanstriche oder der Verzicht auf Wasser, um aufwendige Schutzgitter bei tieferen Becken zu vermeiden. In Reutlingen wurde ein anderer Weg gewählt. Nachdem eine Sicherheitsbewertung im Jahr 2009 Handlungsbedarf aufgezeigt hatte, wurden alle Brunnen mit Beckentiefen, in denen Kinder ertrinken könnten, nach und nach umgerüstet. Vorgaben der Denkmalpflege wurden berücksichtigt, und gemeinsam wurde nach Lösungen gesucht, auch wenn denkmalgerechte Schutzgitter, die verbindungsfrei im Brunnentrog platziert werden können, erhebliche Mehrkosten verursachen können.

Beispiel für eine denkmalgerechte Instandsetzung ist der Gerberbrunnen. Der 1921 errichtete Brunnen steht für die jahrhundertelange gewerbliche Tradition der Gerber und Färber in der Stadt. 2012 musste der Brunnen stillgelegt werden, da Tuffsteinbecken und Leitungen undicht und durch Kalkablagerungen geschädigt waren. Um die Eingriffe in die historische Bausubstanz so gering wie möglich zu halten und den empfindlichen Tuffstein langfristig zu schützen, erhielt der Brunnentrog einen Einsatz aus sandgestrahltem Edelstahl mit einem in die Konstruktion integrierten Schutzgitter. Alle Leitungen wurden erneuert, der Brunnenstock und die historischen Brunnenauslässe gereinigt und behutsam ausgebessert. Die Verbindungen zwischen der neuen Konstruktion und dem alten Brunnentrog wurden denkmalgerecht mit Bleiwolle hergestellt, wodurch extrem

Abb. 9: Gerberbrunnen in Reutlingen; selbstverständlicher Bestandteil der Altstadt und Symbol für die gewerbliche Geschichte Reutlingens; Foto: *K. Korth*.

langlebige, dichte und gleichzeitig optisch dezente Fugenbilder gewährleistet wurden. Der Gerberbrunnen erstrahlt nun wieder in alter Schönheit und wird als Spielobjekt gern von Kindern in Besitz genommen.

Die aufwendige Instandsetzung des Gerberbrunnens in dieser hohen baulichen Qualität sichert einen sicheren Brunnenbetrieb für viele Jahre. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 50.000 Euro. Für die Sanierung weiterer Brunnen hat dieses vorbildliche Vorgehen allerdings den Nachteil, dass bei insgesamt begrenzten Unterhaltungsmitteln ist nur ein schrittweises Sanieren möglich ist. Ein prominent situierter Brunnen aus den frühen 1950er Jahren liegt somit seit mehreren Jahren still, da die Kosten für eine Instandsetzung aus dem derzeitigen Budget nicht aufgebracht werden können.

7. FAZIT UND EMPFEHLUNGEN

Die Auseinandersetzung mit den Qualitäten von Stadtbrunnen ist höchst lohnenswert. Die dargestellten Beispiele zeigen die wertvollen Möglichkeiten auf, die Stadtbrunnen für Stadträume und Stadtgesellschaften bieten können. Dabei stellt insbesondere der Umgang mit historischen Brunnen eine sensible Aufgabe dar, die neben den funktionalen

Aspekten auch die Möglichkeiten der Wahrnehmung und Aneignung berücksichtigen muss.

Neugeplante Brunnen – wie die Beispiele „Fuhrmannbrunnen“ aus Mengen oder das „Stadtfenster“ aus Nagold – verdeutlichen die Chancen, mit Stadtbrunnen herausragende Identifikationsobjekte zu schaffen, die gleichzeitig vielfältige Aneignungen ermöglichen. Notwendig ist eine intensive Öffentlichkeitsarbeit mit Brunnenführungen, Inszenierungen, Ausstellungen und regelmäßigen Informationen an Presse und Kommunalpolitik. Dies sichert Öffentlichkeit, was gerade in Zeiten knapper Mittel wesentlich ist. Auch wenn die Betreuung von Patenschaften aufwendig ist, sollten Städte dieses Engagement gezielt fördern – weniger aus finanziellen Erwägungen, sondern vor allem aufgrund der lokalen Identifikationsmöglichkeiten. Bei der Planung neuer Wasserelemente bieten Stadtbrunnen besondere Optionen, seien es Wettbewerbe, Mitmachaktionen oder partizipativ angelegte Planungsprozesse.

Stadtbrunnen sind also mehr als bloßes Stadtmobiliar. Sie waren und sind Identifikationsobjekte sowie sichtbare und erlebbare Geschichte und Gegenwart von Stadträumen und Stadtgesellschaften.

Martina Stepper

DIE DIGITALISIERUNG DES HANDELS UND DIE FOLGEN FÜR DEN STÄDTISCHEN RAUM

1. ONLINE-HANDEL – STATUS QUO

Digitalisierung und globale Vernetzung dringen in immer mehr Alltagsbereiche vor. Einer davon ist der Einzelhandel. Seine traditionelle Bindung an den Raum und seine damit einhergehende Verflechtung lockern sich seit der Etablierung des Online-Shoppings, dem Distanzkauf von Waren und Dienstleistungen durch Endverbraucher mittels interaktiv-multimedialer Systeme. Durch diese vergleichsweise neue Form des Einkaufens – erst seit den 1990er Jahren nutzt ein breiter Teil der Bevölkerung das Internet als Einkaufskanal – ist die Versorgung mit Gütern des täglichen bis langfristigen Bedarfs nicht mehr auf den lokalen Handel beschränkt.

Dies zeigt sich an der Einkaufshäufigkeit, den Ausgaben der Konsumenten sowie an den Umsatzzahlen. Während 2013 die Anzahl der Einkäufe von Nonfood-Produkten – Sortimentsteilen, die nicht zu den Nahrungs- und Genussmitteln zählen – im Online-Handel im Vergleich zum Vorjahr um 3,6% angestiegen ist, ist sie im stationären Einzelhandel im gleichen Zeitraum um 0,1% gesunken. Gleiches gilt für die Ausgaben. Die Durchschnittsausgaben im Nonfood-Online-Handel haben sich von 2012 bis 2013 um 7,3% erhöht, während sie im stationären Nonfood-Handel um 1,6% zurückgegangen sind.[1] Dies schlägt sich auch auf die Umsatzentwicklung nieder. So sind in den vergangenen zehn Jahren die Umsätze im Online-Handel jährlich im zweistelligen Bereich angestiegen,[2] während die Umsätze im stationären Einzelhandel stagnieren.[3] In Zahlen stellt sich dies wie folgt dar: Im Jahr 2014 wurden – je nach Quelle[4] – rund 40 Mrd. Euro im Online-Handel erwirt-

1 *Handelsverband Deutschland (HDE)*, Handel digital – Online-Monitor 2014, Berlin 2014, S. 4; online: www.einzelhandel.de/images/141126_Handel_digital_Brochure_ds.pdf [06.05.2015].

2 *Handelsverband Deutschland (HDE)*, E-Commerce-Umsätze. Entwicklung der E-Commerce-Umsätze in den vergangenen Jahren, Berlin 2014; online: www.einzelhandel.de/index.php/presse/zahlenfakten grafiken/item/110185-e-commerce-umsaetze [29.04.2015].

3 *Statistisches Bundesamt*, Umsatz im Versand- und Interneteinzelhandel nimmt deutlich zu, Wiesbaden 2015; online: www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/WirtschaftsbereicheBinnenhandelGastgewerbeTourismus/Einzelhandel/EinzelhandelAktuell.html;jsessionid=9CA4239FC066AEB1A28CF17D23910DF2.cae3 [29.04.2015].

4 Aufgrund der unterschiedlichen statistischen Erhebungsmethoden sowie der unterschiedlichen Definitionen des Online-Handels besteht eine große Varianz zwischen den erhobenen Werten. Dies erschwert die Prognose der Auswirkungen.

schaftet. Das entspricht ca. knapp einem Zehntel des gesamten Einzelhandelsumsatzes.[5] Bis zum Jahr 2020 prognostiziert das IFH Köln einen Online-Umsatzanteil am Einzelhandel von bis zu 15%.[6] Damit würden die Umsatzverschiebungen vom stationären Einzelhandel zum Online-Handel standortrelevant. So gilt nach Informationen von Michael Reink, Bereichsleiter des HDE für Standort und Verkehrspolitik, ein Handelskanal bereits ab einer Umsatzverschiebung von 10% als landesplanerisch und städtebaulich nicht mehr verträglich für die anderen Kanäle. Drei Betriebsformen des Online-Handels sind gemessen an den Umsatzkennzahlen besonders erfolgreich:

- Online-Marktplätze wie Amazon und Ebay,
- der Pure-Online-Handel; reine Online-Händler, die sich neu gegründet haben und ihre Waren ausschließlich über das Internet vertreiben, sowie
- der Multi-Channel-Handel, der seine Waren über den Online-Handel und den stationären Handel als vernetzte Vertriebskanäle vertreibt.[7]

Der Multi-Channel-Handel liegt, gemessen an seinen Umsätzen, zwar lediglich auf dem dritten Platz – 16,5% des gesamten Umsatzes im Interaktiven Handel konnte er 2013 auf sich verbuchen[8] –, jedoch ist er die einzige Betriebsform von der der stationäre Einzelhandel profitieren kann. So bietet ein Einstieg in den Mehrkanalhandel für viele stationäre Einzelhändler deutliche Wettbewerbsvorteile. „Stationäre Händler, die ihren Onlineshop zielgerichtet mit ihrem Stationärgeschäft verzahnen, können mit Zusatzumsatz im Internet und Kaufimpulsen für das stationäre Geschäft rechnen",[9] da die Konsumenten situativ zwischen den verschiedenen Kanälen hin und her wechseln.

Wie Abbildung 1 zeigt, geht 38,5% der Käufe in stationären Läden eine Informationssuche in Online-Shops voraus. Die aus dieser Information resultierenden Käufe entsprechen 40,3% der Umsätze im stationären Einzelhandel. Die Online-Präsenz kann den Umsatz im stationären Ladengeschäft folglich gezielt stärken. Der umgekehrte Fall, die

5 *Handelsverband Deutschland (HDE)* (s. A 2) + *Centre for Retail Research*, Online Retailing: Britain, Europe, US and Canada 2015, Nottingham 2015; online: www.retailresearch.org/onlineretailing.php [29.04.2015] + *IFH Köln*, Branchenreport Online-Handel, Köln 2014; online: www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/I/dialogplattform-einzelhandel-einzelhandel,property=pdf,bereich=bmwi2012,sprache=de,rwb=true.pdf [06.05.2015].

6 *IFH Köln,* IFH-Studie, Online-Handel knackt die 40-Milliarden-Grenze – weiterhin zweistelliges Umsatzwachstum, Köln 2014; online: www.ifhkoeln.de/News-Presse/IFH-Studie-Online-Handel-knackt-die-40-Milliarden-Grenze--we [29.04.2015].

7 *Bundesverband des deutschen Versandhandels e.V.*, Interaktiver Handel in Deutschland. Die Entwicklung des multichannel Online- und Versandhandels B2C im Jahr 2013, Berlin 2014, S. 8 ff; online: www.derhandel.de/news/unternehmen/pages/pdfs/345_org.pdf [29.04.2015].

8 Ebda., S. 9.

9 *K. Hudetz / J. Halbach*, Das Cross-Channel-Verhalten der Konsumenten, in: *T. Schwarz* (Hrsg.), Digital Commerce. Online den Umsatz steigern: wie Multichannel, Social Web und Mobile den Handel verändern, Waghäusel 2013, S. 38.

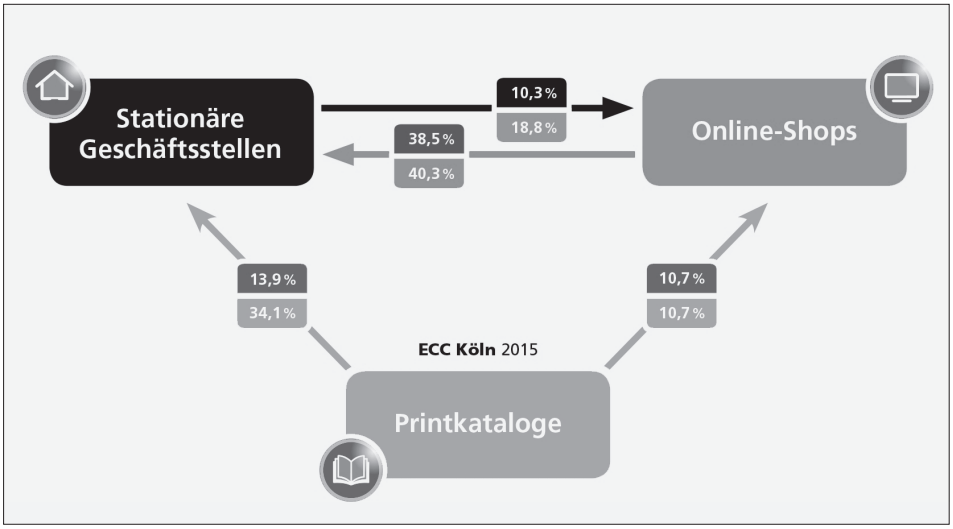


Abb. 1: Kanalübergreifende Informationssuche; Lesebeispiel: 38,5% der Käufe in stationären Geschäftsstellen geht eine Informationssuche in Online-Shops voraus. Diese Käufe entsprechen einem Umsatzanteil von 40,3%; Quelle: *S. Buschmann u.a.* (s. A 10).

Bestellung im Internet nach Inanspruchnahme einer unentgeltlichen Beratung im stationären Einzelhandel, ist hingegen – entgegen der landläufigen Meinung – deutlich seltener. Lediglich jedem zehnten Online-Kauf geht der Besuch in einem stationären Ladenlokal voraus.[10]

Der Multi-Channel-Handel trägt folglich zu einer umfassenden Bedürfnisbefriedigung der heutigen Konsumenten bei und steht in der Gunst der Konsumenten weit oben. In Konsequenz können Multi-Channel-Händler die Kundenbindung verbessern, neue Kunden gewinnen und sich gegenüber konkurrierenden Unternehmen profilieren. Überdies schaffen sich stationäre Einzelhändler, die in diese Handelsform einsteigen, ein zweites Standbein, da sie nicht mehr von nur einem Vertriebskanal abhängig sind.

Vor dem Hintergrund der vielfältigen Vorteile erweitern immer mehr ehemals rein stationäre Einzelhändler – mittlerweile sind es rund ein Drittel – ihr lokales Geschäft um den Online-Vertrieb.[11]

10 *S. Buschmann/E. Stüber/S. Klinksiek-Rumpf,* Cross-Channel im Umbruch – Das Informations- und Kaufverhalten der Konsumenten Vol. 7, ECC Köln, Köln 2015, S. 9.

11 *Handelsverband Deutschland (HDE)*, Onlineshops des stationären Handels, Berlin 2013; online: www.einzelhandel.de/index.php/presse/zahlenfaktengrafiken/item/122998-onlineshops-des-station%C3%A4ren-handels [29.04.2015].

2. DIGITALISIERUNG DES EINKAUFENS – AKTZEPTANZ UND NUTZUNGSINTERESSE DER BEVÖLKERUNG

Vier Entwicklungen haben im Wesentlichen zur wachsenden Akzeptanz digitaler Medien und damit zur Etablierung des Online-Handels beigetragen:

- ***Die Schnelligkeit und Stabilität der Internetverbindungen:*** Schnelle und stabile Internetverbindungen sind wesentliche Voraussetzungen für die Nutzung internetfähiger digitaler Endgeräte im Allgemeinen und des Online-Shopping im Besonderen. Auch wenn in Deutschland die räumliche Lage und Siedlungsdichte bis heute über die Zugänglichkeit zu schnellen Breitbandverbindungen entscheiden und die ländlichen Räume dementsprechend die größten Versorgungsdefizite aufweisen, hat sich die Schnelligkeit und Stabilität der Internetverbindungen deutlich verbessert. So waren Breitbandverbindungen auf dem untersten Breitbandniveau von min. 2.048 kbit/s im Jahr 2014 in fast allen Räumen vollständig verfügbar (städtische und halbstädtische Räume > 99% und ländliche Räume > 96%).[12] Es besteht allerdings noch deutlich Luft nach oben (vgl. Kap. 5).
- ***Die sinkenden Kosten:*** Die Kosten für den Erwerb, den Zugang und die Nutzung von IuK-Technologien haben sich in den vergangenen Jahren deutlich verringert. Insbesondere sinkende Kosten für die Hardware, welche u.a. auf die Möglichkeit des Internetzugangs über in der Regel kostengünstigere mobile Endgeräte zurückzuführen sind, ermöglichen deren Nutzung durch eine immer breitere Masse der Bevölkerung.[13] Hinzu kommt, dass sich die Leistung der Geräte stetig verbessert. PCs und Laptops verfügen über immer mehr Speicherplatz und Arbeitsspeicher, bessere Graphikkarten, leistungsstärkere WLAN-Schnittstellen usw. Im Vergleich zu den Vorjahren bieten sich den Verbrauchern auf einem niedrigeren Preisniveau immer leistungsstärkere Produkte.
- ***Die verbesserte Nutzbarkeit digitaler Medien:*** Digitale Medien sind effektiver, effizienter, sicherer und funktionaler sowie ihre Anwendungsmöglichkeiten begreifbarer geworden, da sich Grundsätze für die Benutzbarkeit von Internetseiten durchgesetzt haben.[14] Des Weiteren hat die Einführung digitaler Endgeräte, wie Tablet-PCs und Smartphones, die Nutzbarkeit erhöht, da sie attraktiver und einfacher zu bedienen

12 *TÜV Rheinland Consulting GmbH*, Bericht zum Breitbandatlas Mitte 2014 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Teil 1 – Ergebnisse, Berlin 2014, S. 4 ff; online: www.zukunft-breitband.de/SharedDocs/DE/Anlage/Digitales/bericht-zum-breitbandatlas-mitte-2014-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile [28.04.2015]

13 *L. Hatzelhoffer/M. Lobeck/W. Müller/C.C. Wiegandt*, Verändern die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien die europäische Stadt? in: Informationen zur Raumentwicklung 10/11 2011, S. 579.

14 *T. Alby*, Web 2.0. Konzepte, Anwendungen, Technologien, München 2008, S. 10.

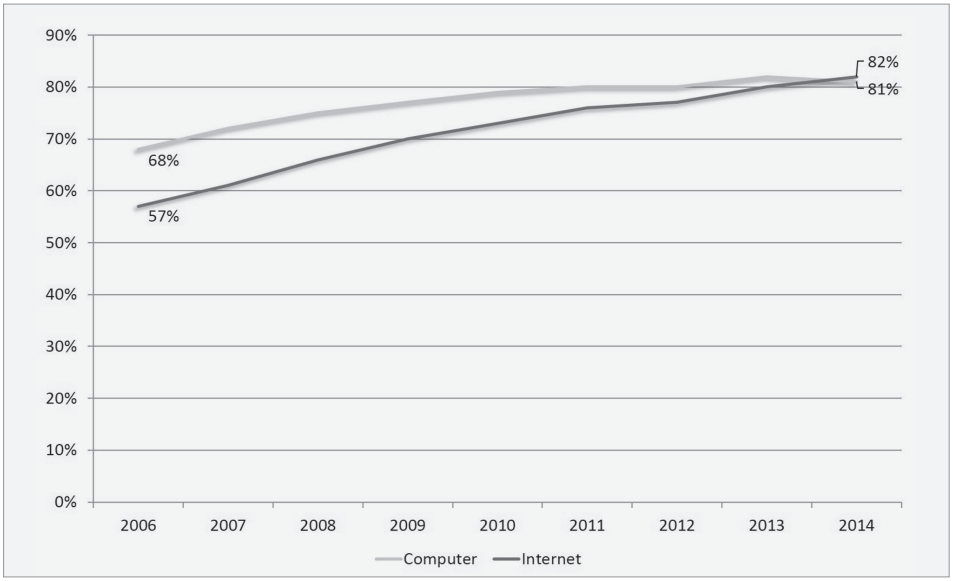


Abb. 2: Die Entwicklung der Computer- und Internetnutzung im ersten Quartal des jeweiligen Jahres von Personen ab 10 Jahren; Quelle: Statistisches Bundesamt (s. A 14), S. 28.

sind als PCs.[15] In Folge dieser Verbesserungen steigt die Zufriedenheit bei der Nutzung digitaler Medien. Dies kommt dem Online-Handel zugute, auch er wird attraktiver.

- ***Das gestiegene digitale Potenzial der Nutzer:*** Voraussetzung für einen selbstbestimmten und verantwortungsvollen Umgang mit digitalen Medien ist das digitale Potenzial bzw. die Medienkompetenz der Nutzer. Diese hat sich in den vergangenen Jahren stetig verbessert. Begünstigend wirkt auch der Innovationszwang, d.h. der gesellschaftliche Druck, digitale Medien zu verwenden, um nicht ausgegrenzt zu werden. Bereits 41% der Bevölkerung zählen zu den Digital Natives, denjenigen, für die das Internet ein erweiterter Lebensraum darstellt. Jeder fünfte ist zudem zu der Gruppe der Digital Immigrants zuzuordnen; Menschen die das Internet zwar regelmäßig, aber selektiv und mit einer gewissen Skepsis verwenden.[16]

Die gestiegene Akzeptanz und das zunehmende Nutzungsinteresse der Konsumenten an digitalen Medien im Allgemeinen und am Online-Handel im Besonderen belegt die Entwicklung der Computer- und Internetnutzung in den letzten zehn Jahren (vgl. Abb. 2).

15 *R. Malaka / A. Butz / H. Hussmann*, Medieninformatik. Eine Einführung, München 2009, S. 44.
16 *Deutsches Institut für Vertrauen und Sicherheit im Netz (DIVSI)*, DIVSI Milieu-Studie zu Vertrauen und Sicherheit im Internet, Hamburg 2012; online: www.divsi.de/divsi-milieu-studie [04.05.2015].

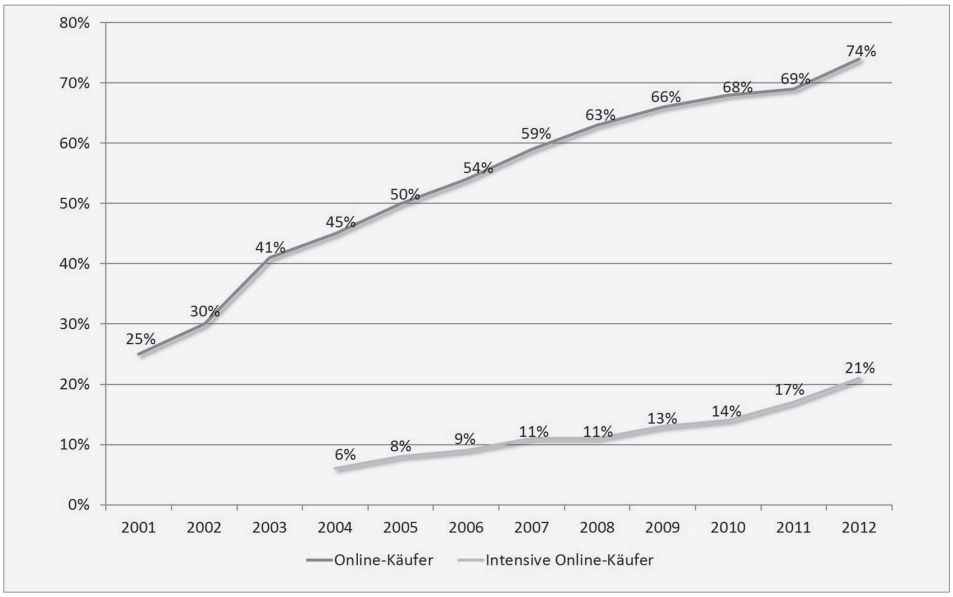


Abb. 3: Die Entwicklung der Online-Shopping-Nutzung; Darstellung *M. Stepper* nach *R. Köcher*, ACTA 2012. Handel 3.0. Dynamische Veränderung des Handels, Allensbach 2012, S. 5.

Nach Erhebungen des Statistischen Bundesamtes haben sich die Nutzung von PC und Internet in den vergangenen Jahren nahezu parallel entwickelt; bei beiden ist ein stetiger Anstieg zu verzeichnen. Mittlerweile nutzen mehr als 80% der Bevölkerung sowohl den Computer als auch das Internet täglich bzw. fast jeden Tag. Allerdings sind die Internet-Nutzerzahlen im Untersuchungszeitraum 2006 bis 2014 mit 23 Prozentpunkten anteilig deutlich stärker angestiegen als die PC-Nutzerzahlen mit 14 Prozentpunkten. Dies ist vor allem auf den verbesserten Zugang zu Breitbandverbindungen sowie die sprunghaft angestiegene Verwendung mobiler Endgeräte zurückzuführen. Im Jahr 2014 nutzten bereits mehr als drei Fünftel der Bevölkerung (63%) mobiles Internet über Handy, Smartphone oder Tablet.[17] Zwei Jahre zuvor waren es gerade einmal 37%.[18] Auch der Online-Handel erfreut sich an einem stetig steigenden Nutzungsinteresse, welches sich an den Jahr für

17 *Statistisches Bundesamt*, Wirtschaftsrechnungen. Private Haushalte in der Informationsgesellschaft – Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien, in: Fachserie 14, Reihe 4 (2015), S. 22; online: www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/EinkommenKonsumLebensbedingungen/PrivateHaushalte/PrivateHaushalteIKT2150400147004.pdf?__blob=publicationFile [06.05.2015].

18 *S. von Thenen / P. Scheerbaum*, Auszug aus Wirtschaft und Statistik. Mobile Internetnutzung in Deutschland und Europa 2012, Wiesbaden 2014, S. 37; online: www.destatis.de/DE/Publikationen/Wirtschaft-Statistik/Informationsgesellschaft/MobileInternetnutzung2012_012014.pdf?__blob=publicationFile [05.05.2015].

Jahr steigenden Nutzerzahlen sowie einer Zunahme an intensiven Online-Käufern ausdrückt. Gemäß des Instituts für Demoskopie Allensbach kaufen knapp drei Viertel der 14 bis 64-Jährigen mittlerweile über das Internet ein; gut ein Fünftel zählt dabei zu den intensiven Online-Shoppern, die mindestens zehn Transaktionen innerhalb der letzten zwölf Monate getätigt haben (vgl. Abb. 3).

Zwei Drittel aller Internetnutzer in Deutschland zählen zu den so genannten selektiven Online-Shoppern, die sowohl im Internet als auch im stationären Einzelhandel einkaufen. Lediglich acht Prozent der Befragten kaufen nur ungerne über den Online-Handel ein.[19] Die wesentlichen Gründe für den Verzicht auf Online-Shopping sind nach einer Befragung des Bundesverbands Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien e.V. (BITCOM) der Wunsch, das Produkt vor dem Kauf in der Realität zu betrachten und anzufassen (71%), die fehlende persönliche Beratung (61%) sowie die Angst vor Datenmissbrauch (59%).[20] Hoch im Kurs steht derzeit das Mobile-Shopping, der Einkauf im Internet mittels mobiler Endgeräte. 62% der Tablet-PC-Nutzer und 51% der Smartphone-Nutzer haben bereits online eingekauft.[21]

Die Online-Shopping-Affinität der Bevölkerung korreliert vornehmlich mit drei aneinandergekoppelten soziodemographischen Merkmalen: dem Alter, dem sozialen Status und dem Bildungsstand. Wie die nachfolgende Abbildung zeigt, haben fast alle Befragten (95%) der mittleren Altersgruppe von 25 bis 44 Jahren bereits im Internet eingekauft, während die über 65-Jährigen deutlich unterdurchschnittlich vertreten sind. Auch der soziale Status und das damit verbundene Einkommen tragen entscheidend zur Online-Shopping-Affinität bei. Während 91% der Erwerbstätigen bereits einen Einkauf oder eine Bestellung online getätigt haben, trifft dies nur auf 81% der Schüler und Studierenden, 79% der Arbeitslosen sowie 73% der Rentner und anderen nichterwerbstätigen Personen zu, welche in der Regel über weniger finanzielle Mittel verfügen. Und da auch der Bildungsstand mit über das Einkommen entscheidet, steigt auch mit diesem der Anteil der Internetkäufer (vgl. Abb. 4).

Beim Mobile-Shopping sind es vor allem die Jüngeren, die mittels mobiler Endgeräte einkaufen. Mehr als vier Fünftel (83%) der 14 bis 29-Jährigen geben an, bereits online über einen Tablet-PC eingekauft zu haben; von den 50 bis 64-Jährigen trifft dies nur auf jeden zweiten zu und von den über 65-Jährigen gerade einmal auf 16%.[22] Warum hat der Online-Handel so eine hohe Attraktivität für die Konsumenten? Er bietet zwei wesent-

19 *C. Fingerhut*, Amazon ist Deutschlands größter Showroom – ECC Köln und hybris veröffentlichen neue Cross-Channel-Studie, Köln 2015, S. 1; online: www.ifhkoeln.de/News-Presse/Amazon-ist-Deutschlands-groesster-Showroom---ECC-Koeln-und-hy [05.05.2015].

20 *Bundesverbands Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien e.V. (BITCOM)*, Trends im E-Commerce. Konsumverhalten beim Online-Shopping, Berlin 2013, S. 8; online: www.bitkom.org/files/documents/BITKOM_E-Commerce_Studienbericht.pdf [06.05.2015].

21 Ebda., S. 28.

22 Ebda., S. 28.

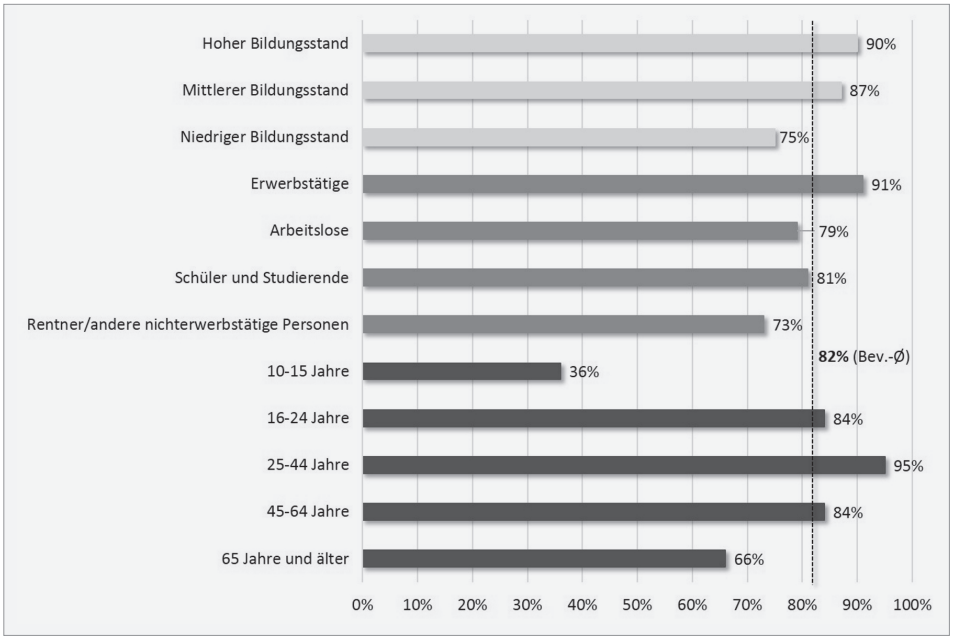


Abb. 4: Anteil derjenigen, die jemals Einkäufe/Bestellungen über das Internet für den privaten Gebrauch getätigt haben; Quelle: *Statistisches Bundesamt* (s. A 17), S. 28.

liche Vorteile: Bequemlichkeit und Individualität. Anders als im stationären Einzelhandel kann sich der Konsument zu jeder Zeit und von jedem Ort aus mit einer hohen Angebots- und Preistransparenz über Produkte und Dienstleistungen informieren und sie bei Gefallen käuflich erwerben. Dabei findet er eine nahezu unbegrenzte Sortimentsauswahl vor, die zudem eine höhere Aktualität aufweist, als sie der lokale Handel bieten kann. Viele Online-Händler bieten zudem einen hohen persönlichen Zuschnitt des Produkts, der den Bedürfnissen des Konsumenten größtmöglich entspricht.

3. KÖNIG KUNDE – EINFLUSS DIGITALER MEDIEN AUF DAS KAUFVERHALTEN

Die zunehmende und intensivere Nutzung von digitalen Medien im Allgemeinen und dem Online-Handel im Besonderen bleibt nicht ohne Folgen für das Einkaufsverhalten im stationären Einzelhandel. Insgesamt sind im Wesentlichen drei Veränderungen – zeitlicher, personeller und räumlicher Art – im Kaufverhalten feststellbar, welche auf die gestiegene Verbreitung und Nutzung digitaler Medien zurückgeführt werden können (vgl. Abb. 5). Allerdings ist zu berücksichtigen, dass nicht die digitalen Medien allein zur Veränderung des Kaufverhaltens beitragen, sondern die Bereitschaft zu deren Nutzung. Diese kann durch das Wecken neuer Bedürfnisse erhöht werden.

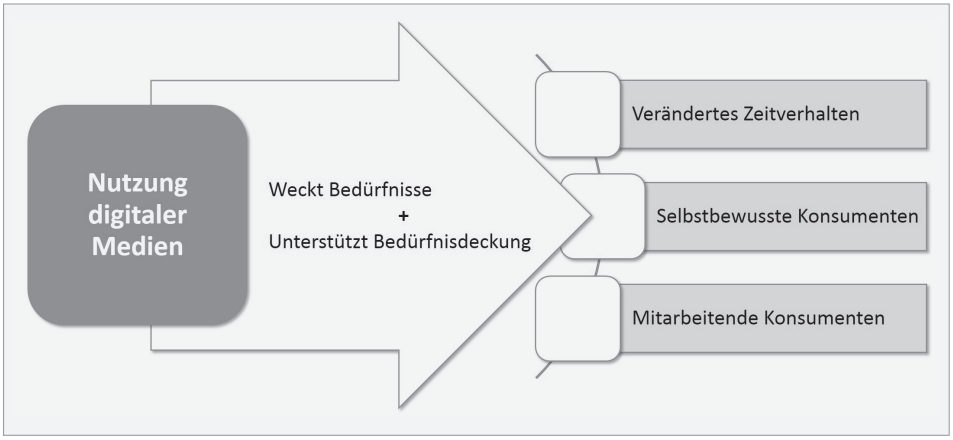


Abb. 5: Einfluss der zunehmenden Nutzung digitaler Medien auf das Kaufverhalten; Darstellung: *M. Stepper.*

Nachfolgend soll auf die bedeutendsten drei Veränderungen im Kaufverhalten, eingegangen werden, die auf die zunehmende Nutzung digitaler Medien zurückgeführt werden können:

- ***Verändertes Zeitverhalten:*** Nach Dietrich Henckel[23] bestehen, ausgelöst durch technologische Umbrüche und gesellschaftliche Umwälzungen, derzeit vier zeitliche Veränderungen; die Beschleunigung, die Flexibilisierung, die Verdichtung bzw. Zeitvertiefung und die Ausdehnung. Diese lassen sich auch im Kaufverhalten beobachten. Die Einkaufsdauer im stationären Einzelhandel wird durch die Möglichkeit der Vorabinformation im Internet immer mehr verkürzt. Gemäß einer aktuellen europaweiten repräsentativen Verbraucherumfrage gab jeder zweite Befragte an, sich vor einem Kauf länger im Internet zu informieren als noch 2009. Dies geht zu Lasten der Aufenthaltsdauer im stationären Geschäft. So gab mehr als jeder dritte Europäer (37%) an, weniger Zeit in stationären Geschäften zu verbringen als sechs Jahre zuvor.[24] Insgesamt ist eine Verkürzung bzw. Beschleunigung des stationären Einkaufvorgangs festzustellen. Weiterhin kommt es durch die Möglichkeit des Online-Shoppings zu einer Flexibilisierung bzw. Fragmentierung des Einkaufsvorgangs; er fällt zeitlich und räumlich immer mehr auseinander. Der Konsument kann sich vor einem Kauf online informie-

23 *D. Henckel*, Beschleunigung. Effizienzsteigerung oder Zeitverlust? Räumliche Aspekte der Informations- und Kommunikationstechnologien, in: Informationen zur Raumentwicklung 10/11 (2011), S. 599 ff.

24 *Der Handel*, Verändertes Konsumentenverhalten. Erst ins Netz, dann in den Laden, Frankfurt a.M. 2015; online: www.derhandel.de/news/unternehmen/pages/Erst-ins-Netz%2C-dann-in-den-Laden-11143.html?utm_source=mail&utm_medium=newsletter [07.05.2015].

ren – durch die Verfügbarkeit mobiler Endgeräte sogar im Geschäft selbst – und dann das Produkt im lokalen Handel erwerben. Die umgekehrte Reihenfolge, die Information im Geschäft mit anschließendem Kauf in einem Online-Shop, ist ebenso möglich. Die Konsequenz dieser Flexibilisierung ist eine zeitliche Verdichtung. Der Konsument braucht sich nicht mehr gezielt in ein lokales Geschäft begeben, sondern kann durch die Ortsunabhängigkeit der mobilen Endgeräte den Einkauf zeitgleich mit einer anderen Tätigkeit durchführen. Er kann beispielsweise zu Hause einen Film schauen und nebenbei die nächste Urlaubsreise buchen. Weit verbreitet ist auch eine Ausdehnung des Einkaufens. Weltweit tätigen die meisten Konsumenten ihre Einkäufe mittlerweile um 20:40 Uhr, d.h. außerhalb der allgemeinen Geschäftszeiten in Deutschland. Dies wäre ohne die Option des Online-Handels nicht möglich.

- ***Steigerung des Selbstbewusstseins:*** Durch die wachsende Zugänglichkeit und Nutzung des Internets im privaten Bereich wird das Warenangebot immer transparenter. Internetnutzer entwickeln sich zu regelrechten Konsumexperten, so dass sich die Informationsasymmetrie zwischen Verkäufer und Käufer zu ihren Gunsten verschiebt. Dieses Phänomen wird häufig auch als Wandel vom Verkäufer- zum Käufermarkt beschrieben. Infolgedessen treten die Konsumenten wesentlich souveräner gegenüber den Verkäufern und Händlern auf und verhalten sich weniger loyal. Häufige Anbieter- und Kanalwechsel innerhalb eines Kaufprozesses treten mit wachsender Häufigkeit auf.[25]
- ***Mitarbeitende Konsumenten:*** Konsumenten werden durch die Möglichkeiten, welche die digitalen Medien bieten, zunehmend in den Einkaufsvorgang eingebunden und am Produktionsprozess beteiligt. Durch geschickt gesetzte Anreize von Seiten der Unternehmen wird dies von den Konsumenten jedoch nicht als Belastung, sondern häufig sogar als Mehrwert empfunden. Ein Beispiel für einen gängigen extrinsischen, d.h. von den Einzelhandelsunternehmen gesetzten Anreiz, ist das Angebot von Selbstbedienungskassen, die Wartezeiten verkürzen sowie zu einer selbstbestimmten Geschwindigkeit des Scannen, Einpacken und Bezahlen beitragen sollen. Die Mehrheit der Konsumenten empfindet dies genauso und spricht Selbstbedienungskassen einen größeren Nutzwert bzw. eine größere Zweckmäßigkeit zu als handelsüblichen Kassen.[26] Noch mehr davon profitieren die Einzelhandelsunternehmen durch die Einsparung von Personalkosten. Ein weiterer gesetzter Anreiz der Einzelhandelsunternehmen, Konsumenten die Mitarbeit schmackhaft zu machen, ist die ihre vermeintliche Wertschätzung durch Meinungs- und Ideenabfragen. Konsumenten werden animiert, das gekaufte Produkt öffentlichkeitswirksam im Online-Shop des Unternehmens zu bewerten sowie ihre Zufriedenheit mit dem Bestellablauf kundzutun. Für das Einzel-

25 *O. Emrich / T. Rudolph*, Cross-Channel Management in Deutschland und in der Schweiz, St. Gallen 2011, S. 47 f.

26 *M. Boslau*, Kundenzufriedenheit mit Selbstbedienungskassen im Handel. Der Erklärungsbeitrag ausgewählter verhaltenswissenschaftlicher Theorien, Wiesbaden 2009, S. 197.

handelsunternehmen rechnet sich die Meinungsabfrage doppelt. Die Kunden werden unentgeltlich Teil der betrieblichen Qualitätskontrolle und werben im günstigsten Fall für das Produkt und den Händler. Überdies werden die Konsumenten zunehmend als unentgeltliche Ideengeber für die Gestaltung von Produkten und Verpackungen eingesetzt, wiederum mit einem größeren Vorteil für die Unternehmen.

4. ONLINE IST TRUMPF – AUSWIRKUNGEN AUF DIE EINZELHANDELSLAGEN

Bereits heute hinterlässt der Online-Handel seine Spuren im lokalen Handel, allerdings mit unterschiedlicher Intensität. Die stationären Einzelhandelslagen sind, abhängig von den Einflussfaktoren, in unterschiedlichem Ausmaß von den Umsatzverschiebungen in den Online-Handel betroffen. Endscheidend sind sowohl extrinsische als auch intrinsische Motive. Zu den extrinsischen Einflussfaktoren, von außen bedingten Einflüssen, zählen die produkt- und betriebsspezifischen Konsequenzen, die aus dem wachsenden Online-Handel resultieren.

Zu den beliebtesten Produkten und Dienstleistungen, die online eingekauft oder gebucht werden, zählen Kleidung und Schuhe, Bücher, Veranstaltungstickets, Musik-CDs, Reisen, Flüge und Hotels, DVD/Videofilme, Kosmetik und Parfüm sowie Schmuck, Uhren und Accessoires und das mit jährlich wachsenden Anteilen. So haben im Jahr 2014 bereits knapp 35,7% der befragten über 14-Jährigen Kleidung und Schuhe online erworben, eine Steigerung um sieben Prozentpunkte im Vergleich zum Jahr 2012. Bücher hat 2014 jeder vierte Befragte schon einmal über das Internet bezogen (vgl. Abb. 6).

Dies schlägt sich auch auf die Umsatzanteile des Online-Handels in diesen Sortimentsgruppen nieder. Im Bereich Bekleidung, Freizeit und Hobby sowie Büro und Schreibwaren wurden 2014 knapp ein Fünftel der Umsätze im Internet erwirtschaftet.[27] Dies trifft die stationären Einzelhändler in den Innenstädten besonders. Verkaufen sie doch überwiegend genau diese besonders internetaffinen Sortimente.

Güter des täglichen Bedarfs, wie Lebensmittel, werden hingegen weiterhin marginal über das Internet nachgefragt. Ihr Umsatzanteil am Gesamteinzelhandelsumsatz liegt nach Angaben des Handelsverbands Deutschland (HDE) lediglich bei 0,4%.[28] Standorte von Verbrauchermärkten, SB-Warenhäusern sowie Fachmärkten, die häufig auf der Grünen Wiese oder in Stadt- und Ortsteilzentren liegen, sind folglich deutlich weniger von den Umsatzverschiebungen betroffen als die innerstädtischen Einzelhandelslagen. Dies ergab auch eine Untersuchung des IFH Köln. Nach dessen Ergebnissen haben aufgrund zunehmender Online-Einkäufe 38% der befragten Verbraucher ihre Anzahl der Fahrten

27 *IFH Köln* (s. A 5), S. 12.

28 *Handelsverband Deutschland (HDE)*, Online-Handel wächst 2015 um 12%, Berlin 2014; online: www.einzelhandel.de/index.php/themeninhalte/e-commerce/item/124819-online-handel-w%C3%A4chst-2015-um-12-prozent [08.05.2015].

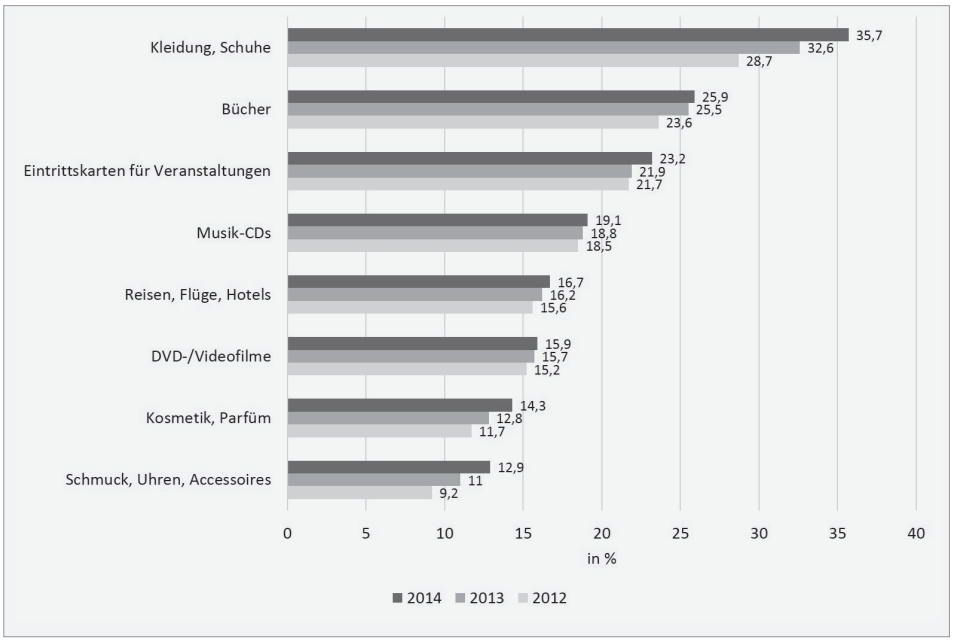


Abb. 6: Welche Produkte oder Dienstleistungen haben Sie bereits über das Internet bestellt bzw. genutzt?; Quelle: *M. Stepper* nach: *Arbeitsgemeinschaft Verbrauchs- und Medienanalyse (VuMA)*, Umfrage zu über das Internet bestellten Produkten und genutzten Dienstleistungen 2014, Frankfurt am Main 2015.

in die Innenstädte reduziert, während 27% der Verbraucher weniger häufig in die Randgebiete fahren.[29]

Die betriebsspezifischen Konsequenzen des Online-Handels resultieren aus den produktspezifischen Konsequenzen und verfestigen die unterschiedliche Betroffenheit der lokalen Handelsstandorte. So werden die besonders internetaffinen Produkte vor allem in inhabergeführten Fachgeschäften, Warenhäusern, Einkaufszentren, SB-Warenhäusern sowie Factory Outlet Centern angeboten. Mit Ausnahme der Factory Outlet Center und der SB-Warenhäuser finden sich diese vornehmlich in den Innenstädten.

Neben den beschriebenen äußeren Einflüssen haben die intrinsischen Einflussfaktoren, die aus sich heraus bestehenden Standortmerkmale, einen großen Einfluss auf die Auswirkungen des Online-Handels, da sie mit über die Attraktivität der jeweiligen Einzelhandelsstandorte und damit über die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Online-

29 *Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWI)*, Strukturwandel im Einzelhandel, Berlin 2015; online: www.bmwi.de/DE/Themen/Mittelstand/Mittelstandspolitik/Dialogplattform-Einzelhandel/strukturwandel.htm [08.05.2015].

Handel entscheiden. Unterschiede zwischen den lokalen Einzelhandelsstandorten bestehen hinsichtlich der Stadtgröße, der Bevölkerungsentwicklung, der geographischen Lage, der Zentralität, der wirtschaftlichen Situation und dem lokalen Arbeitsmarkt, der Mobilität der Bevölkerung, der Baustruktur sowie der touristischen Anziehungskraft der Stadt.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass Standorte in prosperierenden (Groß-)Städten mit Bevölkerungswachstum, die per se höchstzentrale Versorgungsfunktionen übernehmen, sowie in Klein- und Mittelstädten in ländlichen Räumen, welche aufgrund ihrer Zentralität von großer Attraktivität für das Umland sind, weniger von geringeren Besucherfrequenzen und den damit einhergehenden Konsequenzen wie Umsatzrückgängen, Ladenschließungen etc. betroffen sein werden als strukturschwache Städte. Diese leiden zumeist an einer schrumpfenden Bevölkerung und in Folge der geringen Zentralität an einer geringen wirtschaftlichen Anziehungskraft für das Umland und sind einer großen Konkurrenz zu benachbarten Städten ausgesetzt. Der Handelsverband Deutschland fasst die standortabhängigen Auswirkungen für die Innenstädte wie folgt zusammen: „Toplagen bleiben Top. Mittellagen geraten verstärkt unter Druck, im ländlichen Raum besteht Handlungsbedarf".[30] Die Innenstädte, die in Bezug auf ihre Lagekriterien begünstigt sind, werden folglich auch in naher Zukunft zu den zentralen Versorgungsbereichen einer Stadt zählen, wenn sie ihre hohe Anziehungskraft bei den Konsumenten bewahren können. Dafür sprechen die Umsatzsummen der einwohnerstärksten Kreise bzw. die rechnerischen Pro-Kopf-Umsätze in Mittelstädten mit einer hohen Versorgungsfunktion,[31] die Flächennachfrage[32] sowie die Mietpreisentwicklung.[33]

Anders stellt sich die Situation in den innerstädtischen Einzelhandelslagen dar, die in räumlich-strukturell benachteiligten Städten liegen. Sie finden per se ungünstige Ausgangsbedingungen vor und leiden an einer geringen Aufenthaltsqualität und Anziehungskraft. So schätzen viele Einzelhändler und Betreiber das Umsatzpotenzial insbesondere in kleinen und mittleren Städten als zu gering ein, als dass sie zukünftig in solche Standorte investieren würden.[34] Diese negative Beurteilung zeigt sich auch in der Mietentwicklung. Sie ist entgegen des allgemeinen Trends negativ. Selbst in den im Allgemei-

30 *Süddeutsche Zeitung*, Der Online-Handel bedroht die Innenstädte, Düsseldorf 2014; online: www.sueddeutsche.de/news/wirtschaft/verbraucher-der-online-handel-bedroht-die-innenstaedte-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-140217-99-02325 [11.05.2015].

31 *GfK GeoMarketing GmbH*, GfK, Einzelhandel wächst 2014 nur durch Online – Stationäre Umsätze erstmals leicht rückläufig, Bruchsal 2014; online: www.gfk.com/de/documents/pressemitteilungen/2014/20140324_pm_gfk_einzelhandelsumsatz_2014.pdf [11.05.2015].

32 *Hahn Gruppe*, Retail Real Estate Report Germany, 8. Ausg. 2013/2014, Bonn 2013, S. 90.

33 *P. Deschermeier/B. Seipelt/M. Voigtländer*, Mietpreisentwicklung von Gewerbeimmobilien in deutschen Großstädten, in: IW-Trends – Vierteljahresschrift zur empirischen Wirtschaftsforschung aus dem Institut der deutschen Wirtschaft Köln, 41. Jg., Heft 3/2014, S. 7.

34 *M. Reink*, Perspektiven schwacher Zentren. Zusammenhänge von Handels- und Stadtentwicklung, in: RaumPlanung 176, 6 (2014), S. 18.

nen stark nachgefragten 1A-Lagen geht das Mietniveau zurück. Zudem stehen vermehrt Ladenlokale ehemals inhabergeführter Fachgeschäfte leer.[35]

Um Trading-Down-Effekten, die ganze Straßenzüge abwerten, vorzubeugen, besteht folglich akuter Handlungsbedarf. Hier sollten die digitalen Medien und ihre zunehmende Verbreitung weniger als Bedrohung des stationären Handels, denn als Hilfsmittel verstanden und gezielt eingesetzt werden. Dies gilt auch für die Einzelhandelsstandorte in räumlich-strukturell begünstigten Städten, die sich – den zunehmend souveränen Konsumenten im Nacken (vgl. Kap. 3) – nicht alleine auf die günstigen Ausgangsbedingungen verlassen sollten.

5. AUSBLICK – STATIONÄRER HANDEL DER ZUKUNFT

Neben dem Einstieg in den Multi-Channel-Handel, der für viele stationäre Einzelhändler eine gute Möglichkeit darstellt, sich einen zusätzlichen Absatzkanal und damit ein zweites Standbein zu schaffen (vgl. Kap. 1), wird die strukturelle Stabilität der Einzelhandelsstandorte im Wesentlichen von der Integration von einkaufsunterstützenden digitalen Medien in den Verkaufsablauf sowie vom Ladenlokal abhängig sein. Die Vergrößerung der Verkaufsflächen stellt hingegen, anders als in der Vergangenheit, immer weniger ein wirksames Mittel dar, um marktfähig zu bleiben. So lässt der sich abzeichnende Wandel von Verkaufs- zu Ausstellungsflächen, den 80% der Konsumenten voraussehen, eine tendenziell sinkende Flächennachfrage vermuten.[36]

Wie die nachfolgende Abbildung 7 zeigt, gibt es eine Vielzahl an Möglichkeiten, wie der stationäre Einzelhandel mit Hilfe einkaufsunterstützender digitaler Medien aufgewertet und damit konkurrenzfähig bleiben kann.

Eine der zentralen Stärken des stationären Einzelhandels ist seine Informations- und Beratungskompetenz. Insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Informiertheit der Konsumenten sollten die lokalen Händler diese Kompetenzen weiter forcieren, indem sie unterstützend digitale Medien wie digitale Infotafeln und Multi-Touch-Geräte einsetzen. Mit Hilfe dieser Medien können Produktinformationen in Echtzeit abgerufen und direkt an den Konsumenten weitergegeben werden. Ein weiterer Vorteil ist die interaktive Aufbereitung der Informationen, welche zu einer größeren Anschaulichkeit beiträgt. Mobile Endgeräte wie Tablets und Smartphones ermöglichen zudem einen besseren Service, da die Kunden direkt an Ort und Stelle beraten werden können. Auch mobiles Bezahlen ist auf diese Weise möglich. Dies kann die stationären Kassensysteme, gerade zu Stoßzeiten oder auch im Weihnachtsgeschäft entlasten.

35 *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)*, Weißbuch Innenstadt. Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden, Berlin/Bonn 2011, S. 19.

36 *S. Wilhelm*, IT-Trends. Die Zukunft ist vernetzt und mobil, Frankfurt am Main 2013; online: www.der-handel.de/news/technik/pages/IT-Trends-Die-Zukunft-ist-vernetzt-und-mobil-9372.html [12.05.2015].

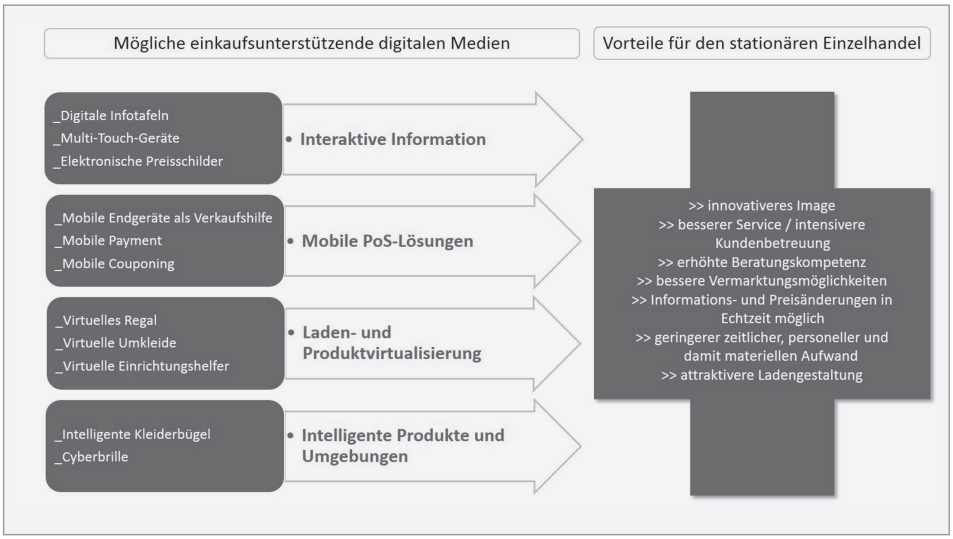


Abb. 7: Einkaufsunterstützende digitale Medien im stationären Einzelhandel; Schaubild: *M. Stepper.*

Nicht nur der Service kann mit Hilfe von einkaufsunterstützenden digitalen Medien verbessert werden, sondern auch das Einkaufsumfeld und damit die Aufenthaltsqualität. Eine Möglichkeit stellt die Laden- und Produktvirtualisierung dar. Mit Hilfe von Augmented Reality-Techniken kann der reale Verkaufsraum mit einzelnen virtuellen Elementen überlagert und somit interessanter gestaltet werden. Aus dem virtuellen Regal können beispielsweise Produkte über Touch-Screens ausgewählt werden, um sich nähere Produktinformationen anzeigen zu lassen. Ein für den Bekleidungseinzelhandel interessantes Angebot ist die virtuelle Umkleide. Diese kann die anprobierten Kleidungsstücke in Farbvariationen darstellen, über die Verarbeitung Auskunft geben sowie Vorschläge für passende Accessoires machen. Virtuelle Einrichtungshelfer wiederum können sperrige und schwer zu transportierende Produkte wie Möbel im heimischen Umfeld darstellen und so die Raumwirkung simulieren. Eine weitere Möglichkeit der attraktiveren Ladengestaltung, die sich zugleich positiv auf das Image des Geschäfts auswirken kann, ist der Einsatz von intelligenten Objekten, welche „alle Gegenstände und Infrastrukturen, die den Menschen umgeben, von passiven Objekten in aktive Subjekte“[37] verwandeln. Dazu zählt z.B. der intelligente Kleiderbügel. Bei Trennung des Kleidungsstücks vom Bügel werden in der Nähe des Konsumenten auf Displays Zusatzinformationen angezeigt.

37 *H.-J. Bullinger*, Vernetzte Intelligenz im Focus der Innovationen, in: *D. Klumpp / H. Kubicek / A. Roßnagel / W. Schulz* (Hrsg.), Medien, Ordnung und Innovation, Berlin/Heidelberg 2006, S. 70.

Zusätzlich ist auch die Ausstattung des Kleiderbügels mit einem elektronischen Preisschild möglich, über welches die Preise flexibler und kostengünstiger angepasst werden können. Die Cyberbrille ist eine der neusten Entwicklungen, bei der die Durchsetzung aufgrund von Sicherheitslücken, datenschutzrechtlichen Bedenken sowie der hohen Kosten allerdings noch äußerst fraglich ist. Sie könnte den Konsumenten standortabhängige Kauftipps oder Produktinformationen im Einkaufsumfeld anzeigen sowie den Einsatz der Produkte in einem animierten 3-D-Umfeld darstellen. Vermutlich wird es aber vorerst bei der theoretischen Möglichkeit bleiben.

Generell gilt, dass, wenn die vorgestellten einkaufsunterstützenden digitalen Medien im stationären Einzelhandel über den Teststatus hinaus eingesetzt werden sollen, die Rahmenbedingungen in zweierlei Hinsicht verbessert werden müssen:

Die notwendigen technischen Infrastrukturen müssen geschaffen werden. Dazu zählt zum einen der weitere Ausbau mit schnellen und stabilen Breitbandverbindungen. Die Breitbandverfügbarkeit von Hochleistungsanschlüssen mit Bandbreiten ≥ 50 Mbit/s liegt im bundesdeutschen Durchschnitt erst bei 64,1% und in den ländlichen Räumen lediglich bei 20,5%.[38] Insbesondere in den ländlichen Räumen besteht daher noch weiterer Investitionsbedarf. Ratsam wäre auch ein Ausbau des Angebots von freiverfügbarem WLAN im Geschäftsumfeld und in den Geschäften selbst, welches die Nutzung digitaler Angebote für die Konsumenten attraktiver gestalten und ihre Zufriedenheit mit der Einkaufsstätte steigern würde, da WLAN in der Regel einen schnelleren sowie kostengünstigeren Up- und Download ermöglicht als mobile Datendienste. 70% der Konsumenten wünschen sich nach einer Befragung des Handelsverbands Deutschland einen WLAN-Zugang im Ladengeschäft und knapp die Hälfte (48%) der befragten Händler würde ihnen diesen Zugang gerne anbieten.[39] Auf mangelndes Interesse ist der schleppende Ausbau daher nicht zurückzuführen. Grund sind vielmehr die rechtlichen Risiken, die sich aus der sogenannten Störerhaftung ergeben. Diese besagt, dass die Betreiber von öffentlichen Hotspots für eventuelle Verstöße wie illegale Downloads von Musik und Filmen haften. Vor dem Hintergrund des damit einhergehenden hohen wirtschaftlichen Risikos ist der Betrieb eines öffentlichen WLAN-Netzes für die Betreiber daher noch wenig attraktiv und das Netz öffentlich zugänglicher Hotspots in den Städten dementsprechend lückenhaft.[40] Gleiches gilt für die Ladenlokale. Mehr als die Hälfte (55%) der vom Handelsverband Deutschland befragten Händler geben die rechtlichen Risiken als Hauptgrund an, weshalb sie bisher kein WLAN in ihren Geschäften anbieten.[41] Soll der stationäre Einzel-

38 *TÜV Rheinland Consulting GmbH* (s. A 12), S. 4 ff.

39 *Handelsverband Deutschland (HDE)*, Handel 4.0. WLAN im Einzelhandel, Berlin 2015, S. 1; online: www.einzelhandel.de/images/E-Commerce/Publikationen/Handel_4.0/Handel_4.0__Ausgabe_2.pdf [12.05.2015].

40 *M. Rosenbach / H. Schmundt*, Funkstille auf dem Bürgersteig, in: DER SPIEGEL, Nr. 27 vom 01.07.2013, S. 129.

41 *Handelsverband Deutschland* (s. A 39), S. 1.

handel für das digitale Zeitalter qualifiziert werden, ist die Änderung bzw. gänzliche Aufhebung der Störerhaftung empfehlenswert.

Die Medienkompetenz der Nutzer – der Einzelhändler sowie der Konsumenten – muss weiter geschult werden: Zwar bewegt sich die Mehrheit der Bevölkerung mittlerweile sicher im Netz (vgl. Kap. 2), jedoch zählen immer noch 39% zu den so genannten Digital Outsidern, die das Internet kaum bis gar nicht nutzen.[42] Die Schulung der Bevölkerung für den Umgang mit digitalen Medien im Allgemeinen und einkaufsunterstützenden digitalen Medien im Besonderen ist daher weiter voranzutreiben. Dies fängt bei der Vermittlung von Medienkompetenz bei Kindern in den Schulen an – 62% der Jugendlichen haben im Unterricht oder in einer AG bereits Themen wie Internet, Handy, Online-Communities sowie Datenschutz thematisiert[43] – und reicht bis zu Angeboten, die sich speziell an Einzelhändler richten. Bei letzteren sind insbesondere die Wirtschaftsförderungen gefragt. Sie müssen einerseits vermitteln was technisch möglich und erfolgsversprechend ist und die Einzelhändler andererseits über Einzelberatungen und Arbeitskreise bis hin zu Workshops technisch und organisatorisch qualifizieren. Auch in den kaufmännischen Ausbildungen sollte die Schulung der Medienkompetenz fester Bestandteil werden. Ein gelungenes Beispiel stellt beispielsweise das Video-Projekt der OTTO Azubi-Firma Cooperation 5 dar.[44]

Werden diese beiden beschriebenen Rahmenbedingungen aktiv angegangen, wird ein wichtiger Grundstein für den stationären Einzelhandel der Zukunft gelegt. Denn eines ist sicher, nur wenn die digitalen Medien bedarfsgerecht in den lokalen Handel integriert werden (können), kann dieser – entsprechend der Anforderungen der Konsumenten – flexibler, erlebnisreicher, bequemer und transparenter werden und damit konkurrenzfähig bleiben.

42 *Deutsches Institut für Vertrauen und Sicherheit im Netz* (s. A 16).

43 *Medienpädagogische Forschungsverbund Südwest (mpfs)*, JIM-STUDIE 2012. Jugend, Information, (Multi-) Media, Stuttgart 2012, S. 59; online: www.mpfs.de/fileadmin/JIM-pdf12/JIM2012_Endversion.pdf [12.05.2015].

44 *Otto Group*, OTTO fördert Medienkompetenz der Auszubildenden, Hamburg 2014; online: www.ottogroup.com/de/medien/meldungen/OTTO-foerdert-Medienkompetenz-der-Auszubildenden.php [12.05.2015].

AUTORINNEN/AUTOREN

Theresa Els
Abgeschlossenes Lehramtsstudium der Fächer Mathematik und Geographie für Gymnasium/Gesamtschule an der Universität zu Köln. Eigene Forschungsinteressen: London (Stadtpolitik, Stadtplanung) und Stadtgeographie.

Prof. Dr.-Ing. Erich Konter
Erich Konter, Prof. Dr.-Ing. habil.; Ing.(grad.) (Hochbau), Dipl.-Ing. (Architektur und Städtebau), Dipl.-Soz.; berufliche Tätigkeit: Architektur- und Planungsbüros im Saarland sowie Lehre und Forschung in Berlin und Aachen; im Ruhestand; fachliche Schwerpunkte: Städtebau, Stadtplanung und Stadtsoziologie, Planungs- und Architekturtheorie, Architektur- und Planungsgeschichte, Professionsforschung; derzeitige Publikationsvorhaben: „Projekt Zukunftsfähigkeit", „Geschichte der Professionalisierung des Architektenberufs".

Dipl.-Ing. Katrin Korth
Studium des Bauingenieurwesens an der Technischen Hochschule Leipzig und der Universität Karlsruhe; Tätigkeit in verschiedenen Ingenieur- und Planungsbüros, danach 2005-2008 Projektleiterin für städtebauliche Konversionsprojekte bei der Stadtverwaltung Rastatt; 2008-2012 Leiterin des Fachbereichs Tiefbau-Grünflächen-Betriebshöfe in Kehl, seit 2012 Leiterin der Abteilung Grünflächen, Gewässer, Umwelt und Straßenplanung in Reutlingen; 2015 Dissertation am Karlsruher Institut für Technologie, Fakultät für Architektur, über Wassergestaltungen.

Prof. Brent D. Ryan
Prof. Brent D. Ryan, Associate Professor am Department of Urban Studies and Planning, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge (USA); er unterrichtet Städtebauliches Entwerfen und Raumentwicklung. Jüngste Buchpublikation: „Design after Decline. How America rebuilds shrinking cities", University of Pennsylvania Press 2012.

Dr.-Ing. Martina Stepper
Studium der Raum- und Umweltplanung an der Technischen Universität Kaiserslautern und Studium „European Spatial Planning and Sustainable Development" an der BTH Karlskrona in Schweden. 2010-2014 Promotionsstipendiatin der IRTG 1131 (DFG's International Research Training Group) an der TU Kaiserslautern; 2015 Dissertation zum Thema „Einkaufsstandort Innenstadt. Qualifizierung innerstädtischer Einzelhandelslagen vor dem Hintergrund des zunehmenden Online-Shopping." Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl Stadtplanung der TU Kaiserslautern.

Prof. Dr. Klaus Zehner
Professor (apl.) am Geographischen Institut der Universität zu Köln; Arbeits- und Interessensgebiete: Stadtgeographie, Geographische Handelsforschung, Stadt- und Wirtschaftsgeographie Großbritanniens, Stadtentwicklung London.

Erich Konter

ARCHITEKTENGESCHICHTE(N)

Hundert Jahre deutsche Architektengeschichte umfassen die vorliegenden Publikationen. Ihre Protagonisten sind Prototypen eines Berufszweiges, der sich in dieser Zeitspanne zu einer Profession entwickelte, ein Prozess, der erst in den 1970er Jahren seinen vorläufigen Abschluss finden sollte. Diese Geschichte beginnt mit dem Sohn einer wohlhabenden Berliner Fabrikantenfamilie, der nach dem Abitur am Köllnischen Realgymnasium in Berlin gegen den Willen des Vaters eine Ausbildung im – wie es damals hieß – „Baufache" begann: Martin Gropius.

Arnold Körte, *Martin Gropius. Leben und Werk eines Berliner Architekten 1824-1880, Berlin: Lukas Verlag 2013, 732 Abb., 101 farb. Abb., 590 S., 70,- €.*

Martin Gropius, geboren 1824, wuchs in einem Elternhaus auf, in dem Schinkel, Schadow, Beuth und Bötticher verkehrten, Freunde und Bekannte des Vaters, der selbst in der preußischen Gewerbe- und Kunstgewerbebewegung tätig war. Zunächst hatte er das Beuthsche Gewerbe-Institut besucht, um später die väterliche Seidenfabrik zu übernehmen. Zum Verdruss seines Vaters entschied er sich jedoch für die Ausbildung zum Königlichen Baumeister – die Voraussetzung für eine Baubeamtenlaufbahn im Staatsdienst, die er vermutlich anstrebte. Der damals übliche Ausbildungsgang begann mit einer Feldmesserlehre und einem „Elevenjahr" und führte über ein Studium an der Berliner Bauakademie mit Praktikum zum ersten Abschluss Bauführer und anschließend über eine Tätigkeit als Bauführer und ein weiteres Studium an der Bauakademie („Land- und Schönbau" und „Wege- und Wasserbau") zum Abschluss „Königlicher Baumeister". Gropius absolvierte 1848 die Feldmesserprüfung, 1850 die Bauführerprüfung und 1855 die Baumeisterprüfung. Um die Wartezeit auf eine Stelle im Staatsdienst zu überbrücken, betätigte er sich als Assistenzlehrer an der Bauakademie und übernahm Bauaufträge aus seiner Verwandtschaft und der wohlhabenden Berliner Gesellschaft. 1863 erhielt er eine Stelle als Landbaumeister beim Preußischen Polizeipräsidium in Berlin, die er aber schon im folgenden Jahr wieder aufgab. Gropius beantragte eine „Beurlaubung", um sich auf seine Privataufträge zu konzentrieren. Aus dieser „Beurlaubung" kehrte er nicht mehr zurück. 1866 gründete er mit Heino Schmieden, einem alten Bekannten aus Akademiezeiten, die „Architektensozietät Gropius & Schmieden".

Martin Gropius war in den 1860er und 1870er Jahren ein vielbeschäftigter und einflussreicher Architekt in Berlin und im gesamten preußischen Staatsgebiet; die Bürogemeinschaft Gropius & Schmieden gehörte zu den erfolgreichsten Büros der „Berliner Schule". In seinen nur 27 Schaffensjahren, vor allem zusammen mit Schmieden, entstanden über 120 Bauten und Projekte: Wohngebäude, Kirchen und vor allem „Zweckbauten", Heilanstalten und Krankenhäuser, die bedeutendste Werkgruppe der Bürogemeinschaft Gropius & Schmieden, sowie Universitäts- und Bibliotheks-, Militär- und Wirtschaftbauten. Gropius und Schmieden werden der „Enkelgeneration" der so genannten „Schinkelschule" zugerechnet, die sich den tektonischen Regeln des „Leitbildes" der „hellenischen Renaissance" (Klassizismus) verpflichtet fühlte. In seiner letzten Schaffensperiode adaptierte Gropius aber auch die Neorenaissance. In der Rationalität der Grundrisse und Gestaltung seiner Bauten glaubt Körte ihn als ein „Vorläufer der klassischen Moderne" zu erkennen. Neben seiner umfangreichen Tätigkeit als Privatarchitekt erfüllte Gropius seine Verpflichtungen an der Berliner Bauakademie und im preußischen Kunst- und Gewerbeschulwesen; 1866 war er zum

Professor ernannt worden. Darüber hinaus unternahm er Reisen nach Griechenland, Italien und England. Nach 1874 wurde er (Ehren-)Mitglied der wichtigsten preußischen und europäischen Institutionen der bildenden Künste und des Bauwesens und erhielt zahlreiche Auszeichnungen. Die beruflichen Belastungen und die hohen Ansprüche an sich selbst führten bei dem familienbezogenen, freundlichen und zurückhaltenden Mann letztendlich zur körperlichen Erschöpfung. 1875 brach bei ihm die „Schüttellähmung" aus, die Parkinsonsche Krankheit, an der er 1880 in Berlin verstarb.

Im gleichen Jahr wurde ein anderer Protagonist der deutschen Architektengeschichte geboren. Anders familiär und beruflich sozialisiert sollte dieser zu einem „Vorkämpfer einer neuen Kunst" werden – so die Selbsteinschätzung: Bruno Taut. Auf einigen Stationen seines Lebensweges begleitete ihn sein vier Jahre jüngerer Bruder Max, mit ihm eng verbunden, jedoch eine ganz andere Persönlichkeit als der Avantgardist der architektonischen Moderne.

Unda Hörner, *Die Architekten Bruno und Max Taut. Zwei Brüder – zwei Lebenswege, Berlin: Gebrüder Mann Verlag 2012, Abb., 216 S., 29,- €.*

Das Bruderpaar wuchs in eher ärmeren kleinbürgerlichen Verhältnissen in Königsberg auf. Der Ältere machte das Abitur am dortigen Kneiphöfischen Gymnasium, der Jüngere errang die Mittlere Reife an der Städtischen II. Mittelschule. Beide lernten einen Bauberuf – Bruno: Maurer, Max: Zimmermann –, und beide besuchten die Königsberger Baugewerkschule. Bruno schloss diese 1901 ab, Max drei Jahre später. Nach einem kurzen beruflichen Intermezzo in Hamburg-Altona und Wiesbaden fand Bruno Taut 1903 in Berlin bei Bruno Möhring eine Anstellung, wurde aber schon im folgenden Jahr aufgrund einer Auftragsflaute entlassen. Während dieser Zeit lernte er in der Choriner Klosterschenke, einem beliebten Künstler- und Studententreffpunkt, seine spätere Frau Hedwig, die Tochter des Schankwirts, kennen. Die folgende, nur gering bezahlte Tätigkeit bei Theodor Fischer in Stuttgart betrachtete er eher als „Studienzeit". Nach drei Jahren kehrte Bruno Taut, inzwischen verheiratet und vom Heimweh geplagt, nach Berlin zurück – ohne Festeinstellung, aber mit dem Ziel, in Architektur und Städtebau etwas zu bewegen, sich selbständig zu machen und mit seinem Bruder ein gemeinsames Architekturbüro zu gründen. Um diesen Zielen näher zu kommen, schrieb er sich an der Technischen Hochschule in Charlottenburg in den Fächern Kunstgeschichte und Städtebau ein und begann mit Bekannten und Freunden selbständig Projekte vorrangig im Wohnungs- und Geschäftshausbau einzuwerben und durchzuführen. Mit einem dieser Bekannten, Franz Hoffmann, eröffnete er 1909 die Bürogemeinschaft Taut & Hoffmann. Sein Bruder Max hatte 1905 eine Anstellung im Hochbauamt der Kreisstadt Rixdorf-Neukölln gefunden. Auch er verbrachte seine Wochenenden in Chorin und traf dort die Schwester seiner Schwägerin, Margarete, die er zu Kriegsbeginn heiraten sollte. Wie seinen Bruder trieb ihn die berufliche Flaute nach Süddeutschland. Wie dieser bewarb er sich bald nach Berlin zurück und machte sich nach nur kurz währender Angestelltentätigkeit selbständig. Ende 1911 trat Max in die Bürogemeinschaft Taut & Hoffmann ein, in der die Brüder unterschiedliche Bauaufgaben bearbeiteten, Max Schulbauten und Bruno vorrangig genossenschaftliche Siedlungsbauten.

Der Beginn des Ersten Weltkrieges bedeutete den ersten tiefen Einschnitt im Berufsleben der Brüder Taut. Max wurde eingezogen, nach Ostpreußen versetzt und dann als Unteroffizier an die Westfront. Bruno blieb als Untauglicher von der Front verschont, blieb zunächst in Berlin, wurde dann aber als Offizier zum Landsturm eingezogen und musste später Ersatzdienst als „Bauführer" in der Rüstungsindustrie in Brandenburg und im Rheinland, bei „gemeinen Mordwaffenerzeugern" (B. Taut), leisten. Aus dem Kriegsbegeisterten wurde bald ein Pazifist, der heimlich an der den „Völkern der Erde" gewidmeten „Alpinen Architektur" zeichnete. In seiner Rheinländer Zeit lernte er Erica Wittich kennen. Nach dem Waf-

fenstillstand 1918 waren die Tauts und ihr Kompagnon Hoffmann wieder in Berlin. Bruno hatte sich jedoch von Hedwig getrennt und zu Erica bekannt. Wie viele jungen Künstler drängte es ihn nun zur Umsetzung seiner Ideen. Er engagierte sich in der „Novembergruppe", die dem „Arbeitsrat für Kunst" nahe stand, und gründete die „Gläserne Kette". 1921 wurde Bruno zum Stadtbaurat in Magdeburg gewählt, obwohl er die übliche Bedingung für dieses Amt, ein Hochschulabschluss, nicht erfüllte. Schon drei Jahre später trat er aufgrund wachsender beruflicher Schwierigkeiten von diesem Amt zurück. Wieder in Berlin arbeitete er in den folgenden Jahren an der Realisierung des Martin Wagnerschen Siedlungsprogramms mit, das im Süden und Südwesten der Stadt gegen den erbitterten Widerstand der Bewohner der benachbarten Villenvororte durchgesetzt werden musste. Im Gegensatz zum Bruder hielt sich Max weitgehend von der Avantgarde des „Neuen Bauens" zurück und führte mit Hoffmann das gemeinsame Büro weiter, dessen Auftragslage sich mit der wirtschaftlichen Stabilisierung des Deutschen Reiches zunehmend besserte.

Der New Yorker Börsenkrach 1929 beendete jäh die „goldenen Jahre" der Bürogemeinschaft Taut & Hoffmann. Die Aufträge gingen drastisch zurück, und die finanziellen Probleme wuchsen. Die Taut-Brüder konnten durch Berufungen in den Ausbildungsbereich ihre finanzielle Lage etwas aufbessern: Bruno als Honorarprofessor an der TH Berlin-Charlottenburg (1930) und Max als Direktor der Berliner Baugewerkschule (1932). 1931 wurde der Ältere sogar in die Preußische Akademie der Künste aufgenommen. Angesichts der politischen Probleme der niedergehenden Weimarer Republik siedelte Bruno Taut 1932 nach Moskau um – in der Hoffnung, dort seinen Beitrag zum Aufbau einer neuen Gesellschaft leisten zu können. Unter den Bedingungen der Stalinisierung der dortigen Gesellschaft erlebte er jedoch ein berufliches Desaster, das ihn, völlig desillusioniert, zur Rückkehr ins nun nationalsozialistische Deutschland veranlasste. Doch schon kurz darauf reiste er mit Erica über die Schweiz und Frankreich nach Japan weiter. Er war vor einer drohenden Verhaftung gewarnt worden, da er als Protagonist des Neuen Bauens, als „Kulturbolschewist", auf der „Schwarzen Liste" stand. In Abwesenheit wurde er aus seinem Amt als Honorarprofessor entlassen und aus der Akademie der Künste ausgeschlossen. In Japan schlug er sich mit Gutachter- und Beratertätigkeiten und mit Entwürfen von Stoffen, Gebrauchsgegenständen und Kleinmöbeln durch. Hier begegnete ihm die rechts-konservative deutsche Kolonie mit Misstrauen, ebenso der japanische Staat, dessen Geheimpolizei ihn beschattete – Bedingungen, die sich mit der Annäherung Japans an Nazi-Deutschland verschärften. Enttäuscht erwog Bruno sogar die Rückkehr nach Deutschland, da erreichte ihn die Einladung Martin Wagners nach Istanbul. Die unter Kemal Atatürk sich modernisierende Türkei war das Ziel vieler Emigranten aus Deutschland. Dort wurde er Leiter der Architekturfakultät an der Akademie der schönen Künste und Leiter der Bauabteilung des türkischen Unterrichtsministeriums. In den folgenden Jahren bis zu seinem Tod 1938 konnte er nun endlich wieder planen und bauen. Sein Bruder Max stand weniger im Fokus der Nationalsozialisten. Aus Vorsicht zog sich der zuhause Gebliebene aber aus den Geschäften der Bürogemeinschaft, die Hoffmann alleine weiterführte, offiziell zurück. Er hielt sich mit kleineren Privataufträgen über Wasser. Um das Planvorlagerecht zu behalten, blieb er Mitglied des sich selbst gleichgeschalteten BDA und trat in die Reichskammer der bildende Künste und damit in die Reichskulturkammer ein. Während des Krieges wurde er zur Bombenschadenbeseitigung in Berlin herangezogen und zeichnete Pläne für die Rüstungsindustrie, so u.a. für die „Bereitschaftssiedlung der I.G. Auschwitz", die „Stadthalle Auschwitz" und für eine Arbeitersiedlung in Kattowitz.

Unmittelbar nach Kriegsende wurde Max Taut vom Berliner Magistrat zum Leiter eines Ateliers für Architektur an der Hochschule für Bildende Künste berufen, später zum Dekan des Fachbereichs Architektur gewählt und 1950 zum ordentlichen Professor ernannt. Trotz seiner Erfahrungen hielt er sich in der Nachkriegszeit wieder aus allen politischen Konflikten heraus, selbst für

„kommunismusverdächtige“ Kollegen, die von Entlassung bedroht wurden, setzte er sich nicht ein. Er konzentrierte sich wieder auf seine fachliche Arbeit, am Wiederaufbau und Siedlungsbau in Westberlin und Nordrheinwestfalen. An seinen „Alleingängen“ zerbrach Anfang der 1950er Jahre die langjährige Partnerschaft mit Hoffmann. Kurz vor seinem 69. Geburtstag wurde Max Taut emeritiert, arbeitete jedoch bis zu seinem Tod 1967 weiter an zahlreichen Projekten.

Schon zu ihrer (Hoch-)Glanzzeit insbesondere in der Stabilisierungsphase der Weimarer Republik sah sich die architektonische Moderne starken Anfeindungen nicht nur aus Fachkreisen ausgesetzt. Dabei beherrschte die traditionell oder regionalistisch ausgerichtete Architektur, die „konservative Architektur“ (A. Blümm), das Baugeschehen in der gesamten Zwischenkriegszeit. Das Neue Bauen erreichte trotz reger publizistischer „Eigenpropaganda“ nur einen geringen Anteil am Bauen in der Weimarer Republik. Schätzungen sprechen von einem fünf- bis zehnprozentigen Anteil, der darüber hinaus regional sehr unterschiedlich gewesen sei.

Anke Blümm, *„Entartete Baukunst“? Zum Umgang mit dem Neuen Bauen 1933-1945 (Schriften der Berliner Forschungsstelle „Entartete Kunst“, hrsg. von Klaus Krüger), München: Wilhelm Fink Verlag 2013, 144 Abb., 485 S., 49,90 €.*

Das Bürgertum, in dem Gefühle von Chaos und Bedrohung, ein „allgemeines Unbehagen in die Moderne“ (A. Blümm), rückwärtsgewandte Bedürfnisse nach einer „heilen Welt“, kulturpessimistische und völkische Ressentiments gegen die Großstadt und die avantgardistischen Künste vorherrschten, misstraute dem Neuen Bauen, lehnte es mehrheitlich ab. Die Völkischen verfolgten es mit unverhohlenem Hass. Die moderne Architektur der Wohn- und Sakralbauten, ihre kubischen Formen und flachen Dächer, widersprach den traditionellen Vorstellungen, wie Wohnhäuser und Kirchen auszusehen hatten. Sie wurde als „visueller Affront“, als „Verschandelung“ und als „Fremdkörper“ im Landschafts- und Stadtbild empfunden. Rückendeckung bekam diese Kritik in der Regel durch den regionalen Heimatschutz und die örtliche Denkmalpflege. Vor allem in Kleinstädten kam es zu offenen Protesten. Darüber hinaus wurde ein „vermeintlich eindeutige(r) Zusammenhang zwischen Sozialdemokratie“ (A. Blümm) und Neuem Bauen gesehen, was die Aversionen des Bürgertums gegen die moderne Architektur noch verstärkte. In die Kritik an der neuen Gestaltung mischten sich bald politische und rassistische Argumente. Die Avantgarde der modernen Bewegung wurde zur Bedrohung, der „Kulturbolschewismus“ bzw. „Baubolschewismus“ medial zum Schreckgespenst hochstilisiert, und ihre Siedlungen erhielten Namen wie „Klein-Marokko“ oder „Neu-Jerusalem“. Die Gegner des Neuen Bauens in der Architektenschaft sammelten sich in der Architekturvereinigung „Block“ (1928) und begannen im Bündnis mit dem Heimatschutz und der Denkmalpflege ihr publizistisches Trommelfeuer. Neben der ästhetischen, kulturellen und sozialräumlichen Kritik an den „traditions- und seelenlosen“ modernen Bauformen sowie an der Funktionalität und den Nutzungsproblemen im Wohnungsbau rückten zunächst wirtschaftliche und baupraktische Argumente in den Vordergrund. So fühlten sich die Architekten und das Bauhandwerk durch die Rationalisierungsversuche im Neuen Bauen in ihrer Existenz bedroht. Darüber hinaus führten die neuen Bautechniken und Materialien zu bauphysikalischen und -technischen Problemen insbesondere an den Fassaden, Fenstern und Flachdächern. Die Siedlungen der Moderne wurden zum Synonym für „Pfusch am Bau“, „Bausünden“ und für „minderwertiges Bauen“. Schon bald gerieten auch die am Neuen Bauen beteiligten Architekten in den Fokus der Kritik; sie wurden als „Reklame- und Parteibucharchitekten“ persönlich angegriffen. In diesem allgemeinen Klima und mit Rückendeckung aus dem Heimatschutz und der Denkmalpflege konnten vielerorts die örtlichen Behörden das Neue Bauen behindern und schon vor 1933 wurden Flachdächer überwiegend bautechnisch begründet durch Steildächer er-

setzt. Damit erlitt die moderne Architektur das gleiche Schicksal wie die Bauten der „Verfallszeit", des Historismus und des Jungendstils. Schon in den 1920er Jahren wurden diese als „unzeitgemäß" deklarierten Bauten durch „Entstuckung" und „Modernisierung" „entschandelt". Die in den späten 1920er Jahren rasch an Bedeutung gewinnende NSDAP und ihre Unterorganisationen, wie der „Kampfbund für deutsche Kultur" (seit 1929) und der aus ihm ausgegliederte „Kampfbund Deutscher Architekten und Ingenieure" (seit 1931), stimmten kräftig in den Chor gegen das Neue Bauen ein und weckten die Erwartung, dass nun endlich Konsequenzen aus dieser Kritik gezogen, die Missstände in der Architektur beseitigt, d.h. die „Bausünden", „Schandflecken", „Charakterlosigkeiten", „Verschandelungen", „Verfehlungen" und „Entstellungen" „wieder gut gemacht", „ausgemerzt", „getilgt" oder „gereinigt", und „eine neue geschlossene Baukultur" begründet würden. Was unter „deutscher Baugesinnung" verstanden werden sollte, hatten die traditionalistischen und konservativen Architekten definiert: eine „bodenständige" Architektur unter Berücksichtigung technischer Errungenschaften.

Im Unterschied zur strikten Ablehnung der künstlerischen Moderne in der bildenden Kunst war in der NSDAP die Haltung gegenüber dem Neuen Bauen nicht so eindeutig. Mehrheitlich herrschte jedoch die Grundstimmung vor, dass die „deutsche Baukunst" von den Irrungen des Bauens im späten Kaiserreich und in der verhassten Weimarer Republik durch „Ausmerzung" und „Reinigungsarbeit", durch „Verhinderung neuer Verschandelung" und durch „Ausschaltung" künstlerisch und technisch Unfähiger gesundet und befreit werden musste. Favorisiert wurde ein Mittelweg aus Tradition und Moderne, der weitgehend in oftmals rassistisch garnierten Allgemeinplätzen umschrieben wurde, denen die meisten „Volksgenossen" zustimmen konnten. Gefordert wurde eine Unterscheidung der Baugattungen mit eigenen normativen Regeln und Kennzeichen, d.h. ein aufgabenspezifisches Bauen gestaltet nach „ewigen Gesetzen der Baukunst" (Hitler). So sollten die Wohnbauten „Geborgenheit", „Bodenständigkeit" und „Stammeseigenarten" widerspiegeln und die Staats- und Parteibauten die Struktur und Ziele von Partei und Staat repräsentieren und „Würde" ausstrahlen. In den funktionalen technischen Bauten sollte die Modernität des Nationalsozialismus mittels moderner Bauformen bzw. „sachlicher Baukunst" zum Ausdruck kommen. So sind es nicht zufällig Wohnbauten der architektonischen Avantgarde, die 1939 im Standardwerk der nationalsozialistischen Kunstgeschichtsschreibung, in der „Deutschen Kunstbetrachtung" von Georg Schorer, als Beispiele einer „Entarteten Baukunst" gezeigt wurden. Ansonsten wurde das Neue Bauen nicht so verfemt wie die moderne bildende Kunst. Nur in kleineren, lokal organisierten Zurschaustellungen wurden Werke des Neuen Bauens als „entartet" dargestellt. In größeren Wanderausstellungen privater und halbstaatlicher Institutionen zur „neuen Baugesinnung" dominierten eher erzieherische Ansprüche und Mitmach-Appelle. In offiziösen Präsentationen der „Baukunst" im „Dritten Reich" spielte die moderne Architektur keine Rolle. Hier standen die NS-Repräsentationsbauten, Ordensburgen und Siedlungsbauten im Vordergrund, die den postulierten allgemeinen Kriterien „Bodenständigkeit", „Bodenverbundenheit", „Klarheit", „Einfachheit" und „Ehrlichkeit" zu entsprechen schienen. Von größerer Bedeutung waren hingegen die organisatorischen und juristischen Maßnahmen zur „Hebung der Baukultur", zur „Verhinderung neuer Verschandelung" und zur „Ausschaltung" künstlerisch und technisch Unfähiger: die Organisation und Kontrolle der Bauschaffenden im NS-Kammersystem, die Verschärfung des Baurechts und der Baukontrolle, Erlass von Ortssatzungen sowie die Einführung von öffentlicher Bauberatung bzw. „Baupflege". Diese Maßnahmen sollten die notwendigen Grundbedingungen schaffen, um eine „anständige Baugesinnung", eine „werkgerechte Durchbildung" der Bauten und deren „Einfügung in die Umgebung" durchzusetzen. Die dem Verdikt verfallenen Bauten, Stadt- und Ortsbilder der „Verfallszeit" und der Zwischenkriegsmoderne wurden nun auf kommunaler Ebene „entschandelt" bzw. „entmodernisiert". Finanzierungspro-

bleme und Eigentumsfragen sorgten jedoch dafür, dass solche Vorhaben im Verhältnis zur Polemik sowie zur hohen Bedeutung der Architektur im NS-Staat relativ selten umgesetzt wurden. So verliefen größere („Steildach-)Aktionen und Abrissplanungen im Sande. Andere „Säuberungsmaßnahmen" traten in den Vordergrund: die Umbenennung von nicht mehr politisch opportunen Straßennamen, die Vertreibung von politisch Unzuverlässigen und „rassisch Minderwertigen" und die „Abschirmung" der modernen Wohnbauten durch Bepflanzung oder die „ideelle Verwendung" von Bauten des Historismus und des Jugendstils als „Denkmale der Verfallszeit". Auch nach dem Zweiten Weltkrieg blieben die Wohnbauten des Neuen Bauens in der Kritik. Weiterhin wurden unter dem gültigen Baurecht die „Heimatsünden" durch Steildächer, Veränderung der Gebäudekubatur und Einbau neuer Fenster umgestaltet.

Zur Konsolidierung und Stabilisierung seines gesellschaftlichen Systems sowie zur Umsetzung seiner innen- und außenpolitischen Ziele benötigte der Nationalsozialismus auch im Bauwesen eine spezielle Spezies von Fachgenossen, den intelligenten, hoch qualifizierten und motivierten, wendigen – heute heißt dies positiv konnotiert flexiblen –, d.h. auch zu Allem bereiten Technokraten, der vorgibt, nur fachbezogen rational und effizient zu denken und zu handeln und vor allem unpolitisch zu sein. Dieser berühmt-berüchtigte „Fachmann" ist aufgrund seiner Dispositionen offenbar in der Lage, alle gesellschaftlichen Umbrüche ohne größeren Schaden zu überstehen, teils sogar gestärkt daraus hervorzugehen. Ein Vertreter dieses Prototyps war der im „Dritten Reich" einflussreiche und nach 1945 im „Wiederaufbau" vielbeschäftigte Architekt Herbert Rimpl.

Jo Sollich, *Herbert Rimpl (1902-1978). Architektur-Konzern unter Hermann Göring und Albert Speer, Architekt des Deutschen Wiederaufbaus, Berlin: Dietrich Reimer Verlag 2013, 616 Abb., 431 S., 79,- €*

Der 1902 geborene Sohn einer wohlhabenden Familie in Schlesien begann 1922 nach Bürgerschule und Realgymnasium das Studium der Architektur an der Technischen Hochschule in München. Dieses Studium, das von Praktika begleitet wurde, schloss Herbert Rimpl 1926 mit einem Diplom ab. Er strebte eine Laufbahn im höheren Staatsdienst an, für die er jedoch als Schlesier die „reichsdeutsche" Staatsangehörigkeit vorweisen musste. Nach Überwindung dieser Hürde durfte er 1927 an der TH München die Zusatzprüfung für den Staatsdienst absolvieren. Noch im gleichen Jahr erhielt er eine Anstellung bei der Oberpostdirektion in Augsburg, die als Voraussetzung für die Zulassung zur „Staatsprüfung für den höheren Dienst" (Regierungsbaumeister) galt. Ab 1929 arbeitete er dann im Kölner Architekturbüro von Dominicus Böhm und stieg zum Büroleiter des Zweigbüros in der Stadt Hindenburg auf. Nach seiner Staatsprüfung in Bayern 1930 bewarb er sich erfolglos auf ausgeschriebene Stellen im kommunalen Dienst. Aufgrund von Auftragsengpässen verlor Rimpl Anfang 1933 seine Arbeit bei Böhm, wurde jedoch bald darauf Kustos beim Augsburger Kunstverein und noch im gleichen Jahr Mitglied der NSDAP.

Der Gewinn des Wettbewerbs zum Neubau eines Flugzeugwerks für die Ernst Heinkel GmbH in Rostock brachte Ende 1933 den entscheidenden Schub in seiner Berufskarriere: Rimpl wurde Leiter der Bau-Abteilung der Heinkel-Werke, konnte Kontakte zur deutschen Wirtschaftselite knüpfen und übernahm auf Empfehlung Heinkels auch Planungen anderer Flugzeugunternehmen im Deutschen Reich, in Spanien, China und Japan. Einige dieser Aufträge bearbeitete er schon als Privatarchitekt. Um die in der Wiederaufrüstung schnell wachsenden Großaufträge und -vorhaben der Flugzeugindustrie zu bewältigen, begann Rimpl mit dem Aufbau eines überregional tätigen Architekturbüros mit über 50 Projektarchitekten. 1938 wechselte er mit seiner Planungsabteilung in die 1937 gegründeten „Reichswerke Hermann Göring", in den zentralen Konzern der deutschen Rüstungsindustrie. Dort organisierte er als Angestellter eine Bauabteilung mit mehr als 450 Mitarbeitern, die in drei Unterabteilungen untergliedert

und auf mehrere Standorte verteilt war. 1941 wurde das „Baubüro Rimpl“ umorganisiert und aufgabenbezogen regionalisiert. Die sich während des Krieges rasch ausweitende Planungs- und Bautätigkeit Rimpls für den Hermann-Göring-Konzern bzw. die „Stadt der Hermann-Göring-Werke“ umfasste industrielle Großbauvorhaben, wie Hütten-, Stahl- und Kraftwerke einschließlich der technischen Infrastruktur, sowie Behelfsunterkünfte, Wohnungs- und Siedlungsbau, soziale Infrastrukturbauten, Freizeit-, Kultur- und Sporteinrichtungen, die mit Beteiligung der zuständigen kommunalen und staatlichen Behörden, Parteiinstitutionen und der SS geplant und unter Einsatz von Tausenden von „Fremdarbeitern“, politischen Häftlingen, Kriegsgefangenen und KZ-Häftlingen realisiert wurden. Ende 1942 beschäftigte die Bauabteilung über 600 Personen. Die Häufung der Planungs- und Bauaufgaben und die wachsende Nebentätigkeit des Bürochefs Rimpl führten zu Abrechnungsproblemen und konzerninternen Spannungen. So hatte Albert Speer Rimpl auf Werkvertragsbasis in seinen „Arbeitsstab“ für die Planungen zur Neugestaltung der Reichshauptstadt Berlin berufen. Mitte 1943 wurden das Büro als „Montanblock-Baustab GmbH“ in die Deutsche Bergwerke- und Hüttenbau GmbH eingegliedert und ein neuer Vertrag zwischen den Reichswerken und Rimpl ausgehandelt: Rimpl war nun technischer und künstlerischer Leiter und Geschäftsführer des Montanblock-Baustabs mit Festgehalt, Gewinnbeteiligung und Betriebsrente der Reichswerke, musste aber einen beigeordneten kaufmännischen Geschäftsführer, die Unterstellung seiner bisher grundsätzlich gestatteten privaten Nebentätigkeit unter den Genehmigungsvorbehalt des „Montanblocks“ und die Abstimmungs- und Verrechnungspflicht der Inanspruchnahme von Mitarbeitern des Montanblock-Baustabs für seine Privataufträge akzeptieren. Gerade die expandierenden Privataufträge Rimpls lieferten weiterhin Anstöße für Konflikte mit dem kaufmännischen Geschäftsführer: Beteiligung an Wettbewerben, Leitungsaufgaben bei der Generalbauleitung zur Einhaltung der „Richtlinien für Behelfsbauten für die Rüstung“, Planungen für andere Rüstungskonzerne, Mitarbeit im Speerschen „Arbeitsstab für Wiederaufbau“ und im „Arbeitsstab für unterirdische Verlagerung“. Neben dem in mehrere Aufgabenbereiche und Regionen gegliederten „Baubüro“, dessen Gesamtkosten vom Hermann-Göring-Konzern getragen wurden, besaß der Vielbeschäftigte ein kleines Privatbüro mit bis zu zwanzig Mitarbeitern, in dem die Privataufträge abgewickelt wurden. Seine vielfältigen Aktivitäten und Kontakte wurden nicht nur durch ein sehr hohes Einkommen belohnt, sondern auch durch offiziöse Berufungen und Titel: Aufnahme in den Speerschen „Großdeutschen Architektenorden“, Dissertation bei Gottfried Feder, Berufung in die Deutsche Akademie für Wohnungswesen unter Robert Ley und auf Vorschlag von Speer Verleihung des Professorentitels durch Adolf Hitler. In den letzten Kriegswirren wurden die Berliner Zentrale des „Baubüros“ zerstört und die Regionalbüros zersplittert. Rimpl arbeitete aber weiter bis zum Kriegsende an Projekten zur unterirdischen Industrieverlagerung.

Recht bald nach Kriegsende bemühte sich Rimpl um die Fortsetzung seiner Berufsausübung. Da er nicht so sehr in der Öffentlichkeit des Nationalsozialismus stand, erregte er keine große Aufmerksamkeit bei den Besatzungsmächten. Er versuchte neue Aufträge zu akquirieren und alte Aufträge zu reaktivieren, wobei er die alten Seilschaften in der Industrie und Fachgenossenschaft wiederbelebte und nutzte. Schon im Frühjahr 1946 nahm er wieder Kontakte zu ehemaligen Mitarbeitern und zu Beratern des Wiederaufbaustabes auf. Daneben versuchte er noch ausstehende Honorare für die frühere Tätigkeit im Montanblock-Baustab einzutreiben. In weiser Voraussicht siedelte er mit seiner Familie aus der sowjetischen in die amerikanische Besatzungszone um. Erste Planungsaufträge stellten sich ein, denen bald größere folgen sollten: Instandsetzungen teilgeschädigter Gebäude und Wiederaufbauplanung in Mainz und Darmstadt. In dieser Phase des Wiederaufstiegs wurde Rimpl vor der Spruchkammer in Bayern „entnazifiziert“. Unvollständige, geschönte und unrichtige Angaben über ehe-

malige Arbeitsverhältnisse, Mitgliedschaften, Ehrungen und Einkommen im Meldebogen, von ihm selbst vorformulierte Entlastungsschreiben ehemaliger Mitarbeiter und eine „Unbedenklichkeitsbescheinigung" des „Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes" ließen ihn offensichtlich, so auch seine Selbsteinschätzung, als „entlastet" erscheinen. Es folgte 1947 eine Einstufung als „vom Gesetz (zur Befreiung von Nationalsozialismus und Militarismus; E. K.) nicht betroffen" (J. Sollich). Wegen der Unstimmigkeiten im Meldebogen wurde jedoch ein weiteres Verfahren eingeleitet. Trotz zahlreicher Entlastungszeugnisse ehemaliger Mitarbeiter, Kollegen und Bekannten, Bittschriften und vorformulierter Erklärungen, wurde Rimpl nun als „Mitläufer" eingestuft. Gegen diese Einstufung erhob er Einspruch und erreichte in einem Wiederaufnahmeverfahren 1948 einen Freispruch. Nun schien einer steilen Nachkriegskarriere nichts mehr entgegenzustehen. Die „Protagonisten der Architektur im Dritten Reich" hatten ihre „Positionen im Nachkriegsdeutschland" (J. Sollich) gefestigt, wenn auch nicht ganz unbemerkt. 1949 bewarb sich Rimpl erfolgreich um die Stelle als Leiter des Hauptamts für die Gesamtplanung in Berlin; im Januar 1950 wurde er in das Amt eingeführt. Diese Ernennung entfachte in den Medien und in der Architektenschaft einen Sturm der Entrüstung. Hingewiesen wurde auf seine Aktivitäten und Ehrungen im „Dritten Reich" und seinen unrechtmäßig verliehenen Professorentitel, auf den Rimpl zeitlebens beharrte. Zugleich begann ein weiteres Spruchkammerverfahren in Berlin zur Überprüfung des Entscheids in Bayern, das 1952 ohne Ergebnis enden sollte. Die aufgrund der Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation West-Berlins vorgenommene Streichung sämtlicher Etatmittel für das Hauptamt ein halbes Jahr später beendete die Ära Rimpl in Berlin. Gegen diese Entscheidung des West-Berliner Senats erhob der Betroffene zwei Jahre später erfolglos eine Entschädigungsklage. Inzwischen hatte Rimpl in Wiesbaden ein „mittelständisches" Architekturbüro aufgebaut, das eine positive Entwicklung nehmen sollte. Dort war er auch in den neu gegründeten Architektenbeirat der Stadt berufen worden. Den ersten Wettbewerbserfolgen und Wohnungsbauvorhaben folgten staatliche Verwaltungsbauten, zahlreiche Wettbewerbsbeteiligungen an unterschiedlichsten Bauaufgaben, Aufträge für Wohnungsbauten und private Verwaltungsbauten, Entwürfe und Realisierungen von Kasernenbauten und staatlichen Großprojekten. Er scheute sogar nicht vor einer Wettbewerbsbeteiligung und Realisierung von Gedenkstätten oder Mahnmahlen für die Opfer des „Dritten Reichs" bzw. für den Widerstand zurück. Seit Mitte der 1960er Jahre wurde es ruhig um Rimpl, die Fachmedien nahmen kaum noch Notiz von ihm. 1978 verstarb er in Wiesbaden.

Damit ging eine Berufskarriere zu Ende, die alle tiefen gesellschaftlichen Brüche fast nahtlos überstand. Wenn Rimpls Gesamtwerk auch „keine weitreichende Bedeutung für die Architektur und den Städtebau" gehabt hat, so schien es aber jeweils auf der „Höhe seiner Zeit" gewesen zu sein. Seine „beachtenswerte Leistung" in der Phase seiner Haupttätigkeit lag hingegen im „Aufbau eines bis dahin unbekannten neuen Typs eines Architekturkonzerns" (J. Sollich). Es waren – so Sollichs Zusammenfassung weiter – vor allem die Organisationsstruktur und die neuartige Arbeitsweise des fachlich wie regional verzweigten Büros qualifizierter Mitarbeiter unter einer zentralen Leitung und im engsten Kontakt mit staatlichen Institutionen – somit „nahezu (selbst) zu einer Behörde staatlichen Charakters" geworden, die die Bedingungen schufen, unter denen das „immense Planungsvolumen" bewältigt werden konnte. In diesem Sinne war die Einschätzung Georg Leowalds, eines ehemaligen Mitarbeiters, ganz zutreffend, Rimpl sei der „Prototyp des sachverständigen Managers (gewesen; E.K.), sachverständig in dem Sinne, daß er den Marktwert einer Sache schnell erkannt" habe (zitiert n. J. Sollich). Gerade am Wirken Rimpls werde eine „Variante des Verhältnisses von Architekt und Diktatur, von Architekturproduktion und Reproduktion der Diktatur sowie die bei anderen Architekten bereits oft nachgewiesene widersprüchliche Kontinuität zwischen NS- und Wiederaufbauzeit deutlich" (H. Bodenschatz im Vorwort). Herbert Rimpl gehör-

te wie Albert Speer oder Konrad Meyer zur jüngeren Generation von „Fachmännern", die sich aktiv in das NS-Regime einbrachten, mit diesem bereitwillig kollaborierten, d.h. sich aus Überzeugung für „die Sache" selbst mobilisierten und dazu ihr akkumuliertes Wissen und ihre besonderen Fähigkeiten zu ihrer Realisierung anboten. Diese Überzeugung gründete auf dem damals gesellschaftlich dominierenden nationalistischen und völkischen Grundkonsens, auf den nun gebotenen Arbeits- und Aufstiegschancen nach den Jahren der Arbeits- und Statusunsicherheit in der Weimarer Republik und auf dem Gefühl, an der Neuordnung nicht nur des Deutschen Reiches, sondern auch Europas teilhaben zu dürfen, bzw. kraft ihrer Qualifikationen und Erfahrungen zu müssen. Ohne sie wären das NS-Regime und seine Institutionen nicht in der Lage gewesen, ihre innen- wie außenpolitischen Ziele vorzubereiten und umzusetzen. Diese Generation bildete einen wesentlichen Pol der sozialen Basis und des gesellschaftlichen Kraftfeldes im Nationalsozialismus – wie auch nach dem Kriege. Somit ist die „Person des Architekten Herbert Rimpl [...] exemplarisch für Biographien einer deutschen Generation" (J. Sollich).

Die bereitwillige und aktive Teilnahme und Teilhabe der „Fachmänner" am Nationalsozialismus schloss auch die aggressive und mörderische Expansion nach Außen ein. Sie trugen mit ihren Expertisen, Planungen und konkreten Handlungsvorschlägen zum allgemeinen Konsens und zur Rechtfertigung des Angriffs- und Eroberungskrieges, der Vertreibung und des Massenmords als notwendige Mittel einer planvollen Gestaltung des „deutschen Lebensraumes" bei – und zwar nicht nur in Osteuropa und im „Altreich", sondern ebenso in den eroberten Gebieten in Westeuropa.

Wolfgang Voigt, *Deutsche Architekten im Elsass 1940-1944. Planen und Bauen im annektierten Grenzland, Tübingen: Ernst Wasmuth Verlag 2012, 94 Abb., 227 S., 24,90 €.*

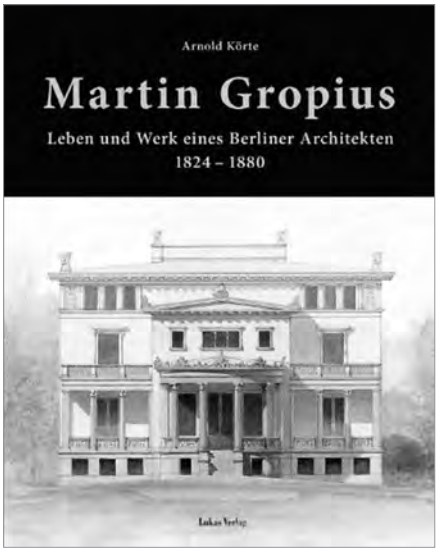
Unmittelbar nach der Eroberung wurden die französischen Ostdepartements Elsass und Lothringen durch einen geheimen Erlass annektiert und ins „Großdeutsche Reich" eingegliedert. Sie galten nicht als besetzte Gebiete, sondern als „Heimatgebiete" und sollten innerhalb von zehn Jahren in den neu zu schaffenden Gauen „Westmark" und „Oberrhein" aufgehen. Die „Germanisierung" bzw. „Rückdeutschung" oblag den zu Reichsstatthaltern und „Chefs der Zivilverwaltung" ernannten Gauleitern der Grenzgaue Baden und Pfalz, Robert Wagner und Josef Bürckel. Günstig für die „Volkstumspolitik" im Elsass – die Elsässer sollten im Schnellverfahren zu „Volksgenossen" werden – erwiesen sich die Kollaboration der elsässischen Autonomiebewegung mit den Deutschen und die Rückkehr der elsässischen Emigranten aus dem Reich. Immigranten und Autonomisten übernahmen Leitungsposten in der rasch aufgebauten NSDAP und in den Stadtverwaltungen. Die meisten öffentlichen Stellen besetzten aber Beamte und Parteifunktionäre aus dem Gau Baden.

Gleich nach dem Militär trafen deutsche Architekten und Raumplaner ein. Sie waren „Teil der administrativen Vorhut der Besatzungsmacht", die die „faktische Eingliederung des Elsass in das großdeutsche Staats- und Wirtschaftsgebiet" (W. Voigt) betrieben. Das „qualifizierte Personal" stammte vor allem aus dem benachbarten Baden, faktisch eine „Kolonisation" des Elsass aus dem Gau Baden. Einige Fachgenossen planten zugleich für den „Warthegau" und das „Generalgouvernement" im Osten. Einheimische Architekten wurden als politisch „unzuverlässig" betrachtet. Das unter Sonderrecht stehende Elsass galt den „Vollstreckern deutscher Interessen" als „Versuchräume" neuer Planungsinstrumente und Planungen sowie als „Karriereschmiede". Dabei kollidierten ihre Interessen „mit Ansprüchen der elsässischen Emigranten im Reich, die sich eine besondere Kompetenz für die elsässischen Aufgaben zubilligten" (W. Voigt). Das Kolonialgebiet eröffnete eine Fülle von Planungs- und Bauaufgaben: Wiederaufbau zerstörter Dörfer mit gleichzeitiger gestalterischer und städtebaulicher „Bereinigung", technische und Verkehrsinfrastruktur-

bauten, Baumaßnahmen für (Rüstungs-)Industrie und Landwirtschaft, Wohnungs- und Siedlungsbau, soziale Infrastrukturbauten, Kriegerehrenmale, Konzentrationslager und Bauten für die staatspolitische Infrastruktur. Um die Planungs- und Entwurfsaufgaben zur „Neuordnung" des neuen Reichsgebiets, die von der Gauverwaltung in Straßburg gelenkt wurden und die Architekten und Planer mit großer Machtfülle und weitgehenden Vollmachten und Sonderrechten ausstatteten, konkurrierten drei architektonische Strömungen, wobei die Rivalität zwischen dem klassizistischen Funktionalismus der „Karlsruher Schule" und dem traditionellen, teils rassistisch begründeten Regionalismus der „Stuttgarter Schule" ebenso wie der alte Streit zwischen Modernen und Traditionalisten eine Rolle spielten. Alle kamen zum Zuge. Obwohl der traditionalistische Regionalismus eindeutig dominierte, waren auch Rationalisierungs- und Modernisierungsanstrengungen im Bauwesen nicht zu übersehen. Im Zusammenhang mit der Stärkung des „Deutschtums" kam es im Elsass auch zu Deportationen und Umsiedlungen. So wurden politisch unzuverlässige und „rassisch minderwertige" Elsässer in den Osten, in die Ukraine, in das „Generalgouvernement" und ins Reichsgebiet deportiert und badische Bauern ins Elsass umgesiedelt. Diese Maßnahmen hatten jedoch eine wesentlich geringere Bedeutung als in der so genannten „Menschenwall"-Strategie des Gauleiters Bürckel für Lothringen, die einen Bevölkerungsaustausch ganzer Landstriche vorsah.

Auch hier wird offenbar, dass die an der „Rückdeutschung" des Elsass beteiligten Fachgenossen ungeachtet ihrer formalen Orientierung nicht nur „Handlanger der Politik nationalsozialistischer Herrschaft" (W. Durth) waren, sondern treibende, konzeptionelle Kräfte der architektonischen, städtebaulichen, dorf- und landschaftsgestalterischen Re- oder Eindeutschung bzw. in der Sprache der damaligen Zeitgenossen „Entwelschung" der Städte, Dörfer und Landschaften. Somit leisteten sie aktive Mithilfe bei der „volks- und rassenhygienischen" Neuordnung. Sie waren auch nicht nur in das NS-System „verwickelt". Sie waren Nationalsozialisten, sie waren „das System" – zumindest bedeutende Akteure dieses Systems, gleichgültig ob Parteimitglied oder nicht. Mit Blick auf die personellen und inhaltlichen Kontinuitäten nicht nur des Traditionalismus und Regionalismus im Nachkriegsdeutschland, sondern gerade auch der Moderne schreibt Voigt: „Die in Personen und Konzepten durchscheinenden Kontinuitäten machen deutlich, dass der moderne Impuls in der Architektur Westdeutschlands nach 1945 nicht vom Himmel fiel und auch nicht durch Re-Import aus dem Ausland eingeführt werden musste." Dem ist nichts hinzuzufügen.

Die skizzierten „Architekten"-Bücher haben formal wie inhaltlich ganz unterschiedliche Qualitäten. Den wohl repräsentativsten Eindruck vermittelt die Biographie von ***Arnold Körte*** *(Martin Gropius. Leben und Werk eines Berliner Architekten 1824-1880).* Die Publikation über einen der erfolgreichsten Berliner Architekten der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts – Großformat, Leineneinband mit farbigem Schutzumschlag, Fadenbindung, schweres, glattes Papier, Voraussetzung für die guten farbigen und monochromen Abbildungen, übersichtliches und angenehmes Seitenlayout, um nur das Wesentliche zu nennen – kann meines Erachtens auch inhaltlich überzeugen. Auf der Grundlage intensiver Quellenforschung, Recherchenarbeit und zahlreicher Expertengespräche, für die er die Möglichkeiten seiner verwandtschaftlichen Beziehungen nutzte, wurden der zeichnerische und schriftliche Nachlass von Martin Gropius und schwer zugängliche Quellen zu dessen Leben und Werk gehoben und ausgewertet. Arnold Körte ist es gelungen, den Lebensweg, den beruflichen Werdegang und das familiäre Umfeld dieses Architekten nachvollziehbar und anschaulich nachzuzeichnen sowie ein komplettes Werkverzeichnis vorzustellen. Obwohl sich der Rezensent mehr zur kritischen Einordnung der Person Gropius in seine Zeit gewünscht hätte, kann er dem Urteil des Berliner Landeskonservators Jörg Hampel im „Grußwort" nur zustimmen: Körte habe eine „gründlich aufbereitete Monographie zum Leben und Werk eines der bedeutendsten Vertreter der von Schinkel geprä-



ten Berliner Schule“ vorgelegt und damit „eine empfindliche Forschungslücke in der Aufarbeitung der von Schinkel geprägten Berliner Schule geschlossen“.

Unda Hörner *(Die Architekten Bruno und Max Taut)* hingegen widmet sich ganz den Charakteren und Lebenswegen der so unterschiedlichen Brüder Taut und ihrer Familien; der Ältere extrovertiert und aufbrausend, vorwärtsdrängend und grenzenüberschreitend, innerlich zerrissen und unstet; der Jüngere eher introvertiert und zurückhaltend, beharrend und pragmatisch, bisweilen auch opportunistisch, verlässlich und ruhig. Dies gelingt ihr durch Auswertung der brieflichen Nachlässe der Brüder, der Familien und Freunde, aber auch bekannter Zeitgenossen aus Architektur, Kunst und Literatur sowie der publizierten Schriften des Bruderpaares. Das Persönliche dominiert, obgleich unter Zuhilfenahme bekannter zeitgenössischer wie neuerer Sekundärliteratur vorrangig aus Kunst und Kultur auch eine Positionierung der Brüder Taut im gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Leben versucht wird, die jedoch manchmal zu vage bzw. zu sehr auf der Oberfläche bleibt. Die Konzentration auf die Lebensgeschichten der beiden Tauts erlaubte eine Beschränkung des Buchformats auf ungefähr die Hälfte des Formats der opulenten Biographie von von Arnold Körte über Martin Gropius. Die Begrenzung der Produktionskosten macht sich auch ansonsten bemerkbar, Hardcover ohne Schutzumschlag, einfaches Seitenlayout, leichteres Papier und schlechtere Abbildungen, aber immerhin Fadenbindung.

Die übrigen drei Bücher, eine Biographie und zwei Monographien, sind Publikationen von Forschungsarbeiten, die zur Erlangung „akademischer Würden“ geschrieben bzw. überarbeitet wurden: zwei Dissertationen und eine Habilitationsschrift. ***Jo Sollich*** *(Herbert Rimpl)* hat seine Arbeit 2011 an der Fakultät Planen Bauen Umwelt der Technischen Universität Berlin und ***Anke Blümm*** *(Entartete Baukunst?)* ihre im gleichen Jahr an der Brandenburgisch Technischen Universität Cottbus eingereicht. Beide Bücher sind ansprechend und angemessen produziert: Sollichs Biographie in einem größeren Format mit Hardcover, Fadenbindung, schwererem glattem Papier, das die zahlreichen Abbildungen gut zur Geltung kommen lässt, und zweispaltigem Seitenlayout;

Blümms Monographie in „normalem" Buchformat mit Hardcover und Schutzumschlag, ganzseitigem Seitensatz und Normalpapier, was auf Kosten der Abbildungen geht. Beide Dissertationen überzeugen durch ihren Detailreichtum und ihre hohe Informationsdichte nicht nur in Bezug ihres Gegenstandes, sondern auch hinsichtlich der kritischen Darlegung der jeweiligen Hintergründe, Zusammenhänge und Wechselwirkungen. So breitet Jo Sollich auf der Grundlage intensiver Quellenforschung und Auswertung relevanter Sekundärliteratur das Wirken Rimpls im „Dritten Reich" und im „Wiederaufbau" ein umfangreiches Werkverzeichnis des vielbeschäftigten Architekten und ein Verzeichnis der Mitarbeiter aus, geht den personellen und formalästhetischen Kontinuitäten im Nachkriegsdeutschland nach und widerlegt gründlich die in der Nachkriegszeit entstandenen Mythen, Rimpls Büro sei in der NS-Zeit ein „Sammelbecken politisch verfolgter Architekten", eine unkontrollierte „Nische" für das „Moderne Bauen" oder ein Hort einer Art „innerer Emigration" oder gar „Widerstand" gewesen. Vielleicht liegen hierin einige der Gründe – neben der Tatsache, dass eine ganze Reihe von Architekten des bundesdeutschen Wiederaufbaus Rimpls ehemalige Mitarbeiter waren –, warum das Wirken dieses Architekten bisher weitgehend ein Blindfleck in der Fachliteratur war, obwohl sein „Laden" bis zum Kriegsende schon „konzernähnliche Strukturen" (J. Sollich) aufzuweisen hatte. Sollich sei Dank, dieser Blindfleck ist erhellt.

Anke Blümm geht in ihrer Monographie den Fragen nach, ob das Neue Bauen im „Dritten Reich" in ähnlicher Weise als „entartete Kunst" öffentlich verfemt wurde wie die Werke der Moderne in der Malerei, Zeichenkunst, Graphik und Bildhauerei und welche Maßnahmen gegen die bauliche Moderne ergriffen wurden. Diesen Fragen wird gründlich und ausführlich nachgegangen. Die Autorin kommt zum Ergebnis, dass trotz aller „Maßnahmen zur Hebung der Baukunst", die die „Schandflecken" oder „Fremdkörper" der Architektur der „Verfallszeit" und des Neuen Bauens in den Stadt- und Siedlungsbildern tilgen und eine „anständige Baugesinnung" fördern sollten, „die Verantwortlichen innerhalb der NS-Bürokratie" in ihrem Kampf gegen die moderne Architektur gescheitert seien. Das diesem Kampf zugrundeliegende Denken hätte jedoch auch nach 1945 seine „Fortführung" gefunden, nun „unter anderen Bedingungen". Ein Kapitel über die „Bauzeit-

schriften [...] und ihre Kontrolle" und ein Anhang mit den wichtigsten Dokumenten und Kurzbiographien von Akteuren runden die Publikation ab. Die Dissertationen von Blümm und Sollich rufen nicht nur unsere jüngere Geschichte nachhaltig ins Gedächtnis zurück. Gerade vor dem Hintergrund aktueller Ereignisse sollten sie auch als Aufforderung begriffen werden, sich auch fachlich mit dieser Vergangenheit wieder kritischer auseinanderzusetzen. Für den interessierten Leser sind beide Bücher darüber hinaus eine Fundgrube, die eigenes Wissen und Erfahrung ergänzen oder bestätigen und zu eigenen Überlegungen anregen kann. Der Segen ihres Detailreichtums bzw. ihrer Informationsdichte hat jedoch auch eine Kehrseite: Manchmal geht er auf Kosten der Stringenz des Argumentationsganges, was dann die Lesbarkeit erschwert.

Die Studie von ***Wolfgang Voigt*** *(Deutsche Architekten im Elsass 1940-1944)* hat dieses Problem nicht. In ihr werden gradlinig, d.h. ohne große Abschweifungen, die Voraussetzungen und Bedingungen der aktiven Einflussnahme sowie die praktische Beteiligung deutscher Architekten und Stadtplaner an der Neuordnung der eroberten und annektierten Gebiete im Nordosten Frankreichs sowie an ausgewählten Beispielen die personellen und formalen Kontinuitäten in den Wiederaufbauplanungen nach 1945 kritisch nachgezeichnet. Die Studie ist eine überarbeitete Fassung einer Forschungsarbeit, die in den 1980er Jahren im Rahmen des Internationalen Forschungsprojekts „Deutsch-französische Beziehungen 1940-1950 und ihre Auswirkungen auf Architektur und Stadtgestalt" durchgeführt, später weiter vertieft und 1998 als Habilitationsschrift am Fachbereich Architektur der Universität Hannover eingereicht wurde. Erst über zehn Jahre später wurde die Arbeit zunächst im Elsass (2009) und dann in Deutschland (2012) publiziert. Das offenbar begrenzte Produktionsbudget hat sich deutlich niedergeschlagen; es bewegt sich formal auf ähnlichem Niveau, wie es heute (leider) bei Forschungspublikationen üblich ist. Glücklicherweise erlaubte die bessere Papierqualität eine gute Reproduktion der Abbildungen.

Die Monographien breiten an Beispielen herausragender Persönlichkeiten und bedeutender Geschehnisse hundert Jahre deutsche Professionsgeschichte in Zeiten tiefgreifender gesellschaftlicher und politischer Brüche aus. Diese Geschichte ist längst noch nicht abgeschlossen oder gar „bewältigt", auch wenn gemeinhin das „Ende der Geschichte" propagiert wird. Der Rezensent kann ihre Lektüre nur empfehlen. Sie haben ihm nicht nur Einsichten vermittelt und eigene Erkenntnisse bestätigt, sondern auch das Interesse geweckt, sich nach Jahrzehnten wieder mit Forschungen zur Professionalisierung des Architektenberufs zu beschäftigen.

Johann Jessen

OTTO-BORST-PREIS 2015

Sechste Vergabe des Wissenschaftspreises in Schwäbisch Gmünd

Der Otto-Borst-Preis für den wissenschaftlichen Nachwuchs wird im zweijährigen Turnus vergeben. Damit will die Arbeitsgemeinschaft »Forum Stadt e.V.« junge Wissenschaftler in den Fachgebieten Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtplanung fördern. Der Name des Preises erinnert an den Historiker Prof. Dr. Otto Borst (1924-2001), den Gründer der Arbeitsgemeinschaft und langjährigen Herausgeber der Zeitschrift »Forum Stadt« (früher »Die Alte Stadt«). Im Jahre 2014 wurde der Preis zum sechsten Mal ausgelobt. Der Jury gehörten diesmal an:

Prof. Dr. Harald Bodenschatz
Technische Universität Berlin

Dr. Theresia Gürtler Berger
Ressort Denkmalpflege, Stadt Luzern

Prof. Dr. Tilman Harlander
Universität Stuttgart

Prof. Dr. Johann Jessen
Universität Stuttgart (Vorsitz)

Dr. Robert Kaltenbrunner
Bundesinstitut für Stadt-, Bau- und Raumforschung (BBSR), Bonn

Prof. Dr. **Klaus jan Philipp**
Universität Stuttgart

Hans Schultheiss
Chefredakteur der Zeitschrift »Forum Stadt«.

Unter den insgesamt eingereichten 20 Arbeiten waren 14 Studienabschlussarbeiten (Diplomarbeiten und Master-Abschlussarbeiten) und sechs Dissertationen. Auch diesmal fiel der Jury die Entscheidung sehr schwer – angesichts einer Fülle uneingeschränkt preiswürdiger Arbeiten aus allen beteiligten Disziplinen. Wenn man doch nur acht Preise verleihen könnte! Nach einer ausgiebigen Diskussion kam die Jury zu folgendem Ergebnis: Der Preis wurde für eine Dissertation vergeben (1.500 €); zwei Studienabschlussarbeiten erhielten eine Anerkennung (je 500 €).

Masterarbeiten und Diplomarbeiten, zu deren Bearbeitung im Vergleich zu Dissertationen ein weit kürzerer Zeitraum zur Verfügung steht, sind natürlich mit anderen Maßstäben zu messen. Aber auch hier haben wir hervorragende Arbeiten erhalten, von denen wir zwei mit dieser Anerkennung besonders hervorheben wollen.

Anerkennung

▹ **Dipl.-Ing. Kassandra Löffler**

Wohnungspolitische Instrumente zur Gewährleistung von bezahlbarem Wohnraum. Wohnen in Weimar seit 1990

Masterarbeit am Studiengang Urbanistik an der Bauhaus-Universität Weimar

Die Abschlussarbeit am Masterstudiengang Urbanistik der Universität Weimar befasst sich mit den Möglichkeiten und Instrumenten zur Sicherung von bezahlbarem Wohnraum in Weimar. Sie greift damit ein hochaktuelles, derzeit heftig und kontrovers diskutiertes Thema auf. Gegenwärtig stehen die Wohnungsmärkte vor allem der prosperierenden Großstadtregionen wie München, Hamburg, Berlin oder Düsseldorf im Mittelpunkt. Dabei wird oft verkannt, dass die Folgen des gegenwärtigen Immobilienbooms, der mit ihm verknüpften Miet- und Kaufpreissteigerungen, genauso wie die Folgen des fortschreitenden „Abschmelzens" mietpreis- und belegungsgebundener Sozialwohnungsbestände inzwischen auch wachsende Mittelstädte treffen. Dies gilt insbesondere für Universitätsstädte. Hier setzt die Arbeit von Kassandra Löffler an,

in der sie die kommunale Wohnungspolitik in der Stadt Weimar seit der Wiedervereinigung aufarbeitet und die Städte Tübingen und Marburg als Vergleichsstädte in die Analyse miteinbezieht. Insofern leistet die ungewöhnlich komplexe und methodisch anspruchsvolle – und mit weit über 200 Seiten auch ungewöhnlich umfangreiche – Untersuchung wahre Pionierarbeit für Städte dieser Größenordnung. Zunächst diskutiert sie die allgemeinen Ursachen der gegenwärtigen Wohnungsknappheit. Anschließend analysiert sie eingehend die Entwicklung des Weimarer Wohnungsmarktes und die auf ihm agierenden Akteure und setzt dies in Beziehung zu den wesentlichen Etappen der Stadtentwicklung seit 1990. Dabei stützt sie sich auch auf qualitative Interviews mit Schlüsselpersonen, was ihren Ergebnissen eine besondere Aktualität und Aussagetiefe verleiht. Dem folgt eine auch graphisch sehr ansprechend aufbereitete systematische Auseinandersetzung mit den wohnungspolitischen Instrumentarien, die sie daraufhin kritisch prüft, ob sie auch für den Einsatz in prosperierenden Mittelstädten taugen.

Um ihre Empfehlungen auf eine breitere Basis zu stellen, vollzieht sie nach, welche Strategien in ihren Vergleichsstädten Marburg und Tübingen verfolgt werden. Auf dieser Grundlage stellt sie dann einen insgesamt überzeugenden Katalog von Handlungsempfehlungen für eine sozialverantwortliche kommunale Wohnungspolitik zusammen. Zu den vorgesehenen Maßnahmen gehören die Einrichtung einer koordinierenden wohnungspolitischen Leitstelle, die Etablierung von Konzeptvergabeverfahren, die Förderung von Baugemeinschaften und anderes mehr. In ihren Empfehlungen zum Verfahren wird der Bürgerbeteiligung eine wesentliche Rolle zugewiesen.

Frau Löffler leistet mit dieser hervorragenden, das schwierige Detail nicht scheuenden Arbeit einen wesentlichen Beitrag zu einem drängenden kommunalpolitischen Problem. Man kann sich nur wünschen, dass ihre detaillierten und auf die besondere lokale Situation zugeschnittenen Handlungsempfehlungen in Weimar die Aufmerksamkeit erhalten, die sie im Interesse der Stadt und ihrer Bewohner verdienen. Bei uns hat sie nicht nur Aufmerksamkeit geweckt, sondern auch hohen Respekt für die außergewöhnliche Leistung, die wir mit dieser Anerkennung würdigen möchten.

Anerkennung

▷ **Dipl.-Ing. Marie Johanna Karner**

»Dance in the old city« – Die Transformation der libanesischen Altstadt von Byblos

Diplomarbeit am Geographischen Institut der Johannes-Gutenberg-Universität Mainz

Byblos ist eine libanesische Stadt mit 20.000 Einwohnern, gelegen an der Mittelmeerküste zwischen Beirut und Tripoli. Sie rühmt sich, die älteste dauerhaft besiedelte Stadt überhaupt zu sein. Eine ihrer großen Zeiten hatte sie unter den Phöniziern, als sie der zentrale Umschlagplatz für Papyrus war, woraus sich erklärt, dass sich unsere Wörter Bibel und Buch etymologisch auf die Stadt Byblos zurückführen lassen. So alt ist die Stadt. Die Altstadt, der suq, ist UNESCO-Weltkulturerbe und gewinnt seit Ende des Bürgerkriegs ihre Bedeutung als internationale Touristenattraktion zurück, die Besucher aus dem arabischen Raum, aber auch weltweit, anzieht. Noch in den frühen 1990er Jahren war die Altstadt von Leerstand und Verfall bedroht – als eine Folge der politischen Verwerfungen und Konflikte im Land. Inzwischen hat sich die Stadt im ganzen Nahen Osten einen einzigartigen und durchaus ambivalenten Ruf als „nightscape" erworben, also als ein idealer Ort vor allem für junge Menschen zu feiern und sich zu vergnügen.

Die Arbeit von Marie Johanna Karner zeichnet diese Transformation der Altstadt von einem traditionellen Ort des Handels hin zu einem postmodernen Event-, Gastro- und Freizeitambiente detailliert nach. Darauf spielt das Zitat im Titel der Arbeit an: „Dance in the old city". Bei dieser Fallstudie handelt es sich um eine sehr klar strukturierte, theoretisch fundierte, methodisch sorgfältig orchestrierte empirische Untersuchung. Die Verfasserin sieht die Fallstu-

die als ein ideales Objekt, um an einem kleinen Ausschnitt die Erklärungskraft unterschiedlicher Theorieansätze der kritischen Geographie zu überprüfen, namentlich solcher Ansätze, die den lokalen Niederschlag von Prozessen weltweiter Globalisierung theoretisieren und begrifflich einrüsten.

Zunächst stellt sie sehr gut nachvollziehbar die zum Teil konkurrierenden, zum Teil sich ergänzenden Theorien vor, auf die sie sich stützt. Für ihre empirische Untersuchung in der Altstadt hat sie Interviews mit Experten, aber auch mit Gewerbetreibenden, Gästen und Anwohnern der Altstadt geführt. Während ihres mehrmonatigen Feldaufenthalts hat sie sich durch teilnehmende Beobachtung und umfassende, detaillierte thematische Kartierungen ein sehr komplexes Bild über den Bestand und die Veränderungen in den Nutzungsstrukturen und Aneignungsformen der Altstadt verschaffen können. Man ist nicht nur darüber erstaunt, wieviel Detailinformationen sie zu Tage bringt, sondern auch darüber, wie gut es ihr gelingt, diese Informationsfülle zu strukturieren und die Ergebnisse auf ihre theoretisch angeleiteten Forschungsfragen zu beziehen.

Es entsteht ein komplexes Bild des Nutzungswandels in der traditionellen Altstadt, der erst mit dem Ende des Bürgerkriegs möglich war und in hohem Maße von außen induziert wurde. Wo noch vor zwanzig Jahren Schuster ihre Schuhe herstellten und verkauften, reiht sich heute, rechtlich fragwürdig, aber geduldet, inzwischen eine open-air-Bar an die andere. Deutlich wird, welche Akteure auf welcher Ebene (global, national und lokal) sich in welcher Form positioniert und vernetzt haben, wer an diesen neuen Geschäften verdient und wer das Nachsehen hat. Hier spielt etwa das Etikett des UNESCO-Weltkulturerbes ebenso eine Rolle wie das Geld von Auslandslibanesen, die in ihre Heimat zurückkehren, entweder nur als zahlungskräftige Touristen oder aber auch als Investoren, die in der Altstadt die lokalen traditionellen Läden und deren Inhaber verdrängen. Vor diesem Hintergrund arbeitet die Autorin die Interessenskonflikte heraus, reflektiert darüber, welche langfristigen stadtkulturellen Auswirkungen mit dem neuen „nightscape" von Byblos verbunden sein könnten und formuliert vorsichtig Handlungsempfehlungen. Mit dieser Diplomarbeit, die angesichts der Intensität und Qualität der Bearbeitung meines Erachtens auch als Promotion hätte durchgehen können, ist Marie Johanna Karner eine ganz ungewöhnliche wissenschaftliche Leistung gelungen.

Preis

Der Otto-Borst-Preis 2015 geht an eine Dissertation, die nach Ansicht der Jury aus dem Kreis der eingereichten Promotionen, die alle durchweg schon von sehr hoher Qualität waren, doch noch einmal deutlich herausstach:

▷ **Dr. Markus Häfner**

»Jede Stadt braucht ihr Gesicht«
Der Wiederaufbau der Stadt Hanau nach 1945 – Zwei Dekaden zwischen Zerstörung und Urbanität

Dissertation am Historischen Seminar der Goethe-Universität Frankfurt am Main 2015

Man glaubt durch die intensive Stadtgeschichtsforschung der letzten Jahre über den Wiederaufbau der kriegszerstörten Städte in Deutschland das Wesentliche zu wissen, über die unmittelbare Not der Nachkriegszeit, den Einfluss der Besatzungsmächte, die Kontroversen um städtebauliche und architektonische Leitbilder und Wiederaufbaupläne. All dies ist seit den 1980er Jahren inzwischen gut dokumentiert, allerdings bisher im Wesentlichen nur für die deutschen Großstädte. Die Forschung zum Wiederaufbau der Klein- und Mittelstädte fristet demgegenüber ein Schattendasein. Hier setzt die Dissertation des Historikers Markus Häfner an. Sie befasst sich mit dem Wiederaufbau der Stadt Hanau zwischen 1945 und 1969. Hanau gehörte zu den Städten, die durch die Luftangriffe in ganz besonderer Weise betroffen waren. Über 70% der Stadt lagen in Trümmern.

Der Verfasser hat es hervorragend verstanden, die bessere Überschaubarkeit einer klei-

neren Stadt zu nutzen, um alle verfügbaren Archivalien und sonstigen Quellen zu sichten und auszuwerten. So gelingt es ihm, die vielfältigen Interessenlagen und die zahlreichen konkreten Konflikte im Prozess des Wiederaufbaus im Einzelnen nachzuzeichnen. Dadurch entsteht ein umfassendes, detailreiches und ungemein plastisches Bild des Wiederaufbaus, das sich nicht – wie sonst oft – nur auf den Umgang mit der historischen Bausubstanz, die Innenstadt und den Wohnungsbau bezieht. Die Arbeit beschäftigt sich in gleicher Intensität und Qualität mit dem Wiederaufbau und Neubau von Schulen, Krankenhäusern, Kulturbauten, Gewerbebauten, Verwaltungs- und Versorgungsbauten wie Schlachthof, Energieversorgung, also mit Bereichen, die von der Forschung meist vernachlässigt werden.

Die zentrale Forschungsfrage zielt auf mögliche Unterschiede, die der Wiederaufbau von Mittelstädten im Vergleich zu Großstädten aufweist. Daher bezieht der Verfasser als zusätzliche Vergleichsstädte Darmstadt, Gießen und Kassel in die Untersuchung mit ein. So ist es ihm möglich, jede einzelne Aufgabe des Wiederaufbaus, die er behandelt, in den Kontext der Debatten und Entwicklungen im Bundesgebiet insgesamt zu stellen. Im Ergebnis zeigt sich, dass sich in Hanau – wie in vielen anderen Städten auch – vermittelt über viele Konflikte hindurch ein pragmatischer „funktionaler Anpassungsneubau" durchsetzte und ein „gemäßigter Modernismus" die entstehenden Architekturen prägte. Aufgrund der ähnlichen politischen und ökonomischen Zwänge und Rahmenbedingungen entsprach dies durchaus Entwicklungen in anderen Städten, gleichwohl wies der Wiederaufbau Hanaus auch lokale Besonderheiten auf wie die besonders früh abgeschlossene Wiederaufbauplanung, die sich aus mehreren Einzelplänen zusammensetzte und auf einen übergreifenden Gesamtplan verzichtete.

Ohne Rückgriff auf die zu diesem Thema gern bemühten plakativen Schlagworte („Zweite Zerstörung Deutschlands" und ähnliches) gelingt es Markus Häfner, die Debatten und Kontroversen aller wesentlichen Akteure (Bürgermeister, Magistrat, Architekten, Stadtplaner, Verkehrsplaner etc.) präzise nachzuzeichnen und so plausibel zu machen, wie und warum bestimmte Weichenstellungen für oder gegen Rekonstruktion, für oder gegen Abriss und Wiederaufbau fielen. Da heute die Debatten um diese Fragen von Modernisierung und Abriss insbesondere des baulichen Nachkriegserbes hoch aktuell sind, leistet dieses bedeutende stadthistorische Werk auch einen wertvollen qualifizierenden Beitrag zu Debatten über die Baukultur der Gegenwart.

Das Ergebnis ist ein fulminantes und nur auf dem ersten Blick abschreckend dickes Buch mit über 800 Seiten – aussagekräftig illustriert mit zeitgenössischen Bildern, Grafiken und Statistiken. Die Lektüre wird durch eine klare und gekonnt argumentierende Sprache leichtgemacht – eine keineswegs nur in ihrem Umfang gewaltige Forschungsleistung, die die Jury als Ganze ins Staunen gebracht hat. Daher soll abschließend ausnahmsweise aus einem der internen Jury-Protokolle zitiert werden. Der Juror Tilman Harlander, einer der besten Kenner der deutschen Stadtgeschichte der Nachkriegszeit und bekanntlich nicht zum Überschwang neigend, schreibt über diese Arbeit: „Mit der Dissertation von Markus Häfner wird die Lücke in der Forschung zum Wiederaufbau von Klein- und Mittelstädten nun geschlossen – und das auf eine beispielhafte Weise, die dieses Werk nicht nur zu einem Standardwerk der Stadtgeschichte Hanaus, sondern des Wiederaufbaus schlechthin macht."

BESPRECHUNGEN

Harald A. Mieg / Christoph Heyl *(Hrsg.), Stadt. Ein interdisziplinäres Handbuch, Stuttgart: Metzler Verlag 2013, 344 S, 64,95 €.*

Die Stadtforschung entfaltet sich seit Jahren in einem progressiv-expandierenden Sinne. Aufgrund ihres Gegenstandes vollzieht sich dieser Prozess a priori in einem interdisziplinären Grenzkorridor. Es mangelt nicht an Sammelbänden, Handbüchern und anderen mehr oder weniger überblicksartigen wissenschaftlichen Werken, die sich dem Stadtraum auf dieser Schnittstelle der Disziplinen widmen. Wenn nun (2013) beim Verlag J. B. Metzler ein „interdisziplinäres" Handbuch erscheint, sieht es sich vor herausgehobenen Erwartungen. Ob der Band diese einlösen kann, hängt von seinem Inhaltlichen Profil und konzeptionellen Aufbau ab.

Das Handbuch „Stadt." besteht neben einer Einleitung aus zwei Teilen. In einem ersten (knapp zwei Drittel des Bandes) werden neun fachspezifische Umrisse zum „Stand und Bestand der Stadtforschung" geboten (Stadtplanung / Städtebau, Geographie, Soziologie, Ökonomie, Ökologie, Geschichtswissenschaft, Archäologie, Kommunalwissenschaft und Politikwissenschaft). Die Beiträge des zweiten Teils sind thematisch geordnet. Dass auch hier fachtheoretische Sichtweisen auf den Gegenstand durchschimmern, mitunter sogar bestimmend sein können, liegt an der thematischen Struktur wissenschaftlicher Disziplinen. Da die Rezension eines Handbuches nicht jeden Beitrag mit gleicher Aufmerksamkeit würdigen kann, erfolgt auch hier eine zwangsläufig unausgewogene Berücksichtigung der insgesamt knapp 20 Beiträge. Die Kurzkommentare sollen einen Ein- und Überblick geben, zugleich aber auch Besonderheiten einzelner Stadtsichten herausstellen.

Beiträge verschiedener Wissenschaften zur Stadtforschung bilden den fachtheoretischen ersten Teil des Bandes. Dieser wird von den meisten der üblichen Stadtforschung betreibenden „Disziplinen" abgedeckt. Schon der Titel des ersten Beitrages von *Johannes Cramer* lässt eine Lücke des Bandes erkennen: „Architektur: Stadtplanung und Städtebau". Wenn es in Städtebau und Stadtplanung u.a. auch um Fragen der Architektur geht, so fragt sich doch, weshalb die Architektur nicht auch als eigenständige und in sich differenzierte Disziplin im ersten Teil des Bandes vertreten ist! Das irritiert insoweit, als die Stadt tatsächlich ja ein zentrales Thema der akademischen Disziplin ist. Die Subsumption der Architektur unter andere Fächer ist wenig nachvollziehbar, zumal der Umfang des Bandes für ein Handbuch eher übersichtlich ist.

Der zweite Text (*Christof Parnreiter)* gibt einen thematisch relativ breit gestreuten Überblick über wichtige thematische und theoretische Facetten der deutschsprachigen geographischen Stadtforschung. Im folgenden Beitrag von *Christine Hannemann* zur Stadtsoziologie kommen neben historischen Theorien der Stadtforschung und jüngeren Forschungsansätzen der Soziologie auch zukunftsorientierte wissenschaftstheoretische Fragen zur Geltung, die die fachtheoretische Identität der Soziologie in einem wissenschaftspolitischen Sinne berühren. Die

Stadtsoziologie hat innerhalb des interdisziplinären Fächerspektrums zur Stadtforschung eine gewisse Schlüsselstellung. Aufgrund einer sich im Allgemeinen beschleunigenden Verstädterung wird Soziologie zukünftig daher möglicherweise noch mehr zu einer Art Stadtsoziologie. Alle gesellschaftlichen Probleme unserer Zeit prägen die Stadt, die im phänomenologischen Sinne gelebte Stadt wie die Stadt der abstrakten Modelle und theoretischen Konzepte. Aus dieser optionalen Transformation der Soziologie zur Stadtsoziologie erwachsen nicht nur die von der Verfasserin herausgestrichenen Fragen erkenntnistheoretischer Grenzziehungen; auch das interdisziplinäre Verhältnis zu gegenstandlogisch benachbarten wissenschaftlichen Disziplinen, die sich der Stadt zuwenden, muss als Folge von Veränderungen des Forschungsgegenstandes immer wieder neu definiert werden.

Gelingendes Stadt-Verstehen stellt Ansprüche an das historische Denken. Auch innerhalb „aktueller" Theorien und paradigmatischer Moden folgt das Denken der Stadt und ihrer für lösungsbedürftig gehaltenen Probleme historischen Pfaden. Am Beitrag der Geschichtswissenschaft (*Dieter Schott*) ist die Sensibilität gegenüber den meist verdeckten Normen, die zentralen Begriffen der Stadtforschung zugrunde liegen, bemerkenswert. Schott unterstreicht die erkenntnistheoretischen Probleme, die sich als Folge der historischen Situiertheit der Stadt durch die vorschnelle Übertragung wichtiger Begriffe der Stadtforschung auf andere Gesellschaften mit ihrer je eigenen Geschichte ergeben. Speziell mit Blick auf Konzepte der Urbanität merkt der Verfasser an, „dass die klassischen Muster der europäischen Urbanisierung [...] nur bedingt als Entwicklungsrezepte außereuropäischer Megastädte taugen." (S. 142). Ein weiterer historischer Beitrag ist mit zwei Abhandlungen der Perspektive und Gegenstandsvielfalt der Archäologie gewidmet – einem über Rom (*Chrystina Häuber*) und einem über die griechische und punische Welt (*Roald Docter*).

Die Komplexität der Stadt setzt die Notwendigkeit ihrer Organisation und Regulierung voraus. Disziplintheoretisch und thematisch wird dieses Feld in einem Beitrag zur Kommunalwissenschaft (*Hellmut Wollmann*) diskutiert. Die Stadt wird nun als Gebietskörperschaft und juristische Personen zum Thema. In den Fokus rücken kommunale Organisationsstrukturen und juristische Formen, mit deren Hilfe sich die Stadt als Kommune zum einen selbst verwaltet, zum anderen aber auch in ihre Entwicklung im Gefüge anderer Gebietskörperschaften in Bahnen gelenkt wird. Im Blick der Politikwissenschaft (*Hubert Heinelt*) stehen die sich in diesen Strukturen entfaltenden Formen und Kommunikationsweisen der Macht. Der Beitrag zeigt die dichte Überlagerung von Fragen, Themen und Methoden der Stadtforschung, spielen doch machttheoretische Erwägungen in nahezu allen sozialwissenschaftlichen Disziplinen, die sich an der Stadtforschung beteiligen, eine oft zentrale Rolle. Ein Beitrag zur Stadtökonomie (*Guido Spars*) und einer zur Stadtökologie (*Wilfried Endlicher*) decken weitere wichtige Aspekte innerhalb des breiten interdisziplinären Korridors der Stadtforschung ab.

Leider haben Herausgeber und Verlag auf die Überschreitung des üblichen Fächerspektrums verzichtet, obwohl sich doch daraus fruchtbare Impulse für ein neues Denken der Stadt hätten ergeben können. Anregungen wären zum Beispiel von der Philosophie zu erwarten gewesen, nicht zuletzt weil die Stadt *nicht* zu ihren Standard-Themen gehört, es aber zum Selbstverständnis der Philosophie gehört, sich der Perspektive anderer Wissenschaften anzunehmen und deren gewohntes Stadt-Denken mit kritischen Rückfragen erkenntnistheoretisch neu zu vermessen. Der Vorteil der Beschränkung auf gewohnte Profile der Stadtforschung hat dagegen den offensichtlichen Vorteil des Anschlusses an den Mainstream der sozialwissenschaftlichen Debatten zur Stadtforschung.

Der zweite, nun nicht mehr der Logik von Disziplinen, sondern Themen folgende Teil beginnt nach einem kurzen Überblick mit einem Beitrag zur Anthropologie der Stadt (*Jens Wietschorke*). Dieser kann auch als Ersatz für eine im ersten Teil fehlende Abhandlung zum Beitrag der Ethnologie gelesen werden, deren Forschungen im Kontext der Stadtforschung durchaus Gewicht haben. Beachtung verdient in diesem Kapitel die theoretische Konzeptualisierung der Stadt, kommt nun doch nicht allein die Macht der Konstruktionen als dynamische Kraft der Stadtentwicklung in den Blick, sondern

auch der Prozess der Konstitution des Städtischen und damit eine Konzeptualisierungsweise urbaner Räume, die vom Mainstream der Sozialwissenschaften im Allgemeinen eher übersehen wird. Damit wird die Frage nach der Essenz von Urbanität aktuell, denn „was unter den Etiketten der »Urbanität« und der »Stadtkultur« gesucht wird, ist letztlich eine historische Tiefendimension, ein kultureller Kontext, und dazu: ein gewachsenes Chaos der Lebensstile, die sich an einem bestimmten Ort in einem bestimmten Moment kreuzen." (218)

Die historische Entwicklungsdynamik einer Stadt wird von einem breiten Spektrum unterschiedlichster Medien begleitet und gespiegelt; dazu gehören auch literarische Texte – von der Bibel bis zur postmodernen Collage. Sie widmen sich nicht der Theorie der Stadt; sie spielen vielmehr mit subjektiven, ideologischen und fiktionalen Narrativen urbaner Situationen und Prozesse (Beitrag *Christoph Heyl*). Das gilt in ähnlicher Weise für das Bild. Zum einen ist das Abbildbare von den Techniken der Bildproduktion abhängig, zum anderen aber auch von der historisch-gesellschaftlichen Situation einer Stadt, die mal im Bild als göttliche Ordnung erscheint, mal als Raum ästhetizistischer Inszenierung, sozialkritischer Pointierung, postmoderner Ironisierung oder politischer Kontrastierung. Der Beitrag von *Matthias Bruhn* und *Gabriele Bickendorf*, der – disziplintheoretisch – auch als bildwissenschaftlicher Text gelesen werden kann, unterstreicht eine vielversprechende Erweiterung sozialwissenschaftlicher Stadtforschung durch die Integration ikonographischer Fragen zur Präsentation und Repräsentation der Stadt.

Kristin Buchinger leistet mit ihrem Artikel über das Gedächtnis der Stadt einen Beitrag zur Rekonstruktion urbaner Räume aus einem oft übersehenen Blickwinkel. Der Text macht deutlich, dass die Menschen „ihre" Stadt nie allein auf dem Hintergrund dessen (in einem gleichsam „authentischen" Sinne) erleben, was sie in eigener Anschauung gelernt haben. Wahrgenommen werden mitunter mit großer Macht auch Facetten zugeschriebener Identität, die der Ästhetik städtischer Orten anhaften – zum Beispiel Platz-, Straßen-, Flur- und Ortsnamen. Das Stadterleben wird aber auch durch eine geradezu flutartige Vielfalt kommerziell vermarkteter Erinnerungsmedien gestimmt (Postkarten, Tassen mit historisierenden Aufdrucken u.v.a.). Solche klischeehaften „Verweise" auf Geschichte – oft eher auf Geschichten – funktionieren wie ideologische Fähren, die die Wahrnehmung städtischer Räume ausrichten – und kolonisieren. In besonderer Weise sind es die mit Geschichte geradezu beladenen Orte, die als Träger kollektiver Erinnerung ins Unterbewusste sickern und politischen Programmen der Ideologisierung folgen. Der leider im Vergleich zu den anderen Beiträgen recht kurze Artikel setzt innovative Akzente, die das Spektrum des Mainstreams der Stadtforschung auf erfrischende Weise überschreiten.

Der 14. Beitrag über Privatheit und Öffentlichkeit von *Christoph Heyl* widmet sich am Beispiel von London dem Thema urbaner Modernität. Was Urbanität heißen kann, wird hier am Fallbeispiel illustriert und diskutiert. Mit der Dualität bzw. dem Spannungsverhältnis von Privatheit und Öffentlichkeit wird ein traditionelles Denkbild im Stadtdiskurs über Urbanität detail- und kenntnisreich variiert. Auch in dem Beitrag über Performativität (*Ilse Helbrecht / Peter Dirksmeier*) geht es im Prinzip um Urbanität. Damit wird im Spektrum der Themen der Stadtforschung ein weiterer nicht-traditioneller aber anregender Beitrag geboten. Gleichwohl verbleibt die Argumentation weitgehend im Kontext der paradigmatisch etablierten Ordnung sozialwissenschaftlicher Stadtdiskurse, folgt also dem Dogma konstruktivistischer Handlungs- und Körper-Welten. Das hat unbestreitbare Vorteile: So sichert er den nötigen Anschluss an herrschende Denkroutinen.

Aus historischer wie aktueller Sicht versteht es sich beinahe von selbst, dass die Figuration der Stadt, ihre Physiognomie, Performanz, Ökonomie sowie ihre ikonographische Präsenz in einem direkten Zusammenhang zur Religiosität ihrer Bewohner steht. Je nach Art und Vielfalt religiöser Gemengelagen in einer Gesellschaft entstehen mehr oder weniger spannungsreiche Gefüge kultureller Orientierungen. Diese stellen sich in einer islamischen Gesellschaft in anderer Weise dar als in einer christlichen oder weitgehend säkularisierten Stadtgesellschaft. Der religionswissenschaftliche Text von *Stephan Lanz* verdient auch deshalb

grundlegende Beachtung, weil der urbane Kosmos zu allen Zeiten – und nicht erst in der Gegenwart – Ausdruck (a-)religiöser Dies- und Jenseitsvorstellungen war. Stets waren und sind die Lebens- und Wirtschaftsformen an Bedeutungen orientiert, in denen sich ethische Maßstäbe sowie kulturelle Utopien und Dystopien widerspiegeln.

Konzeptionelles Merkmal des Buches ist sein dualer Aufbau. Mit ihm verbinden sich Stärken und Schwächen. Der erste Teil des Buches lässt mit seinen neun Beiträgen einen Überblick über disziplintheoretische Perspektiven auf den Forschungsgegenstand der Stadt erwarten. Das gebotene Spektrum deckt die meisten Standardfelder ab. Innovative Grenzüberschreitungen werden kaum riskiert. Ganz anders ist das Verhältnis zwischen Gewohntem und Neuem im zweiten Teil, der aus sechs Beiträgen besteht. Mindestens die Hälfte dieser Texte regt zu einem neuen Denken der Stadt an. Dafür ist das Feld der „Standardthemen" der Stadtforschung eher wenig differenziert. Mit anderen Worten: Konzeptionell haben Herausgeber und Verlag mit diesem Handbuch nur einen halben Weg beschritten. Zu viele Themen, Perspektiven und Aspekte bleiben unbehandelt. Für ein *Handbuch* ist ein Umfang von 335 Seiten sehr übersichtlich.

Verkürzungen kommen auch in einem eklatanten Mangel in der Beachtung signifikanter Repräsentanten der Stadtforschung zur Geltung. Ob es ideologische Filter waren, die zum Ausschluss geführt haben oder einfach nur Nachlässigkeiten oder unzureichende Abstimmungen zwischen den Verfassern der Beiträge, muss an dieser Stelle offen bleiben. So oder so bleibt schwer nachvollziehbar, dass Wissenschaftler wie zum Beispiel Vittorio Magnago Lampugnani, Eduard Führ, Jörg Gleiter, Heinz Paetzold oder Walter Prigge gar nicht vorkommen und andere nicht weniger bedeutsame Persönlichkeiten wie Gernot Böhme oder Alexander Mitscherlich nur ganz marginal mit einer Nennung gestreift werden. Dabei ließen sich beide Listen noch beträchtlich verlängern. Letztlich läuft das auf eine Ausgrenzung von Positionen hinaus.

In der Gesamtretrospektive hinterlässt der Band einen ambivalenten Eindruck. Wer *etwas* von allem sucht, findet hier brauchbare Anregungen, die im Grundstudium von Nutzen sein können. Es ist indes dem Aufbau wie der nicht ganz bruchlosen Konzeption des Bandes geschuldet, dass innovative Impulse nur punktuell zur Entfaltung kommen und traditionelle Felder nur unvollständig vorgestellt werden.

Jürgen Hasse, Frankfurt a.M.

Wolfgang Sonne, *Urbanität und Dichte im Städtebau des 20. Jahrhunderts, Berlin: Dom publishers 2014, ca. 350 Abb., 360 S., 98,- €*

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

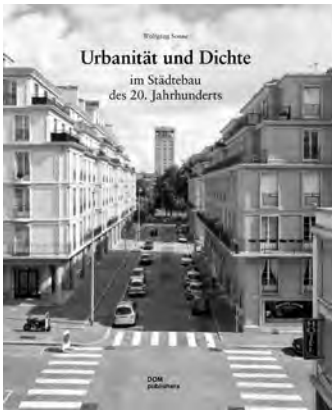
Und in der Tat: Nachdem das Neue, das dezidiert Moderne sich insbesondere in den Städten – mit fließenden Räumen, zoniert und autogerecht – kraftvoll niedergeschlagen hatte, scheint seit einiger Zeit das Pendel zurück zu schwingen. Nun wird die gründerzeitliche Großform nicht mehr als Zerstörung, sondern als Steigerung städtischer Dichte, Intensität und Vielfalt betrachtet. Und just hier setzt eine so aktuelle wie beispielsatte Veröffentlichung an. Wolfgang Sonne geht es um „Urbanität und Dichte im Städtebau". Dazu sollte man wissen, dass der Autor Baugeschichte in Dortmund lehrt und, zusammen mit dem Architekten Christoph Mäckler, das „Deutsche Institut für Stadtbaukunst" leitet.

Sonne geht von der These aus, dass in der städtebaulichen Historiographie des letzten Jahrhunderts funktionalistische respektive avantgardistische Modelle der Stadtauflösung – von der Gardencity bis zur Zwischenstadt – dominier-

ten. Dem will er erklärtermaßen Projekte entgegenstellen, die das Ideal einer dichten und urbanen Stadt zum Ziel hatten. Insbesondere ist es ihm um einen Urbanismus zu tun, der nach geformten Stadträumen strebte, der richtungsweisend städtische Architekturen forderte, der an bestehende Stadtstrukturen anknüpfte. Und, nicht zuletzt, der sich selbst als kulturelle Aufgabe verstand. Bei den ausgewählten Projekten handelt es sich zumeist um realisierte, um ihre Relevanz besser belegen zu können. Geordnet und interpretiert werden sie in thematischen Gruppen, die freilich nicht zwanghaft aus ihren geschichtlichen Zusammenhängen herausgerissen werden. Was sich wiederum spiegelt in programmatisch anmutenden Kapiteln, wie „Formung des öffentlichen Stadtraums", „Großstädtische Wohnformen im Reformblock" oder „Hochhäuser als Generatoren des öffentlichen Raums".

Insgesamt bleibt Sonne der Chronologie verpflichtet, wobei er seinen Anfangspunkt um 1890 setzt. Dabei ging der frühe moderne Städtebau Hand in Hand mit der Wohnungsreform, die sich keineswegs auf Einfamilienhäuser in Gartenstädten beschränkte, sondern klassisch-städtische Typen mit einbezog. Gerade der großstädtische Wohnblock, zumeist mit Geschäften und Gemeinschaftseinrichtungen als multifunktionale Einheit ausgestattet, erwies sich als ein ergiebiges Experimentierfeld. Neben der einfachen Randbebauung mit begrüntem Innenhof zur Verbesserung der hygienischen Bedingungen operierten die Architekten mit internen Straßen, internen Plätzen, Straßenhöfen oder kleinteiliger Innenbebauung. Eine wichtige Referenzgröße stellen für Sonne hier die Arbeiterwohnbauten Alfred Messels in Berlin dar, zumal dieser neben den hygienischen Verbesserungen durch begrünte Höfe auch Wert auf ästhetische Verbesserungen legte, etwa durch malerische Fassaden, die zugleich den Straßenraum definierten und den Wohnwert der Häuser steigerten.

Dass der moderne Urbanismus mit einer Reflektion über öffentliche Platzanlagen begann, stellt gleichsam eine parallele Ausgangsthese des Autors dar. Ob malerisch oder geometrisch, öffentliche Räume wurden als Zentrum der Stadt gesehen,



klassische Typologien wie Boulevard, Platz, öffentliches Gebäude und Monument aufgegriffen und der modernen Großstadt nutzbar gemacht. Entschieden räumt Sonne dabei mit dem Mythos auf, dass allein totalitäre Systeme sich klassischer Stadtfiguren bedienten. Im Gegenteil: Traditionelle Formen seien in der öffentlichen Sphäre besonders erfolgreich gewesen, da sie am ehesten von einer breiten Öffentlichkeit verstanden werden konnten. Stellvertretend für viele andere Projekte sei auf die Piazza della Vittoria in Brescia (Marcello Piacentini, 1928-32) verwiesen: ein im Herzen der Stadt situierter, architektonisch wohldefinierter Platz, der mit Post, Banken, Geschäften, Cafés, Restaurants, Büro- und auch Wohnräumen eine typisch urbane Funktionsmischung bot, die auch unabhängig von seinen faschistischen Auftraggebern bestens funktioniere.

Mit der Entstehung des Hochhauses fanden privatwirtschaftliche Interessen einen neuen urbanen Ausdruck – freilich mit der inhärenten Tendenz, die öffentliche Sphäre rücksichtslos zu vereinnahmen. Sonne zeigt, dass jedoch Architekten sehr schnell versucht hätten, das Hochhaus zu domestizieren und der Stadt nutzbar zu machen. Neue metropolitane Stadträume wie Boulevards mit Türmen, cours d'honneurs vor Hochhäusern oder Dominanten als points de vue im Straßennetz entstanden – im Unterschied zum antiurbanen Modell des isolierten Hochhauses im Grünen. Eines der prominentesten Beispiele einer Hochhausanlage, die neue öffentliche Räume in die

Stadt einführte, ist das Rockefeller Center in New York (1929). Auf privatem Baugrund legten die Investoren eine Esplanade, eine sunken plaza und eine Reihe von Dachgärten an und multiplizierten auf diese Weise die Ebenen des öffentlichen Raumes. Nicht zuletzt trug die Mischung von Geschäften, Cafés, Veranstaltungshallen, Kulturinstitutionen und Büroräumen – eingerahmt von Fassaden, die den Flaneur ansprechen sollten – dazu bei, dass einer der erfolgreichsten öffentlichen Räume in Manhattan entstand.

Und um im gesellschaftskulturellen Kontext der USA zu verbleiben: Gerade hier, wo der Geist der Urbanität seit dem 19. Jahrhundert zwischen dem Traum vom Landleben und den ungebremsten Interessen der privaten Spekulation unterzugehen drohte, sei die Produktion von Municipal Spirit und Civic Art stets eine kritische Aufgabe gewesen. Deshalb verwundere es nicht, die früheste Kritik an modernistischen Planungsstrategien und die Forderung nach Bürgerbeteiligung in den USA entstehen zu sehen. Ästhetische, soziale, politische und ökonomische Aspekte wurden kombiniert, um einen neuen Zugang zur Stadtentwicklung zu finden. Dies mündete in die Bewegung des New Urbanism, der, laut Sonne, als umfassendes Urbanisierungsprogramm des Suburban Sprawl die heute kohärenteste Städtebaubewegung darstelle. Als Beispiele verweist er u.a. auf Baltimores Harbour Place und Bostons Quincy Market: beides Projekte aus den 1970er Jahren, die innerstädtische Gebiete mit ihren historischen Bauten und öffentlichen Stadträumen revitalisierten.

Die Strukturierung des materialreichen Bandes offenbart, dass die zunächst vereinzelt erscheinenden Exempel durchaus in vielfältigen Beziehungen zueinander standen, die man als partielle Traditionslinien werten könnte – so etwa von der Stadtbaukunst des frühen 20. Jahrhunderts zum Sozialistischen Realismus der Jahrhundertmitte, oder von der Civic Art zur Bewegung des New Urbanism. Problematische Kontinuitäten zur NS-Zeit jedoch blendet Sonne aus. Und auch das Thema Stadtreparatur wird von ihm recht selektiv behandelt, indem etwa bei der IBA in Berlin lediglich die einschlägigen (Neubau-) Heroen wie Aldo Rossi und Rob Krier dargestellt werden, nicht aber Hardt-Waltherr Hämers Ansatz der behutsamen (d.h. das soziale Gefüge ebenso wie den baulichen Bestand erhaltenden) Stadterneuerung.

Dichte stellt für Sonne das wegweisende Thema urbanen Bauens dar. Der im 19. Jahrhundert formulierte Prototyp – der Großblock in der Tradition Haussmanns – ist für ihn unübersehbar zum eigentlichen Paradigma großstädtischer Architektur geworden. In dieses raumbildende Elemente-Raster passt Kay Fiskers Wohnanlage Dronningegården in Kopenhagen (1943-1958) ebenso wie die neuen Blöcke an der Rue des HautesFormes in Paris von Christian de Portzamparc (1975-1979). Nicht von ungefähr erinnert das Ergebnis seiner Untersuchung an Vittorio M. Lampugnanis zweibändiges Opus Magnum „Die Stadt im 20. Jahrhundert“: Zum einen, weil es die Fokussierung auf eine ganz bestimmte Lesart der Städtebaugeschichte darstellt. Zum anderen, weil es die sozialen, politischen und ökonomischen Kontexte sowie Fragen der Nutzung und Aneignung von Architektur allenfalls am Rande behandelt. Gleichwohl sind die Logik von anonymen Investments, die Wirkung normativer Rahmenbedingungen oder das anything goes unserer Gesellschaft wichtige Bestimmungsfaktoren des Städtebaus.

Was darf man also bei der Lektüre eines solchen, eher kunstwissenschaftlichen Buches erwarten? Die Beschäftigung mit dem Bauen für Stadt und Agglomeration muss zuallererst auf die Lebbarkeit materieller und sozialer Räume gelenkt werden – und erst in zweiter Linie auf eine künstlerische und stilistische Diskussion. Die so leidenschaftliche wie holzschnittartige Diskussion um „traditionellen“ versus „modernen“ Städtebau ist obsolet. Heute geht es um etwas anderes: Um das angemessene Verbessern, sinnfällige Ergänzen und gescheite Verdichten des bestehenden Siedlungsraums – und nicht um eine Erweiterung oder ein Aufbrechen des kompakten Stadtkörpers wie im 19. oder 20. Jahrhundert. Um alltägliches Erleben in die Gestaltung städtischer Räume einzubringen und um zwischen öffentlicher Planung und privatem Interesse zu vermitteln, muss urbane Architektur mehr sein als das Zitat von Mailänder Arkaden oder eines Berliner Blockrands. Freilich wird das planerische Bestreben zur Verdichtung

erst unter einer dezidiert qualitativen Perspektive produktiv. Zumal die Architektur nur im Ensemble Qualitäten annehmen kann, zu denen sie im Maßstab des einzelnen Gebäudes kaum je in der Lage ist. Denn eines zeichnete den vormodernen Städtebau gewiss aus – nämlich jenen Vorrang, den er ganz selbstverständlich der Kooperation für die Fassung von Räumen für Straßen und Plätze eingeräumt hatte. Und genau daran – da darf man Sonne zustimmen – sollte man wieder anknüpfen.

Robert Kaltenbrunner, Bonn/Berlin

Jan Gehl, *Städte für Menschen, Berlin: Jovis Verlag 2015, zahlr. Abb., 304 S., 32,- €.*

Jan Gehl, *Leben zwischen Häusern. Konzepte für den öffentlichen Raum, Berlin: Jovis Verlag 2012, 320 Abb., 200 S., 28,- €.*

Gemeinsamkeit im urbanen Raum ist nichts, was so ohne weiteres zu haben wäre. Zwar mag jeder Kneipier wissen, wie er sein Café einzurichten hat, um die Besucher anzuziehen, welche er anzulocken wünscht. Funktionieren aber wird das nur, wenn dieses Publikum sich wohlfühlt, eben weil es an diesem Ort sich darstellen und ausleben kann – und schon in Einrichtung und baulicher Gestalt eine entsprechende Anmutung vorfindet. Jede florierende Szenekneipe bietet also praktischen Anschauungsunterricht, wie Raumbild und Gesellschaft zusammengehen.

Allein, mehr als eine mikroskopische Binnenwelt stellt das nicht dar. Jan Gehl hingegen ist es, paradox gesagt, um eine spezifische Verallgemeinerung zu tun – um nicht weniger als das Wechselspiel von Stadtraum und Öffentlichkeit. Der renommierte dänische Stadtplaner hat nun ein bild- und assoziationsreiches Kompendium vorgelegt, in und mit dem er Planungshinweise und Leitlinien für die Gestaltung des Urbanen gibt. Er stützt sich dabei auf Erkenntnisse, die er durch langjährige Untersuchungen von Großstadtsituationen in verschiedenen Ländern gewonnen hat. Indem er selbst Millionenstädte kleinmaßstäblich und im Detail betrachtet, entwickelt er Mittel und Wege, dysfunktionale und unwirtliche Stadtlandschaften entscheidend zu verändern.

Dieser Anspruch ist alles andere als banal. Und auch kein Reservat, das nur Fachleuten zugänglich ist oder sein sollte. Denn Architektur bildet nicht nur Wirklichkeit ab, sondern schafft selbst reale Räume, in denen wir uns verhalten und zu denen wir uns verhalten müssen. Namhafte Philosophen wie John Dewey haben vehement darauf hingewiesen, wie bedeutsam die Erfahrung sinnlich wahrnehmbarer Gestaltungen für den Menschen ist. Oder anders formuliert: Wir als Individuen leben in Abhängigkeit von einer durch andere gestalteten und organisierten gebauten Umwelt. Wir können, von Ausnahmen abgesehen, uns ihr weder entziehen noch sie unmittelbar beeinflussen. Und da sie uns dennoch prägt, uns zwingt, sich irgendwie zu fügen, sind wir gut beraten, wenigstens darüber nachdenken.

Genau dazu regt Jan Gehl an. Mit „Städte für Menschen" schreibt er konsequent fort, was er bereits in einem anderen Band, vor über 40 Jahren erstmalig in Dänisch erschienen und mittlerweile in mehr als 50 Sprachen übersetzt, aufbereitet hat. Doch erst vor drei Jahren erschien dieser Klassiker zum ersten Mal in deutscher Sprache (Leben zwischen Häusern). Gehls These lautet: Es gibt elementare Bedürfnisse für die Gestaltung öffentlicher Räume. Und im Gegensatz zur Architektur, die ebenso wie unser Leben wechselnden Moden und Strömungen unterliegt, bleiben diese Kriterien überraschend konstant. Auch wenn es – angesichts des Umstandes, dass unsere Städte zum allergrößten Teil bereits gebaut sind – oft nur einzelne Interventionen sein können: Sie sollten beispielgebend, auf die Umgebung ausstrahlend, Maßstäbe setzend sein. Zumal es ja beileibe kein singuläres Phänomen ist, dass urbane Umgebungen durch Bauwut, Planungswahnsinn und Immobilienspekulation vielfach an Attraktivität eingebüßt haben.

Es nimmt nicht wunder, dass immer wieder auf Kopenhagen verwiesen wird, zumal es sich seit Jahrzehnten in ein Utopia für Menschen und Fahrräder verwandelt. Doch auch andernorts gibt es Entwicklung. Selbst bei mittleren Großstädten ist

längst angekommen, dass ihre Innenbereiche inzwischen oft austauschbar und konturlos wirken, dass damit jene lokale Identität in Gefahr gerät, die bisher den wesentlichen Ortsbezug für Firmen, Medien, Touristen wie Einheimische bildete: Jene spezifische Erfahrung und Vorstellung nämlich, in einem München eben anders zu leben als in Berlin, in einem Kiel als in Konstanz, weil sich Geschichte, Architektur, Landschaft, Mentalität und Lebensart jeweils unterscheiden. Deshalb wird vom Stadtmarketing heute auch so intensiv darüber nachgedacht, was Städte letztlich unverwechselbar macht, was ihren besonderen Stil, ihre spezifische Farbe, ihre Alleinstellungsmerkmale ausmacht. Denn in spätmodernen Zeiten und in globalen Kontexten scheint dies besonders wertvoll: die Betonung und Pflege der eigenen Charakterzüge, die in die Stadt regelrecht eingeschrieben sind, die auch ihren Bewohnern Züge eines „Local Spirit" verleihen und die sie dadurch als ein urbanes „Wir" erscheinen lassen.

So hinterlässt die Lektüre irgendwie einen schalen Geschmack – und ein ambivalentes Gefühl. Freundlich gesagt: Es ist schön, dass sich ein ausführlich illustriertes Buch mit dem lebensweltlichen Aspekt des Urbanen befasst, dass es um die Frage der Aufenthaltsqualität geht, um das Potenzial der Straße als einen sozialen Raum, um die Sicherheit der Fußgänger – auch um die der Radfahrer –, um die Bedeutung von sinnlichen Anreizen, die sich in Bodenbelägen wie in angrenzenden Gebäuden finden können. Weniger freundlich gesagt: Hier werden süße Nichtigkeiten über Fußgängerzonen und Gehwegcafés in die Augen eines erwartungsfrohen Publikums getröpfelt. Beispielsweise heißt es: „Dort aber, wo interessante Übergangszonen fehlen und die Erdgeschosse abweisend und monoton sind, werden die Wege vom Gefühl her länger und das Gehen wird unter Umständen so ermüdend, dass manch einer fast nur noch mit dem Auto fahrt." Oder an anderer Stelle: „Menschen fühlen sich hingezogen zu buntem Treiben und zu Orten, die von anderen Menschen belebt werden." Auch grundlegend evolutionäre Erkenntnisse fließen immer wieder subtil in die Argumentation ein: „Der menschliche Körperbau ist entwicklungsgeschichtlich für das langsame Gehen gemacht und linear nach vorn ausgerichtet. Wir gehen mit Leichtigkeit langsamen oder schnellen Schrittes geradeaus, aber nicht so leicht seitwärts oder rückwärts." Vollmundig werden Forderungen aufgemacht, die bei näherem Hinsehen so originell oder grundstürzend nicht sind: „Vorrang für Radfahrer", „Städte für Menschen statt für Autos", oder „Dichte und Nachhaltigkeit". Mit all dem tendiert Gehl dazu, sich als Schutzheiliger des Lebenswerten zu inszenieren.

Man ist versucht zu sagen: Schuster, bleib bei deinen Leisten. Als Akteur ist Gehl weitaus überzeugender denn als Autor. So sinnvoll die Taten des Stadtplaners in Sachen Reurbanisierung – etwa am Times Square in New York –, so wenig ergreifend nehmen diese Verdienste sich in Buchform aus. Eher wird ein Wertsystem mit einer gesunden Do-

sis Dolce Vita al fresco verkauft. Zwar ist es vollkommen richtig, als Ausgangspunkt und zentrale Komponente den öffentliche Raum der Straßen und Plätze zu fokussieren, also die Überlagerung von technischen Infrastruktur-Bausteinen einerseits und stadträumlichen Elementen andererseits. Aber für eine fundierte Auseinandersetzung ist das Ganze doch ein bisschen schlicht geraten. Das Manifest kommt verführerisch daher, doch Fragen nach Machtverhältnissen und Konfliktpotenzialen erwähnt es nicht. Es schweigt sich aus darüber, dass der Traum von der neuen Stadt auf Kosten von etwas anderem gehen könnte. Leider!

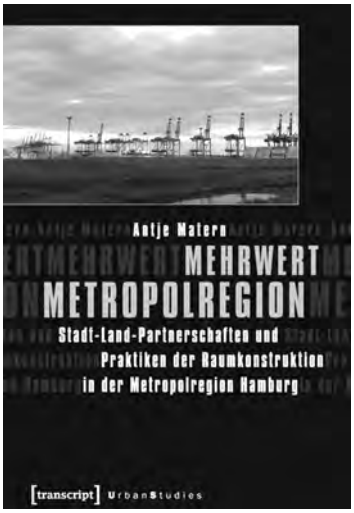
Robert Kaltenbrunner, Bonn/Berlin

Antje Matern, *Mehrwert Metropolregion. Stadt-Land-Partnerschaften und Praktiken der Raumkonstruktion in der Metropolregion Hamburg, Bielefeld: Transcript Verlag 2013, zahlr. Abb., 394 S., 36,99 €.*

Die Autorin beschreitet bei ihrer jetzt in Buchform veröffentlichten Dissertation an der Hafencity-Universität Hamburg nach eigenem Bekunden einen Seitenpfad. Institutionell betrachtet, steht nicht die Entwicklungsgeschichte der Metropolregion im Mittelpunkt, vielmehr geht es um „Akteure, ihr Engagement, Motivationen und ihre Sichtweisen“ (S. 15). Auch räumlich wählt die Autorin eher einen Seiteneinstieg: für gewöhnlich nähern sich Betrachtungen von Metropolregionen ihrem Gegenstand vom Kern her in Richtung Peripherie, während sie sich ausdrücklich über die ländlichen und peripheren Räume nähert. Konsequenterweise lautet ihre Hauptfrage, um die sich die konkretisierenden Einzelfragen der Dissertation gruppieren: „Inwiefern bieten Stadt-Land-Partnerschaften in der Metropolregion Hamburg einen Mehrwert für Akteure der peripheren Teilräume?“ (S. 25). Methodisch setzt die Autorin an über die Metropolregion als „Standortcluster (mit spezifischen räumlichen, sozioökonomischen und institutionellen Strukturen)“ und als „Handlungsräume (mit spezifischen Handlungsmustern und Motivationen der beteiligten Akteure)“ (S. 23), die nach dem Konzept des Matrixraumes von Dieter Läpple abgebildet werden (S. 44 f.). Die Autorin postuliert: „Der Erfolg von Regionen hängt sowohl stark von den Fähigkeiten, Qualifikationen und Erfahrungen der regionalen Akteure ab als auch von deren Lernfähigkeit und Fähigkeit zur Selbstreflektion ihres regionalen Milieus und der Fähigkeit, auf wandelnde Rahmenbedingungen in ihrer politischen Strategieentwicklung und Entscheidungsfindung zu reagieren.“ (S. 24 f.).

Im Kapitel 2 „Regionsbildung in gesellschaftlichen Räumen“ spielt die Erörterung des Raumbegriffs eine wesentliche Rolle. Der Rezensent wagt sich als Stadtplaner mit architektonischem Ausbildungshintergrund hier bewusst aufs Glatteis, wenn er bei der affirmativen Wiedergabe der Äußerungen von Geographen zumindest ein Missverständnis wittert. So wird etwa B. Werlen von der Autorin mit folgender Äußerung zitiert: „Zu häufig blieb der ‚Erdraum‘ als vorgegebene Entität, als jeder sozialen Praxis vorausgehende Gegebenheit unangetastet“ (S. 32) – nach dem Verständnis des Rezensenten handelt die gesamte Wirtschaftsgeographie vom Gegenteil dieser Behauptung. Eine etwas weniger abstrakte, wie z.B. den Begriff des „Containerraumes“ erörternde und mehr auf die Alltagswahrnehmung des Raumes abstellende Betrachtung wäre hier vermutlich eine hilfreiche Ergänzung gewesen.

Kapitel 3 „Stadt-Land-Zusammenarbeit in der Raumentwicklung“ enthält einen historischen Rückblick auf die Stadt-Land-Beziehungen. Dieser ist instruktiv, enthält allerdings gleich zum Einstieg eine grob missverständliche Formulierung, der zufolge in Mitteleuropa „mit der Völkerwanderung die Bevölkerungsdichte wuchs und die Arbeitsteilung etabliert wurde“ (S. 52). In Wirklichkeit handelte es sich um das glatte Gegenteil: mit der Völkerwanderung brach die hoch arbeitsteilige Wirtschaftsstruktur des römischen Reiches zusammen und ganze Landstriche verödeten. Ebenso wenig siedelte „zuvor“, d.h. in diesem Kontext ja wohl vor der Völkerwanderung, „die Bevölkerung



Mitteleuropas in kleinen Einheiten über die Fläche verstreut" (ebda.). Auch die Behauptung, im Mittelalter hätten Stadt und Land „getrennte Rechts-, Politik- und Wirtschaftssysteme" (S. 54) verkörpert, lässt sich z.B. im Hinblick auf die Untersuchungen von Peter Blickle (Deutsche Untertanen: ein Widerspruch, München 1981) nur bedingt aufrechterhalten. „Für das 15. Jahrhundert ist errechnet worden, das von den 3.000 Städten im Reich 2.800 eine Bevölkerung zwischen 100 und 1.000 Einwohnern hatten, also mehr als 90% zu den so genannten Kleinstädten gehören, die sich in der Bevölkerungszahl kaum vom großen Dorf unterscheiden (P. Blickle, S. 52). Blickle weist auf Franz Steinbach hin, dem zufolge im Rheinland „die Gemeindeverfassungsgesetze keine Differenzierung zwischen der Stadt- und Landgemeinde" vornehmen (ebda.). Aber auch norddeutsche Beispiele hätten nahe gelegen, wie etwa das Dithmarscher Landrecht mit dem Achtundvierziger-Gericht als bäuerliches Selbstverwaltungsorgan von ähnlicher Qualität wie städtische Räte – nebenbei hätte man anhand dieses Beispiels eine Art frühe Metropolregionen-Studie mit dem fern residierenden Erzbischof von Bremen als beinahe fiktivem Lehnsherren betreiben können. Nicht berücksichtigt wird bei der Erörterung der Entwicklung der Städte jener Globalisierungsschub, der – aus europäischer Sicht betrachtet – mit der Entdeckung Amerikas (die Flutung des europäischen Marktes mit dem Silber aus Potosí stand in direktem Zusammenhang mit dem Bedeutungsverlust der sächsischen Bergstädte) und der Verlagerung der Handelsströme vom Mittelmeerraum zum Atlantik einherging. Nicht nachvollziehbar ist schließlich die Aussage, „mit dem Westfälischen Frieden 1648 wurde die Stadtfreiheit aufgehoben [...]" (S. 55); sollte die Verfasserin damit meinen, seit 1648 habe es keine landläufig als „freie" bezeichneten Reichsstädte, d.h. mit reichsunmittelbarem Status und ohne landesfürstliche Herrschaftsrechte mehr gegeben, dann ist die Aussage schlicht falsch. Der Rezensent vermisst bei der Geschichte der Stadt-Land-Beziehungen auch einen Hinweis auf die umstürzende Rolle des Automobils, welche einen massiven Suburbanisierungsschub ermöglichte und zur Verwischung von Stadt-Land-Unterschieden beitrug.

Diese kritischen Bemerkungen sollten keineswegs zur Beckmesserei ausarten, sondern lediglich Vorschläge zur Verbesserung in einer möglichen Neuauflage unterbreiten, denn die Arbeit hat in der Gesamtschau erhebliche Verdienste. Anregend ist z.B. in Kapitel 4 die Erörterung der „Symbolkraft des Raumbildes Metropolregion": „Metropolregionen als Leitidee der Raumordnung sind nicht nur ein Konzept oder eine Raumkategorie, sondern auch ein Marketingetikett", wobei der Autorin zufolge die „Zielgruppe der Produktion von Raumbildern [...] die international tätigen Unternehmen und internationalen Eliten" sind, die ziemlich umstandslos synonym als „diese sogenannte kreative Klasse" (S. 94) bezeichnet werden. Mag sein, dass der Rezensent hier Klischeevorstellungen erliegt, aber unter einer kreativen Klasse versteht er doch eher eine Gruppe von Menschen, die von der Kunst bis zur Softwareentwicklung schöpferisch tätig sind. Die Erörterung der Leitbilder der Raumentwicklung stellt den Stand von 2006 dar (S. 103 f.) – hier böte sich für eine Neuauflage der Diskussionsentwurf der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) von 2013 an, der vor Abschluss der Dissertation offenbar noch nicht vorlag und daher noch nicht berücksichtigt werden konnte.

Zu Beginn von Kapitel 6 wird die Vorgehensweise in der Fallstudie zur Metropolregion Hamburg dargestellt und als methodische Grundlage

die Grounded Theory bezeichnet, nach Darstellung der Autorin „eine sequenzielle Erhebung und Analyse und eine Datenerhebung in mehreren Runden“ (S. 164). Die Untersuchung zum Mehrwert der Stadt-Land-Partnerschaften in der Metropolregion Hamburg (MRH) für Akteure peripherer Teilräume folgt den Analyseschritten MRH als Standortraum, MRH als Handlungsraum, MRH aus Akteurssicht und schließlich Ergebnisauswertung und Formulierung von Thesen. Sehr instruktiv ist die Darstellung des regionalen Entwicklungskonzepts (REK) und vor allem auf S. 201 die knappe, präzise Übersicht der Entwicklungsgeschichte der MRH. Aus einem Beitrag von Dirk Schubert (in: Fritz-Schumacher-Institut (Hrsg.), Dieter Schädel, Gisela Schädel: Die Reform der Großstadtkultur. Das Lebenswerk Fritz Schumachers (1869-1947), Hamburg 2013) über die von Schumacher möglichst im Konsens mit Preußen vorangetriebene Regional- und Landesplanung wird allerdings erkennbar, dass das berühmte Fächerkonzept Schumachers mit der „natürlichen“ Entwicklung des Großraums Hamburg eher die Beschreibung eines zu erwartenden Zustandes als ein Leitbild darstellt. Schubert zufolge hat sich bereits Schumacher selbst – wie später Generationen von Regionalplanern – Sorgen um das bauliche Zuwachsen der Freiräume an den Achsenwurzeln gemacht. Der polyzentrische Gedanke mit Wachstumszentren an den Achsenendpunkten kam erst viel später hinzu.

Höchst interessant ist die Bewertung der Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) des heutigen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durch die Akteure: Hier wird ein störendes Konkurrenzverhältnis zwischen Aktivitäten der MRH und von MORO wahrgenommen (S. 292) – eine Herausforderung für die weitere Ausgestaltung des Forschungsprogramms MORO zur Vermeidung von unnötigen Hemmnissen.

Eine These der Autorin lautet, dass „Strategien der Regionsbildung zwar den Zusammenhalt zwischen den Teilräumen unterstützen können, aber keinen Ausgleich von Disparitäten fördern“ – eine eher ernüchternde Erkenntnis, aus der die Planungspraxis Konsequenzen ziehen sollte. Die selbst formulierten Folgerungen der Autorin lauten: „Es bedarf neuer politik- und planungswissenschaftlicher Konzepte der Kooperation, die strukturelle Unterschiede (der beteiligten Akteure) berücksichtigen. Ein Mehrwert für Akteure peripherer Teilräume bedeutet nicht gleich Mehrwert für territoriale Kohäsion. [...] Ohne die Berücksichtigung struktureller Unterschiede verfestigen und verstärken sich Disparitäten in großräumigen Kooperationen.“ (S. 355). Als einen möglichen weiterführenden Forschungsansatz regt die Autorin an, den Untersuchungsansatz auf andere Akteursgruppen wie Kommunen und Akteure der Privatwirtschaft auszudehnen.

János Brenner, Berlin

Jürg Sulzer *(Hrsg.), StadtStärken – Die Robustheit des Städtischen (Schriftenreihe Stadtentwicklung und Denkmalpflege, Bd. 17), Berlin: Jovis 2014, 224, S., 29,80 €.*

Die Resilienz von Städten ist seit einigen Jahren immer wichtiger geworden. Die wohl größte Veranstaltung zu diesem Thema ist „Resilient Cities“ der ICLEI. Viele kleine Konferenzen und Veröffentlichungen widmen sich Teilthemen, die bisher wenig bis gar keine Berücksichtigung fanden. Das Sammelwerk „Stadt Stärken – Die Robustheit des Städtischen“ aus der Schriftenreihe „Stadtentwicklung und Denkmalpflege“ konzentriert sich primär auf europäische Städte. Jürg Sulzer gibt den 17. Band dieser Reihe im Jovis Verlag heraus. Es basiert auf mehreren Symposien und versammelt über 20 Autorinnen und Autoren. Diese sind bislang nicht unbedingt als Resilienzforscher aufgetreten, sind jedoch wichtige Persönlichkeiten ihres Fachs. Die Bandbreite der Beiträge zeigt auch, dass der Wunsch, Städte zu stärken, also ihre Robustheit zu steigern, kein neues Thema ist, sondern zusammen mit Resilienz Kristallisationswörter liefert. Anhand der Auseinandersetzung mit ihnen wird klar, was die vielen davon betroffenen Disziplinen beitragen können. Es stellt sich dabei heraus, dass es kein Pa-

tentrezept gibt, sondern dass nur durch die Zusammenarbeit Lösungen entstehen.

Das Werk ist eine multidisziplinäre Annäherung an das komplexe System Stadt mittels unterschiedlichen Forschungsmethoden. Das Zusammenspiel der Aufsätze bietet eine breite Grundlage, um anhand mehrerer Perspektiven gleichzeitig in das Themengebiet einzusteigen. Der Sammelband gliedert sich in drei Teile: Städtische Gestaltung, Städtisches Leben und Städtische Energien.

Es wurde darauf verzichtet, auf die Beiträge einzeln einzugehen, stattdessen wird versucht, das Spannungsfeld des Themengebiets und die Bedeutung der Diskussion aufzuzeigen. Dazu wurden die drei Teile jeweils nach ihren Antworten auf folgende Fragen zusammengefasst: Für wen soll das Städtische robuster werden? Welchen Herausforderungen steht die Stärkung der Stadt gegenüber? Mit welchen Ansätzen kann die Resilienz erhöht werden?

Das Handeln in der städtischen Gestaltung muss dem Menschen und seiner Kultur zugutekommen. Dies ist nur möglich, indem eine Auseinandersetzung mit dem Alten stattfindet und Verbesserungen gegenüber dem Bestehenden angestrebt werden. Dies bedeutet auch, dass mehr Wert auf Kontinuität und Permanenz gelegt werden muss.

Verbesserung im Sinne von Innovation verstanden, birgt jedoch die Gefahr, dass per Definition nur eine relative Verbesserung vorzuliegen braucht, d.h. einzelne Aspekte werden besser, andere schlechter erfüllt. Das Ergebnis ist, dass Einzelentwürfe ohne Bezug zur Tradition lediglich Partikularinteressen erfüllen. Diese werden im Detail präziser bearbeitet und täuschen eine Vollständigkeit vor, die nicht immer gegeben sein muss. Nicht nur das Resultat, auch die Verfahren werden daher als eindimensional bewertet, was die Qualität des Gebäudebestands gefährdet. Die Stadt und ihre Gebäude werden zum Konsumgut degradiert, mit der Anforderung, von einem innovativen Extrem zum nächsten zu springen. In diesem Band wird dazu die Frage aufgeworfen, inwieweit die immer stärkere Liquidierung durch Finanzialisierung unzulänglich ist und ob wirtschaftliches Wachstum mit Fortschritt gleichzusetzen ist. Denn die Dichotomie öffentlich/privat muss im privaten Bereich weiter differenziert werden. Hier nehmen Partikularinteressen einiger weniger privater überhand und destabilisieren die Stadt und die Identifikation mit ihr. Diese einseitige Berücksichtigung von Interessen auf verschiedenen Ebenen reduziert bzw. macht die Resilienz einer Stadt unkalkulierbar. Einer der Autoren geht so weit zu sagen, dass zur Stärkung von Städten keinerlei Innovationen benötigt werden.

Zwei Exkurse ins nicht-deutschsprachige Ausland zeigen auf, aus welch unterschiedlichen Gründen die Resilienz von Städten bedroht ist. In Großbritannien hat sich über die „property ladder“ eine stärkere Liquidierung des Gebäudebestands etabliert. Je nach sozialem Stand wird ein Gebäude erworben und mit dem nächsten Schritt auf der sozialen Leiter gegen ein passenderes Gebäude getauscht. Dies hat ein System geschaffen, in dem die Nachfrage nach Wohnungseigentum stabil bleibt und gewinnbringend weiterverkauft werden kann. Das Ergebnis ist, dass die Eigentumsdauer kurz und somit das Interesse am Erhalt des Gebäudes und am Quartier gering ist und in Folge der Bestand tendenziell verkommt. Darüber hinaus schaffen die existierenden institutionellen Regime, dass keine Anreize für eine bessere Planung bestehen und Baueingaben sehr einfach gehalten werden. Konsequenz ist, dass sich eine Gestaltung von geringer Qualität durchsetzt und praktisch vorhandene Instrumentarien nicht genutzt werden. Während in Großbritannien institutionelle Vorgaben Resilienz beschränken, ist das Thema in Polen recht neu. Es

wird vorgeschlagen, die Herausforderungen erst zu definieren, um sie dann zu lösen. Im Beitrag wird beschrieben, welche Fehler bei der Stadtplanung zu Bevölkerungsflucht, Zersiedelung und zum Verbleib der passiveren Gesellschaftsschichten in der Kernstadt führen.

Fortschritt muss kulturell sein. Nur die Zusammenarbeit mit dem Ziel, qualitativ hochwertige und preisgünstige, in sich stimmige Bauvorhaben durchzuführen, ergeben positive Aspekte. Jedes Bauvorhaben ist Teil eines Viertels, alle beteiligten Akteure müssen langfristig Verantwortung für Gebäude übernehmen mit dem Ziel, einen Entwurf für die Gemeinschaft zu entwickeln und dem Nutzer das Gefühl des „Angenommenseins" zu geben. Eine Chance wird in der so genannten „Neubürgerlichkeit" gesehen, die Interesse am Stadtbau und seiner Verbesserung zeigt.

Im städtischen Leben einiger Länder Europas war in der Nachkriegszeit der Wunsch nach einem einzigen Lebensstil für den modernen Menschen groß. Heute werden die sehr vielfältigen Lebensentwürfe der Menschen akzeptiert bzw. toleriert. Städte bieten sehr vielen Lebensstilen eine Chance und müssen diese in ihrem Umgang mit ihnen wahrnehmen und die Teilhabe der Bürger stärker ermöglichen. Besondere Berücksichtigung müssen spezielle Lebenssituationen, z.B. ältere Menschen, finden. Nur so kann die soziale Kohäsion aufrechterhalten werden. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Verteilung der Nutzungen im Gebäudebestand.

Kommunen stehen im Wettbewerb um die gleichen knappen Güter und die Bewertung in Städterankings. Dadurch entsteht eine Kultur der gleichartigen Konzepte. Homogenisierende Identitätspolitiken spielen interne Konflikte herunter und übersehen gewisse Bevölkerungsgruppen. Die Verteilung der Nutzungen im Gebäudebestand macht einen Teil der Identität aus, die in Gefahr ist, da Partikularinteressen der unterschiedlichen Akteure über die Nutzungen miteinander konkurrieren. In vielen stark nachgefragten Quartieren verstärkt sich die Homogenisierung der Bewohnerstruktur. Hohe Bodenpreise wegen großer Nachfragen führen zu Segregation und festigen Ungleichheit. Derartig entstehende monotone Strukturen sind ineffizient und können aufgrund ihrer Inflexibilität bei Umbrüchen hohe Kosten verursachen. Heutige Städte sind hochkomplex, gesellschaftlich und wirtschaftlich regional bis global stark eingebettet. Stadtsimulationsmodelle können die Komplexität und Dynamik von Städten nur unzureichend abbilden. Die permanente Suche nach Investitionsmöglichkeiten fördert die Liquidierung, die wie schon für den Gebäudebestand auch für das Miteinander eine enorme Gefahr bedeutet, weil sie die zwischenmenschliche Vertrauensbasis schwächt. Die Resilienz von Städten liegt jedoch häufig nicht im Fokus planerischer Eingriffe durch die Öffentliche Hand. Diese kann am ehesten eine gesamtstädtische Perspektive einnehmen, doch wird sie eher als Urheber bedrohlicher Eingriffe in die private Bautätigkeit gesehen, wobei auch hier vergangene Fehler eine Rolle spielen, z.B. die autogerechte Stadt. Der zukünftige Nutzen eines Eingriffs ist schon bei der Planung schwer einzuschätzen, insbesondere Urbanität wird als schwer planbar angesehen. In sich entwickelnden Volkswirtschaften besteht zudem die Gefahr, dass die hohe Dynamik keine realistische Planung zulässt. In entwickelten Ländern dagegen existiert das Problem, dass die Menge an Informationen ständig wächst. Dies schafft Herausforderungen, einerseits beeinflusst die Datenanalyse zukünftige Wahlentscheidungen, andererseits muss gelernt werden, mit Informationen umzugehen. Insbesondere bei großen Volumina wie bei Gebäuden muss dieser Umstand bei der Planung berücksichtigt werden, da Entscheide schwer korrigierbar sind.

Gute Planung kann mehr kosten, allerdings auch höhere Werte schaffen. Ohne Teilhabe jedoch wird Durchplanung als zu riskant bewertet. Als Mittelweg wird „Governance" bevorzugt, mit Rechenschaftspflicht, Verantwortlichkeit, Offenheit, Transparenz und Fairness. Die unternehmerische Stadt und Region arbeitet mit dem Quartier als wirtschaftlichem Akteur zur Erzielung und Erziehung von Identität. Das Ziel ist eine lernende Region, die ihre Bevölkerung miteinbezieht und versucht, Vergangenheit und Zukunft zu verbinden. Dazu ist neues Denken über Flächen und Nutzungen notwendig – mit dem Ausprobieren unterschiedlicher Nutzungsmixe und auch dem Zulassen von Leere.

Zudem werden im Fachdiskurs neue „Bilder" benötigt. Ideen sollen aus dem Alltag der Bewohner heraus entwickelt werden und den Nachteilen gängiger Steuerungsmechanismen entgegenwirken, die zwar mit messbaren Fakten aber zu Lasten von Umwelt und sozialen Belangen arbeiten. Die Nutzung neuer Medien zur Kommunikation und Planung kann helfen, schwer messbare Fakten zu erkennen, z.B. Vorteile einer diversifizierten Bevölkerungsstruktur in Altbaugebieten. Auch Konzepte wie „Zeittausch" und „Shared Spaces" können die Planung des Alltags ohne harte Fakten erleichtern. Es ist eine Neuinterpretation von Gebäudebeständen in einer Gesamtstrategie nötig, die mit allen Schichten im Dialog entwickelt wird. Diese muss zum Ziel haben, „Ungleichheit" der Bauten im architektonischen Sinn, eine „Ungleichwertigkeit" im finanziellen Sinn und eine „Ungleichzeitigkeit" der Baujahre zu schaffen.

Städtische Energien tragen zur urbanen Funktionsfähigkeit bei. Diese soll aufrechterhalten werden, ohne Umwelt und Ressourcen langfristig zu verlieren. Der Bereich „Strom" als eine der wichtigsten Komponenten muss auf Koexistenz und Ersetzung von Versorgungsmöglichkeiten setzen, parallel dazu den Verbrauch z.B. bei Gebäuden reduzieren und die Verteilung verbessern. Auch scheinbare Lösungen wie die energetische Sanierung werden durch die vielen beteiligten Akteure immer unübersichtlicher. Der Nutzen für zukünftige Generationen müsste in Form von Optionen oder Handlungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Städte als offene Systeme sind schwierig zu fassen, z.B. bei Emissionsmessungen. Das macht die Vergleichbarkeit schwer. Das Ziel der Kreislaufwirtschaft, in der die Stadt als Mine dient, ist erstrebenswert, aber noch nicht möglich. Während in westeuropäischen Ländern die Reduktion der Gebrauchsphase angestrebt wird, liegen die Probleme in sich entwickelnden Ländern in der hohen Geschwindigkeit des Bausektors. Der Einbezug von emissions- und energiearmen Materialien, Langfristbetrachtungen und die Bedeutung von Infrastrukturen werden weniger berücksichtigt. Das Ziel der Energieeinsparung durch Dämmung, regenerative Energien, Stromautobahnen oder „smart grids" führt zu konkurrierenden Zwischenzielen, die schwieriger zu behandeln sind (Zeitpräferenzen von Eigentümern). Problematischer als gedacht sind hier, z.B. giftige Materialien in Wärmeverbundsystemen. Kommunen sehen sich bislang nicht in der Pflicht. Es mangelt an belastbaren Zahlen, integriertem Vorgehen, Weisungsbefugnissen für Energiebeauftragte und Instrumenten mit gesamtstädtischer Perspektive.

Architektur ist nicht wiederholbar, daher wird die Frage aufgeworfen, inwieweit Experimentieren erlaubt sein sollte und wie Veränderungen human, kostengünstig und kulturell angepasst durchlaufen werden können. Der alleinige Blick auf die jüngste Vergangenheit würde einhergehen mit einem Fehlen an Vorbereitung auf unterschiedliche Entwicklungen und damit auch gefährlich für die generelle Zukunftsfähigkeit sein.

Die europäische Stadt hat technische (Erneuerungs-)Möglichkeiten (Energieeinsparungen, Energierückgewinnung, emissionsarme Materialien und „urban mining"). Ihr kommt eine besondere Verantwortung im Umgang mit Ressourcen zu. Städte haben einen Bestand der intensiver genutzt werden kann und sie verfügen häufig auch über einen funktionierenden Öffentlichen Verkehr. Nicht die Einzelgebäude müssen die Leistung erbringen, sondern die urbanen Fragmente im Zusammenspiel zwischen Gebäuden und Akteuren. Es werden jedoch neuartige Gerechtigkeitsregeln benötigt für kooperative Quartierslösungen und für eine Mobilitätskultur mit einem Ineinandergreifen verschiedener Fortbewegungsmöglichkeiten, die auf Verständigung und Rücksichtnahme baut. Projekte in Realisierungsphasen sind u.a. „3encult", der „european energy award" (eea) und die typologische und energetische Sanierung der Aubuckel-Siedlung in Mannheim.

Kommunen verfügen über viele Bereiche, in denen sie ohne Aktivismus und mit Bedacht nachhaltig und gestalterisch sinnvoll aktiv werden und als Vorbild dienen könnten. Sie müssen für Verknüpfung im gesamtstädtischen Kontext sorgen und Themen nicht einzeln angehen, sondern im Zusammenspiel der Disziplinen und Akteure. Urbane Fragmente könnten als Grundlage für Entscheidungen dienen und wären mit weniger Datenerhebungsaufwand nützlich.

Der Sammelband zeigt, dass es keine absoluten Antworten gibt. Viele Herausforderungen zur Stärkung von Städten sind noch genauer zu bestimmen und benötigen Vorschläge für die Messung, Überprüfung und Validierung. Für eine Langfriststabilität mit einem Zeithorizont über 100 Jahre müssen viele kleine und große Schritte vor und zurück erlaubt werden. Lebenslanges Lernen geht über die Konzentration auf die jüngste Vergangenheit hinaus und muss auch das Umstoßen von zuvor Erlerntem erlauben. Die Erkenntnis, dass es nicht eine einzige Lösungsstrategie gibt, erfordert breiter gefasste Adaptions- und Mitigationsstrategien, die Potenziale in allen Nachhaltigkeitsdimensionen schaffen.

„StadtStärken" vereint heterogene und sich sehr gut ergänzende Beiträge aus verschiedenen Fachrichtungen im Bereich der „Built Environment Resilience". Es gibt wenige Überlappungen zwischen den Beiträgen und diese unterstreichen die Wichtigkeit des Wiederholten. Durch die vielen Perspektiven erschließt sich dem Leser die eigentliche Problemstellung, zu definieren, was die Robustheit des Städtischen ausmacht.

Mehmet Aksözen, Zürich

Frank G. Hirschmann, *Die Anfänge des Städtewesens in Mitteleuropa. Die Bischofssitze des Reiches bis ins 12. Jahrhundert (Monographien zur Geschichte des Mittelalters, Bd. 59, Teilband 1-3), Stuttgart: Anton Hiersemann Verlag 2011/2012, XIII, 1.612 S., 26 Abb., 39 Pläne, 8 Karten, 590 S., 179,- €.*

Das vorliegende Werk baut auf die 1998 erschienene Studie des Verfassers „Stadtplanung, Bauprojekte und Großbaustellen im 10. und 11. Jahrhundert. Vergleichende Studien zu den Kathedralstädten westlich des Rheins" auf. Jedoch anders als dort beginnt die Darstellung nicht mit dem um 900 vorhandenen Baubestand, sondern behandelt die antiken und frühmittelalterlichen Wurzeln der Urbanisierung und geht ein halbes Jahrhundert weiter ins Hohe Mittelalter. Grundlage der Arbeit sind die insgesamt 39 Bischofs- und Kathedralstädte des mittelalterlichen Reichsgebietes zwischen Bremen im Norden, Olmütz im Osten, Trient im Süden und Cambrai im Westen. Dabei werden die auch bereits 1998 vom Verfasser behandelten Bischofssitze im Westen einer erneuten Überprüfung unterzogen. Nach einer Einführung in die Fragestellung, den Untersuchungsgegenstand und die Forschungslage, die sich für die einzelnen Bischofssitze in sehr unterschiedlichem Maße darstellt und kurz gewichtet wird, werden in den beiden ersten Teilbänden in chronologischer Abfolge die einzelnen Bischofssitze abgehandelt. Dabei werden zuerst die Bischofssitze mit antiker Tradition im Westen und Süden vorgestellt. Während im Westen Trier, Metz, Verdun, Toul, Köln, Mainz, Worms, Speyer und Straßburg abgehandelt werden, sind in es im Süden Chur und Trient. Daran schließen sich die seit dem 6./7. Jahrhundert im Westen bezeugten Bischofssitze Cambrai, Konstanz und Basel an. Es folgen die Gründungen der Merowingerzeit bzw. die Verlegungen zur Zeit des Bonifatius mit insgesamt 9 Bischofssitzen sowie die Gründung der karolingischen und ottonischen Zeit mit acht bzw. sieben Bischofssitzen. Dazu kommen die Bistumsverlegungen des 10. und 11. Jahrhunderts mit Brixen und Naumburg. In einem weiteren Abschnitt werden die untergegangenen oder nicht voll ausgebildeten Bischofssitze wie Kaiseraugst, Bavay, Tongern, Säben, Maastricht, Büraburg, Erfurt, Hamburg, Brandenburg, Havelberg, Zeitz, Oldenburg, Mecklenburg, Ratzeburg und Gurk untersucht, wobei die Ausbildung der einzelnen Städte überaus unterschiedlich ist und zum Teil erst nach der Mitte des 12. Jahrhunderts als Endpunkt der Betrachtung des vorliegenden Werkes erfolgte. Die ausführlichen Einzelstudien in unterschiedlicher Länge gehen auf die Entwicklung der Städte ausführlich ein. Dabei werden die topographische Entwicklung mit der Sakraltopographie, den wirtschaftlichen Aspekten, den Stadtbefestigungen und den Anfängen der Stadtgemeinden verknüpft, aber auch die karitativen Einrichtungen, die Heiligengräber, die Schulen, Straßen, Brücken und Mühlen in die Betrachtung

mit einbezogen. Neben den historischen Erkenntnissen werden dabei auch die archäologischen ausführlich berücksichtigt. Damit entstehen umfassende Darstellungen der behandelten Bischofssitze und der mit ihnen zusammenhängenden städtischen Siedlungen.

Der Verfasser schafft mit dieser kompendienhaften Abhandlung der Bischofsstädte eine entscheidende Grundlage für seine sich im dritten Teilband anschließende, eingehende Behandlung der Entwicklung der Bischofsstädte im Ostfränkisch-Deutschen Reich zwischen der Merowingerzeit bis zur Mitte des 12. Jahrhunderts in insgesamt 18 Kapiteln. Am Anfang steht das römische Erbe mit seiner Kontinuität zwischen Antike und Frühmittelalter und eine Betrachtung der an den Orten ohne römische Tradition vorhandenen Infrastruktur. Es folgt die nähere Untersuchung von Klöstern und Stiften als Indikatoren urbaner Qualität mit einer Vorstellung der Benediktiner, der Frauenklöster, Augustiner und Ritterorden, aber auch der Weltgeistlichkeit. Dabei zeigt sich ein teilweise großer monastischer Reichtum der Bischofsstädte, der in vergleichbaren Städten Frankreichs oder Spaniens nur in wesentlicher geringerer Zahl nachweisbar ist. Der Verfasser geht auf die Patrozinien und Heiligengräber der Bischofsstädte ebenso ein, wie auf die Armenfürsorge und die Hospitäler, die vergleichende Betrachtung der Bildungs- und Kultzentren mit Schulen, Skriptorien und Bibliotheken, den Befestigungen, den Profanbauten und zuletzt auch den ansässigen Juden. Als Grundlagen für das Werden der Stadtgemeinden stellt der Verfasser die christliche und in kleinerem Umfang die jüdische Kultgemeinde, den Schwurcharakter der sich herausbildenden Stadtverbände, die Bruderschaften, insbesondere die der Kaufleute, die Einführung gemeinsamer Zeichen und Institutionen, wie Stadtsiegel und Rathäuser, die Wehrgemeinschaft der Bürger, aber auch großer gemeinsamer Bauprojekte vor. Die Stadt wird als Wirtschaftszentrum mit Märkten und Jahrmärkten vorgestellt. Dazu kamen Münzprägungen, die Fernhändler und die städtischen Gewerbe. Wasserbaumaßnahmen und Mühlen waren für die Städte ebenso erforderlich wie Straßen, Brücken und Plätze. Die Stadt wird auch im Bild der Zeitgenossen in zahlreichen Einzelheiten vorgestellt. Die Bauträger vom Bischof bis zum einzelnen Bürger werden in ihrer Bautätigkeit ebenso untersucht wie die Planung und Organisation dieser Bauprojekte, die auch schon teilweise in ihrer Bauzeit Kritik erfahren haben. Nach einer kunstgeschichtlichen Betrachtung werden auch die Zerstörungen in den mittelalterlichen Städten angesprochen. Ein abschließendes Kapitel des Werkes zeigt die Bischofssitze im diachronen Vergleich in sechs Halbjahrhundertschritten ab 900 auf der Grundlage von 18 Parametern, die sich im Bestand einer Mauer, der Größe, das Vorhandensein einer Pfalz bis hin zum Jahrmarkt und der Münze darstellen. Die weitere Forschung wird diese Abfolge der einzelnen Städte intensiv hinterfragen müssen. Hier dürfte die individuelle Entwicklung der Städte eine außerordentlich differenzierte Gewichtung erfordern und dabei ein endgültiges Fazit vielleicht in Frage stellen. Die Arbeit gibt ein Bild der Städteforschung, das künftig die Richtlinien der Forschung bestimmen dürfte. Auch wenn man Einzelheiten der Untersuchung bezweifelt und in Frage stellen mag, vielleicht auch Gegenteiliges nachweisen kann, wird der grundsätzliche Charakter der Untersuchung als Kompendium der Stadtgeschichtsforschung nicht in Frage gestellt.

Der „Hirschmann" ist für den von ihm untersuchten Zeitraum künftig das entscheidende Kompendium für sämtliche Forschungsfragen.

Immo Eberl, Ellwangen

Eduard Mühle *(Hrsg.), Breslau und Krakau im Hoch- und Spätmittelalter. Stadtgestalt – Wohnraum – Lebensstil (Städteforschung, Reihe A, Darstellungen, 87), Köln / Weimar / Wien: Böhlau Verlag 2014, 65 s/w, 12 farb. Abb., 384 S., 49,90 €.*

Der vorliegende Band vereint in deutscher Übersetzung 14 Beiträge der polnischen Stadtforschung aus den Jahren 2006 bis 2011, von denen zwei auf Basis älterer Veröffentlichungen für den Band neu verfasst worden sind; schon die Übertragung der Texte und ihre Publikationen bildet keinen geringen Verdienst. Krakau entwickelte sich zum Vorort des 1320 erneuerten polnischen Königreiches, während Breslau seit 1335 zur böhmischen Krone gehörte. Sehr erfreulich ist die breite Einbeziehung der archäologischen Befunde, zumal in beiden Städten in den letzten Jahrzehnten umfangreiche Grabungen durchgeführt werden konnten, welche das bisherige Bild der schriftlichen Überlieferung ergänzen, in Teilen aber auch zu Neubewertungen führen. Selbstverständlich kann im Rahmen einer Rezension nicht auf jeden einzelnen Text explizit eingegangen werden. Allerdings bleibt die in mehreren Beiträgen häufige Verwendung des Patriziatsbegriffs für diesen Zeitraum problematisch.

Zunächst stellt Marec Skon seine Ergebnisse zu der deutlichen Dominanz der Breslauer Altstadt gegenüber der Neustadt, die ihre Eigenständigkeit rasch verlieren sollte, nur noch einen eigenständigen Steuerbezirk bildete, im Vergleich mit Prag, Krakau und Posen vor, bei denen jeweils mehrere Gemeinden bestanden. Die Gründe lagen einerseits in der massiven Förderung Breslaus durch die schlesischen Herzöge vornehmlich in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts sowie zu Beginn des folgenden Jahrhunderts in der geschickten Politik der kommunalen politischen Führungsschicht, die Konfrontationen mit den Stadtherren erfolgreich gestalten konnten. Wie in zahlreichen anderen Fällen lässt sich die ursprüngliche Parzellierung auch in Breslau kaum noch rekonstruieren; diese Veränderungen der Parzellenstrukturen fanden erst seit der Mitte des 15. Jahrhunderts mit dem nunmehr häufigen Bau von Stein- und Backsteinhäusern ihr Ende.

Erste Steinbauten datieren freilich auf das 13. Jahrhundert, eine frühe Intensivierung setzte an der Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert ein. Für Breslau steht der repräsentative Ringplatz im Vordergrund. Vom 13. bis zum ersten Drittel des 16. Jahrhunderts lassen sich drei Bauphasen hinsichtlich Bauart, Techniken und Materialien grundlegend unterscheiden, begleitet von Niveauerhöhungen des Geländes.

Die verheerenden Zerstörungen durch die Mongolen 1241 erforderten ohnehin einen städtebaulichen Neubeginn. Ältere Vorstellungen über die Proportionen der gotischen Fassaden müssen wiederum als überholt gelten, zumal diese nach dem Befund der Untersuchungen über nicht mehr als zwei Etagen verfügten. Zur konkreten Umsetzung des 1363 erlassenen Ratsbeschluss, der einen widerspruchlosen Neubau der einem Brand zum Opfer gefallenen Holzhäuser in Stein oder Ziegel forderte, schweigen die Quellen. Veränderungen der Eigentums- und Besitzverhältnisse verzeichneten die Schöffenbücher zumindest seit den 1380er Jahren mit präziseren Lokalisierungen der Objekte, wobei die Grundstücke vergleichsweise oft den Besitzer wechselten; die höchste Konstanz findet sich für die Immobilien der wirtschaftlichen und politischen Führungsschicht. Für deren Bauweisen dürften (hoch-)adlige Wohntypen wie Palas oder Wohnturm als Vorbild gewirkt haben. Das Wohnen zur Miete erwies sich auch in Breslau als verbreitet.

Erste wirtschaftliche Kontakte zwischen Breslau und Krakau, bei unzureichender Quellenlage dennoch umfangreich sowie detailliert analysiert von Grzegorz Mysliwski, lassen sich für das 13. Jahrhundert belegen, verstärkt durch die allgemeine Intensivierung des Handels und die Verkehrstraßen über beide Städte in die Räume von Lemberg und Kiew. Das Krakau phasenweise zugestandene Stapelrecht wirkte sich dagegen selbstverständlich als Handelshemmnis negativ aus. Dennoch bot Breslau den Krakauer Kaufleuten die Möglichkeit, ihre Handelskontakte innerhalb Schlesiens, vor allem aber mit weiter westlich gelegenen Städten wie Nürnberg, selbst Köln oder Kommunen in den Niederen Landen sowie dem Norden zu intensivieren.

Nochmals deutlicher betont Mateusz Golinski teilweise mit anderen Wertungen als der vorhergehende Beitrag die wirtschaftliche Rolle Krakaus, verweist zudem auf den nur geringen Zuzug von Breslauern nach Krakau; die Universität gewann im 15. Jahrhundert an Bedeutung. Vier Beiträge widmen sich mit unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen der städtebaulichen und architektonischen Entwicklung der polnischen „Hauptstadt" des Spätmittelalters vornehmlich anhand des Ringplatzes. Wiederum führt die Einbeziehung der Ergebnisse jüngerer Grabungen zu Neubewertungen.

Ab der Mitte des 14. Jahrhunderts erfuhr das Zentrum mit dem Neubau von Kramläden, gemauerter Tuchhalle und Waagehaus sowie der Kleinen Waage und schließlich mit der Umgestaltung des Rathausturms eine dem rasch wachsenden Handel entsprechende Umformung. Der Steinbau setzte sich langsam durch, um 1400 dürfte es sich um 300 Steinhäuser gehandelt haben, während die Höhe der Wohntürme umstritten bleibt, ein erhöhtes Straßenniveau wiederum Erdgeschosse zu Kellern werden ließ. Das 15. Jahrhundert gilt dann als Höhepunkt der architektonischen Entwicklung. Die repräsentativen Wohnsitze der Führungsschicht erwiesen sich oftmals als größer als Kirchen oder die Wohngebäude in Burgen. Dem anregenden Band und seinen interessanten Beiträgen sind viele interessierte Leser zu wünschen.

Bernd Fuhrmann, Öhringen