



42. Jahrgang
4|2015



**STADTRAUM UND
STADTGESELLSCHAFT –
ERIKA SPIEGEL ZUM NEUNZIGSTEN**

Herausgegeben von
Margit Bonacker
Johann Jessen

mit Beiträgen von
Heidede Becker
Harald Bodenschatz
Tilman Harlander
Elke Pahl-Weber
Carsten Schaber
Walter Siebel
Jürg Sulzer
Karin Wilhelm



Vierteljahresschrift 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

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

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

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

Prof. Dr. Ursula von Petz, Universität Dortmund

Prof. Dr. Klaus Jan Philipp, Universität Stuttgart,
Institut für Architekturgeschichte

Volker Roscher, Architektur Centrum Hamburg

Prof. Dr. Dieter Schott, TU Darmstadt,
Institut für Geschichte,

Prof. Dr. Holger Sonnabend, Universität Stuttgart,
Historisches Institut

Redaktionelle Zuschriften

und Besprechungsexemplare werden an die
Redaktionsadresse erbeten:

Forum Stadt
Postfach 100355
73728 Esslingen
E-mail: hans.schultheiss@esslingen.de

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

Die Zeitschrift Forum Stadt ist zugleich Mitglie-
derschrift 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 Service GmbH
Am Steinfeld 4, D - 94065 Waldkirchen
Fax +49(0)8581-9605-754
E-mail: info@suedost-service.de

Verlag:

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

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

Druck: Griebisch & Rochol Druck, Hamm

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



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

STADTRAUM UND STADTGESELLSCHAFT ERIKA SPIEGEL ZUM NEUNZIGSTEN

Herausgegeben von Margit Bonacker und Johann Jessen

Margit Bonacker / Johann Jessen

Editorial. Erika Spiegel zum 90. Geburtstag 307

ABHANDLUNGEN

Walter Siebel

Die Stadt als Schule des Möglichkeitssinns und die Räume
des Übergangs 311

Heidede Becker

Stadtbilder – Leitbilder – digitale Interventionen 321

Karin Wilhelm

(Ein-)Blicke in ein altes / neues Land:
Erika Spiegels Studie »Neue Städte / New Towns in Israel« 339

Harald Bodenschatz / Tilman Harlander

40 Jahre Stadterneuerung Bologna 355

Carsten Schaber

Das »Consilium« zur Entwicklung des Frankfurter Stadtraumes Main 375

FORUM

Erika Spiegel

Zur wachsenden Divergenz von Standort, Funktion und Gestalt 395

Jürg Sulzer

Zur Effizienz von Volksabstimmungen auf kommunaler Ebene
in der Schweiz 404

Elke Pahl-Weber

Stadterweiterung und neue Infrastruktur. Der Hobrecht Plan im Lichte
der Infrastrukturentwicklung – am Beispiel der Wasserinfrastruktur.
Ein Werkstattbericht 408

AUTORINNEN / AUTOREN 416

BESPRECHUNGEN

- VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI / KATIA FREY / ELIANA PEROTTI, (Hrsg.)
 Anthologie zum Städtebau, Band II: Das Phänomen Großstadt und die
 Entstehung der Stadt der Moderne (*Gerhard Vinken*) 417
- ERNST-RAINER HÖNES, Handbuch Städtebaulicher Denkmalschutz.
 (*Dieter Martin*) 418
- PATRICK STURM, Leben mit dem Tod in den Reichsstädten Esslingen,
 Nördlingen und Schwäbisch Hall (*Bernd Fuhrmann*) 419
- BÄRBEL BEINHAUER-KÖHLER / MIRKO ROTH / BERNADETTE SCHWARZ-
 BOENNEKE (Hrsg.), Viele Religionen – ein Raum?! Analysen, Diskussionen
 und Konzepte (*Robert Kaltenbrunner*) 420
- MAREN BALLERSTEDT / GABRIELE KÖSTER / MAIK HATTENHORST (Hrsg.),
 Magdeburg im Ersten Weltkrieg 1914 bis 1918. Eine Großstadt an der
 »Heimatfront« (*Winfried Mönch*) 422
- OSKAR DOHLE / THOMAS MITTERECKER, Salzburg im Ersten Weltkrieg.
 Fernab der Front – dennoch im Krieg (*Winfried Mönch*) 422

Umschlag:

Bebauungsplan von Hobrecht 1862 (Ausschnitt)

(Quelle: Umweltatlas Berlin/TU Berlin; vgl. S. 113 in diesem Heft)

STADTRAUM UND STADTGESELLSCHAFT ERIKA SPIEGEL ZUM NEUNZIGSTEN GEBURTSTAG

EDITORIAL

Liebe Frau Spiegel,

wenn wir Sie vorab gefragt hätten, ob Sie damit einverstanden wären, dass wir Ihnen anlässlich Ihres 90. Geburtstages eine Publikation widmen, dann hätten Sie das wahrscheinlich auf Ihre unnachahmliche Art, charmant und unwirsch zugleich, von sich gewiesen, versehen mit der Bemerkung „Alter ist kein Verdienst“. Also haben wir den Weg gewählt, Sie zu überraschen. Der Kreis derer, denen es eine Herzensangelegenheit ist, Ihnen als Person und Wissenschaftlerin auf angemessene Weise zu gratulieren, ist sehr groß, sehr viel größer als es in einem solchen Heft sichtbar werden kann. Es sind Ihre jungen und älteren Kolleginnen und Kollegen an Ihren früheren Hochschulen, Ihre ehemaligen Studierenden, Ihre Mitstreiter in zahlreichen Arbeitskreisen, Runden Tischen, Beiräten und derlei „Schnittstellen“ zwischen Praxis und Wissenschaft. Und es sind die Institutionen, in denen Sie über viele Jahre, auch in verantwortlicher Position, tätig waren und immer noch sind: die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung DASL, der Sie fast ein halbes Jahrhundert angehören und die Ihnen für Ihr Wirken innerhalb und außerhalb der Akademie 1997 die Cornelius-Gurlitt-Denkmünze verlieh, die Akademie für Raumforschung und Landesplanung ARL, deren Vizepräsidentin Sie einst waren, und Forum Stadt e.V., dem Sie seit vielen Jahren als Mitherausgeberin der Zeitschrift und regelmäßige Besucherin der Tagungen eng verbunden sind.

Wenn man sich wie Sie weit über ein halbes Jahrhundert – unermüdlich bis ins hohe Alter schreibend, vortragend oder diskutierend – in Fachdebatten einmischt, wundert es nicht, dass dabei sehr viele Themen angepackt werden. Im SPIEGEL Nr. 43/1964 (Titelblatt „Chruschtschow gestürzt“) kann man nachlesen, dass Sie zu Beginn Ihres beruflichen Wegs als promovierte Soziologin am renommierten Frankfurter Institut für Sozialforschung gemeinsam mit dessen damaligem Direktor eine repräsentative Befragung von Oberprimanern und Oberprimanerinnen durchgeführt hatten. In der Untersuchung ging es um „Zusammenhänge [...] bei Schülern höherer Lehranstal-

ten zwischen sozialer Herkunft, Leistungsniveau und Berufswahl“. Was schon Ihrer ersten größeren sozialwissenschaftlichen Publikation sogar die Aufmerksamkeit des SPIEGEL einbrachte, war der damals alarmierende Befund – hier im Originalton des Nachrichtenmagazins: „Von den Hinterbänken deutscher Abitur-Klassen drängt es in den Staatsdienst: Primaner mit schwachen Noten werden gern Beamte.“ So schlimm ist es dann doch nicht gekommen, vielleicht auch dank Ihrer Untersuchung.

Ihre Beschäftigung mit dem Thema Stadt, das Sie seither nicht verlassen hat, begann mit einer empirischen Untersuchung im Auftrag der List-Gesellschaft zu den Gründungen Neuer Städte in dem jungen Staat Israel. Die von 1963 bis 1965 entstandene, inzwischen klassische Studie – mit Vorworten von Edgar Salin und Rudolf Hillebrecht – war in einen größeren Forschungsverbund zur gesellschaftlichen Entwicklung Israels seit der Staatsgründung eingebettet; sie war neben den fachlichen Erkenntnissen, die sie zu Tage brachte, von außerordentlicher auch wissenschafts- und kulturpolitischer Bedeutung, wie die Kunsthistorikerin und Soziologin *Karin Wilhelm* in ihrem Beitrag detailliert aufarbeitet.

In den 1980er Jahren haben Sie mit Ihrer Untersuchung zu den „Neuen Haushaltstypen“ an der Technischen Universität Hamburg-Harburg den damaligen soziologischen Diskurs zur Individualisierung der Gesellschaft empirisch unterlegt; Ihre Befragung unverheiratet zusammenlebender Paare, Wohngemeinschaften und Alleinlebender war die erste empirische Untersuchung freiwilliger nicht-familiärer Haushaltsformen überhaupt und brachte Einblicke in deren Lebensumstände sowie Motive und Einstellungen, die mit denen gleichaltriger verheirateter Paare verglichen wurden. Das Echo auf Ihre Untersuchung war nicht nur in der Stadtforschung groß, sondern auch in Wohnungswirtschaft und Kommunalpolitik, denen auf diese Weise neue, bisher wenig beachtete Adressaten ihrer Strategien nahe gebracht wurden. Der Topos der „Neuen Haushaltstypen“ ist seither so untrennbar mit Ihrem Namen verbunden, dass Ihnen diese enge Zuschreibung, eigentlich ein untrügliches Zeichen höchster Anerkennung innerhalb der Profession, bisweilen fast lästig wurde.

Das breitgefächerte Themenspektrum Ihrer Forschungen hat nur vordergründig damit zu tun, dass Sie schon lange dabei sind. Viel wichtiger ist der offene Blick, und es ist die ebenso hartnäckige wie ansteckende Neugier auf das Städtische und auf die Menschen, die Ihnen bis zum heutigen Tag immer neue Themen zuführt und die Sie mit anderen teilen möchten. *Heidede Becker* beschreibt in ihrem Beitrag zu den neuen Ausprägungen von Stadt- und Leitbildern in Zeiten der Digitalisierung des urbanen Alltags eindrücklich, wie es zu Ihrem letzten Buch „Stadtlichtungen“ gekommen ist, das Sie 2007 gemeinsam mit der Landschaftsplanerin Undine Giseke in der Reihe *Bauwelt Fundamente* herausgegeben haben. Hier trieb Sie die Frage um, welche Konsequenzen für die Bundesrepublik die Tatsache schrumpfender Städte für Stadtpolitik und Städtebau habe, welche neuen Optionen sich bieten, aber auch welche Grenzen sich auf tun würden. Und diese Neugier erlahmt nicht.

Die Verleihung der Ehrendoktorwürde an Sie durch Ihre frühere Fakultät Raumplanung an der Universität Dortmund im Jahre 2010 lassen Sie in dieser Hinsicht nicht ungenutzt verstreichen. In Ihrer Dankesrede, die wir mit Ihrer Zustimmung in diesem Heft abdrucken, legen Sie ausführlich dar, wo Sie aktuelle wichtige Forschungsdesiderata sehen, namentlich zu den Fragen, die sich aus der von Ihnen herausgearbeiteten „wachsenden Divergenz von Standort, Funktion und Gestalt“ in der aktuellen Stadtentwicklung ergeben. Eine dieser Fragen, auf denen Sie insistieren in der Hoffnung, dass andere nun den Ball aufnehmen, richtet sich auf die veränderten Möglichkeiten und Anforderungen an Bewohner und Nutzer, sich in den sich neu organisierenden urbanen Strukturen zu orientieren und Stadt zu erfahren. In seinem Beitrag zu den „Übergangsräumen“ in der Stadt fasst *Walter Siebel* „Stadterfahrung als Erfahrung von kultureller, sozialer und zeitlicher Diversität“ und nähert sich damit aus anderer Perspektive dem gleichen Phänomen, wonach sich in den räumlichen Strukturen „verschiedene Epochen der Stadtgeschichte im Nebeneinander von Vergangenheit und Gegenwart, von Gleichzeitigem und Ungleichzeitigem“ überlagern.

Wer über Ihr wissenschaftliches Engagement nachdenkt, dem fällt nicht nur die außergewöhnliche thematische Breite und große Strahlkraft ein, sondern auch, dass Sie von Beginn immer schon mit ihrer Arbeit dazu beitragen wollten, die Praxis der Kommunalpolitik und der räumlichen Stadtplanung zu qualifizieren. Sie haben auf die notwendige wissenschaftliche Distanz gesetzt, aber nie Berührungangst gezeigt. Das hat sicher direkte Wurzeln in den frühen Jahren, als Sie in der Stadtverwaltung Hannover als Wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Abteilung Stadtforschung unter dem damaligen Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht tätig waren. Ihre Expertise als Stadtsoziologin wurde seitdem immer wieder nachgefragt. Zwischen stadtsoziologischer Theorie und planerischer Praxis vermittelnd haben Sie dieser Nachfrage stets auch Raum gegeben – sei es als Mitglied in Stadtentwicklungs- und Planungsbeiräten, als



Erika Spiegel beim Festkolloquium zur Verleihung der Ehrendoktorwürde der HCU Hamburg an Prof. em. Dr.-Ing. Gerd Albers am 9. Februar 2010 in Hamburg; Foto: *Tobias Preisung* (HCU).

Leiterin des Deutschen Instituts für Urbanistik in Berlin oder im Rahmen verschiedener Beratungstätigkeiten. Dadurch haben Sie wesentlich dazu beigetragen, dass soziale Aspekte nicht mehr so leicht ignoriert werden können, wenn in Kommunen über zukünftige Stadtwicklung nachgedacht, beraten und entschieden wird. Ihre Mitwirkung am „Consilium Stadtraum Main“ der Stadt Frankfurt am Main von 1990 bis 1992, das maßgeblich die großen Stadtumbauprojekte wie Deutschherrnviertel und Westhafen entlang der Mainufer auf den Weg brachte, ist hierfür geradezu ein Paradebeispiel, wie der Beitrag von *Carsten Schaber* eindrücklich zeigt.

Dass sich Kommunalpolitik schon früh um ihre Expertise als Soziologin bemühte, war Anfang der 1970er Jahre alles andere als eine Selbstverständlichkeit. Dies hat auch mit klarer Sprache zu tun, wie die Erinnerungen von Hermann Wegner, dem persönlichen Referenten des Berliner Senators für Bau- und Wohnungswesen Rolf Schwedler (von 1955 bis 1972) offenbaren. Seine Erfahrungen mit der Soziologie beschreibt er erst einmal bissig negativ: „Allmählich, aber stetig drangen die Soziologen in den Städtebau ein. [...] In verwegenen Begriffs Konstruktionen trugen sie als taufrische wissenschaftliche Erkenntnis vor, was jedem erfahrenen Bauinspektor geläufig war.“¹ Mit Ihnen erging es ihm deutlich besser. Bausenator Schwedler hatte zu Zeiten der Planung des Hansaviertels (realisiert im Rahmen der Interbau 1957) einen Beirat für Stadtentwicklung etabliert, in den er Sie Jahre später berief. Referent Wegner berichtet: „Frau Professor Dr. Spiegel überzeugte mich, dass der deutsche Wortschatz ausreicht, um Gedanken aus soziologischer Sicht ins Gespräch zu bringen. Sie drückte sich klar und unmissverständlich aus. Als ich ihr klagte, sie gefährde mein Vorurteil gegen die Soziologen, empfahl sie mir, es vorsichtshalber beizubehalten.“²

Hierzu passt Ihre große Sympathie für das Instrument der Volksabstimmung als Verfahren direkter Demokratie in der Schweiz, deren Praxis Sie seit vielen Jahren aus nächster Nähe verfolgen. Auch *Jürg Sulzer*, Ihr Nachbar im Engadin, langjähriger Planungsamtsleiter von Bern und Professor für Stadtumbau an der TU Dresden, betont in seinem Beitrag die Überlegenheit der Volksabstimmung nach Schweizer Modell bei der kommunalen Planung gegenüber Bürgerentscheiden in der repräsentativen Demokratie – unter anderem mit dem Argument, dass es kontroverse Diskussionen im Vorfeld versachlicht und nach der Entscheidung des Volkes wirkungsvoll beruhigt. Auch dem gern vorgebrachten Argument, man dürfe komplexe Planungsvorhaben nicht zum Gegenstand von Bürgerentscheiden machen, da es nicht gelingen könne, die Entscheidungsalternativen in ihrer ganzen Komplexität für Bürger gut nachvollziehbar darzulegen, halten Sie das Schweizer Beispiel entgegen. Die sorgfältig vorbereiteten Abstimmungsunterlagen, die die Schweizer Bürgerinnen und Bürger zeitig vor der Abstimmung erhalten, würden regelmäßig das Gegenteil beweisen. Hier

1 *H. Wegner*, *Durch die Zeit gestolpert*, Berlin 1993, S. 177.

2 *Ebda.*, S. 179.

gelänge es immer wieder, auch komplexeste Sachverhalte, die zur Abstimmung stehen, auf zwei Entscheidungsalternativen zuzuspitzen, die Argumente der Gegner und Befürworter sachlich gegenüber zu stellen und die Position der jeweiligen Entscheidungsebene, ob Stadt oder Kanton, für jedermann verständlich darzulegen.

Der Zeitschrift und dem Verein Forum Stadt e.V. sind Sie seit 2003 als Mitherausgeberin und als Stammgast der Internationalen Tagungen eng verbunden. Die breite fachliche Orientierung der Zeitschrift kommt Ihrem Verständnis einer interdisziplinären Stadt- und Planungsforschung ebenso entgegen wie der enge Bezug zur Praxis, dem die Fachtagungen verpflichtet sind. Die Sozialgeschichte der Stadt und ihres Wandels durch Planung bildet einen Kern im Selbstverständnis der Zeitschrift; dafür steht der kritische Rückblick von *Harald Bodenschatz* und *Tilman Harlander* auf 40 Jahre Stadterneuerung in Bologna; dafür steht der Bericht von *Elke Pahl-Weber* über ihre Forschungen zum Zusammenhang zwischen dem Ausbau technischer Infrastruktursysteme und der Stadtentwicklung am Beispiel der Hobrecht-Planung für das Berlin des 19. Jahrhunderts.

Keiner hat gezählt, wie oft Sie während des Berufswegs in Kollegien, Gremien, Institutionen und auf Podien die erste Frau und wie lange sie die einzige Frau gewesen sind – und damit für zahlreiche junge Wissenschaftlerinnen eine wichtiges Vorbild, ohne sich vermutlich dessen bewusst gewesen zu sein. Die DASL hat Sie, so heißt es, als erstes weibliches Mitglied überhaupt aufgenommen; selbstverständlich erhielten Sie 1997 auch als erste Frau die Cornelius-Gurlitt-Denkmünze. Sie sind bis heute die einzige Frau, die das Deutsche Institut für Urbanistik in Berlin geleitet hat. In vielen unterschiedlichen Funktionen und Positionen sind Sie Vorreiterin für die Frauen unserer Disziplin gewesen, ohne darum viel Aufhebens zu machen.

Dass ältere Herrschaften bisweilen damit fremdelten und sich dabei nicht immer auf der Höhe der Situation befanden, wird für die Übergabe der Leitung des DIFU an Sie im Jahre 1978 erzählt, wie Heidede Becker, selbst wissenschaftliche Institutsmitarbeiterin der ersten Stunde, zu berichten weiß. Der 1951 vom Deutschen Städtetag und dem Land Berlin gegründete Verein für Kommunalwissenschaften (anfangs „Verein zur Pflege der Kommunalwissenschaften“), übernahm ab 1973 die Trägerschaft für das DIFU. Dessen wissenschaftliches Aushängeschild, der Historiker Professor Hans Herzfeld (Jahrgang 1892) und Leitfigur einer ganzen Historikergeneration, glaubte noch im Ruhestand die Last der Verantwortung für das Institut tragen zu müssen. Als 1978 aber die neue Nachfolgerin für den ersten Institutsleiter Wolfgang Haus berufen war, meinte er, nun könne er sich zurückziehen, und wünschte – Ihren Namen nicht genau erinnernd – dem „Fräulein Stiefel“ und dem Institut für die Zukunft alles Gute.

Alle, die wir mit Ihnen seit vielen Jahren zu tun haben, schätzen Sie als großartige und unermüdliche Wissenschaftlerin, die mit ihren Forschungen der Stadtsoziologie in Deutschland wichtige Impulse gegeben und Generationen von Studierenden der Stadt- und Raumplanung ein sozialwissenschaftlich informiertes Stadtverständ-

nis vermittelt hat. Wir schätzen Sie als sorgfältig formulierende und abwägende Vortragende, als lebhafte und kundige Diskutantin, als Mitstreiterin für die Stadt und die res publica und nicht zuletzt als die zugewandte Person, die Ohr und Blick auch jenseits des Fachlichen für ihr Gegenüber hat, wer immer es sein mag.

Wer Ihren Protest erlebt hat, als ein geschätzter Kollege Sie bei passender Gelegenheit sehr richtig als „Doyenne der deutschen Stadtsoziologie“ vorstellte, wird sich bei ähnlich passender Gelegenheit mit formellen Würdigungen Ihrer Person etwas zurückhalten; deshalb zum Schluss nur: Liebe Frau Spiegel, zu Ihrem 90. Geburtstag wünschen wir Ihnen alles Gute! Die DASL, die ARL und FORUM STADT e.V. sowie ihre Mitglieder schließen sich diesen Wünschen ganz gewiss auch dann an, wenn sie sich nicht jede der Ihnen hier zgedachten persönlichen Äußerungen zu Eigen machen könnten.

Hamburg/Stuttgart/Esslingen
Oktober 2015

DIE STADT ALS SCHULE DES MÖGLICHKEITSSINNS UND DIE RÄUME DES ÜBERGANGS¹

Stadterfahrung ist Erfahrung von kultureller, sozialer und zeitlicher Diversität. Seit den Arbeiten der Chicagoer Schule sind die Wechselwirkungen zwischen räumlichen Strukturen, sozialer Ungleichheit und kultureller Diversität ein, wenn nicht das zentrale Thema soziologischer Stadtforschung. In einer dritten, zeitlichen Dimension der Differenzierung, die in den räumlichen Strukturen der Städte sichtbar wird, überlagern sich verschiedene Epochen der Stadtgeschichte im Nebeneinander von Vergangenheit und Gegenwart, von Gleichzeitigem und Ungleichzeitigem.

ANDERSARTIGKEIT: DIE KULTURELLE DIFFERENZIERUNG DER STADT

Robert Ezra Park hat von der Stadt als einem Mosaik kleiner Welten mit einer je eigenen Kultur gesprochen. Das ist nicht nur der Tatsache geschuldet, dass Städte von jeher Ziel von Migration sind und Migranten ihre besonderen Kulturen in die Städte tragen. Moderne Gesellschaften schaffen aus sich heraus eine Vielfalt unterschiedlicher Milieus und Lebensweisen. Die Soziologen der Chicagoer Schule haben Anfang des vorigen Jahrhunderts in mehreren Studien die Zusammenhänge von Kultur und Raum erforscht. Dabei haben sie ausgehend von einzelnen Orten die dort angesiedelten Milieus dargestellt oder ausgehend von bestimmten kulturellen Gruppen verschiedene Orte in den Blick genommen. Heute werden die kulturellen Faktoren in der Strukturierung von Stadt erneut thematisiert, nicht zuletzt wegen der Ausdifferenzierungen der Lebensstile und zunehmender Migration. In der Tradition der Chicagoer Schule werden mit Methoden der qualitativen Sozialforschung und der Ethnographie noch die subtilsten Differenzierungen des Lebens in den Städten erkundet.² Mit einer Fülle schöner und befremdlicher Minia-

- 1 Der Beitrag beruht auf einem Vortrag auf der am 24. und 25. April 2015 an der Universität Köln veranstalteten Tagung „Terrain vague: Die Brache in den Stadt- und Raumwissenschaften“ und auf den Kap. 4.7 und 4.8 in: W. Siebel, *Die Kultur der Stadt*, Berlin (erscheint im November 2015).
- 2 Zum Beispiel beschreibt Alexa Färber zwei unterschiedliche Typen von Lokalen in Berlin, die das Rauchen von Wasserpfeifen anbieten, vgl. A. Färber, *Urban Ethnicity, World City, and the Hookah*, in: D. Brantz/S. Disko/G. Wagner-Kyora (Hrsg.), *Thick Space. Approaches to Metropolitanism*, Bielefeld 2012, S. 331-355. Silke Steets untersucht, wie sich in der wohnzimmerartigen Atmosphäre von Kneipen

turen des städtischen Lebens vermitteln diese Studien einen Eindruck von der überwältigenden kulturellen Vielfalt der Stadt. Sie zeichnen das Bild der Stadt als eines Marktes der Lebensmöglichkeiten, wo man nachts Mr. Hyde sein kann und tagsüber Dr. Jekyll und wo man nur eine Straße überqueren muss, um ein neues Leben zu beginnen.

UNGLEICHHEIT: DIE SOZIALE DIFFERENZIERUNG DER STADT

Vieles von dem, was als Diversität der Stadt erfahrbar ist, beruht auf sozialer Ungleichheit. Die Stadt bietet nicht allen alles, sondern den einen das warme Nest im eigenen Kiez, den anderen die auf der ganzen Welt gleichen Bürotürme, Luxusappartements und internationalen Schulen und wieder anderen den Abfall des Urbanen. Kern sozialer Ungleichheit ist die ungleiche Verteilung von Ressourcen und damit der ungleiche Zugang zu den in einer Gesellschaft sich bietenden Lebenschancen. Die Vielfalt der Stadt ist durch und durch strukturiert nach den Ungleichheiten von Macht und Ressourcenausstattung. Soweit die Strukturen sozialer Ungleichheit durchlässig sind, soweit also der Einzelne die reale Chance hat, es vom Tellerwäscher zum Millionär zu bringen, soweit kann auch soziale Ungleichheit als ein Moment städtischer Differenzierung analysiert werden.

UNGLEICHZEITIGKEIT: DIE ZEITLICHE DIFFERENZIERUNG DER STADT

Neben der kulturellen und der sozialstrukturellen gibt es noch eine dritte, zeitliche Dimension der Differenzierung der Stadtstruktur und damit auch der Stadterfahrung. Sie hat viele Quellen: einmal die für die europäische Stadt charakteristische Präsenz von Geschichte im Alltag des Städters. Die Gegenwart der Stadt kann ohne ein Wissen um ihre Vergangenheit nicht verstanden werden. Im Körper der Stadt überlagern sich die Epochen der Geschichte. Eine weitere Quelle der Erfahrung von Ungleichzeitigkeit ist Migration. Mit ihr werden vormoderne Lebensweisen und informelle Ökonomien in die moderne Stadt transferiert. Eine weitere ist der soziale Wandel. Er erfasst niemals alles und alle in der Stadt, und was er erfasst, erfasst er nicht zur selben Zeit und gleichermaßen. Mit dem Wandel der Arbeitswelt werden neue Produktionsweisen entwickelt, alte verschwinden und noch ältere werden wieder modern; es ergibt sich ein Nebeneinander fordistischer, präfordistischer und postfordistischer Arbeitswelten. Mit der Globalisierung dringen internationale Investoren in die Städte. Sie schaffen mit immer denselben Stararchitekten Inseln der Internationalität mit überall gleichen Infrastrukturen und dem überall gleichen Ambiente für eine Arbeitskraftelite, die sich überall zuhause fühlen will.

der Leipziger Jugendszene Elemente des Öffentlichen und des Privaten so miteinander vermischen, dass die Polarität der beiden Sphären, die Hans Paul Bahrdt noch zum Definitionsmerkmal der europäischen Stadt gemacht hatte, aufgehoben ist, vgl. S. Steets, „Wir sind die Stadt!“ Kulturelle Netzwerke und die Konstitution städtischer Räume in Leipzig, Frankfurt a. M. 2008.

So entstehen die Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen, die Mischungen aus Moderne und Rückständigkeit, aus Neu- und Altbau, aus Filialbetrieben großer Handelskonzerne und den Resten alter Vertriebsformen, auch das Nebeneinander von ethnischen Kolonien und gentrifizierten Vierteln.

Andersartigkeit, Ungleichheit und Ungleichzeitigkeit sind die drei Dimensionen, in denen städtische Diversität erfahren wird. Sie überlagern und mischen sich, bleiben aber in der Struktur der Stadt erkennbar. Im Gang durch die Stadt wird man mit den Lebensweisen und Symbolen unterschiedlicher Kulturen konfrontiert, mit Armut und Reichtum, Rückständigkeit und Modernität, Vergangenheit und Gegenwart. Wie der Gang durch den Raum der Stadt ein Panorama menschlicher Lebensmöglichkeiten eröffnet, so auch der Gang durch die Geschichte einer Stadt. Städte sind steinerne Geschichtsbücher.

Die Erfahrung von Stadt als Mosaik kleiner Welten und als Präsenz des Vergangenen in der Gegenwart, relativiert die Wirklichkeit heutiger Städte als nur eine von vielen möglichen Weisen städtischen Lebens. Dass es zur selben Zeit woanders anders ist, und dass es am selben Ort früher anders war, legt den Gedanken nahe, es könnte hier und in Zukunft auch anders sein. Die Erfahrung der räumlichen und zeitlichen Heterogenität städtischer Lebensweisen schult den Sinn für Kontingenz, das, was Musil den Möglichkeitssinn genannt hat:

„Wer ihn besitzt, sagt beispielsweise nicht: Hier ist dies oder das geschehen, wird geschehen, muß geschehen; sondern er erfindet: Hier könnte, sollte oder müsste geschehen: und wenn man ihm von irgend etwas erklärt, daß es so sei wie es sei, dann denkt er: Nun, es könnte wahrscheinlich auch anders sein. So ließe sich der Möglichkeitssinn geradezu als die Fähigkeit definieren, alles, was ebenso gut sein könnte, zu denken und das, was ist, nicht wichtiger zu nehmen als das, was nicht ist.“³

Im räumlichen Neben- und zeitlichen Nacheinander unterschiedlicher Lebensweisen vermittelt die Stadt Erfahrungen von Fremdheit. Das Mosaik kleiner Welten birgt die Erfahrung der Fremdheit zwischen uns und denen, die Präsenz von Geschichte im Alltag zwischen heute und damals. Beides macht die Stadt als Ganze zur Schule des Möglichkeitssinns. Es gibt aber auch Räume in der Stadt, die den Möglichkeitssinn besonders herausfordern. Sie sollen hier Räume des Übergangs genannt werden.

Der Begriff des Übergangsraums kann in sehr unterschiedlichen theoretischen Zusammenhängen Verwendung finden. In der für die städtebauliche wie die stadtsoziologische Diskussion wichtigen Polarität von Öffentlichkeit und Privatheit spielen Vorgärten

3 R. Musil, *Der Mann ohne Eigenschaften*, Hamburg 1952, S. 16. Für den Leser, dem aus der schönen Literatur entnommene Definitionen suspekt sind, sei eine seriösere angeboten: „Kontingenz ist etwas, was weder notwendig ist noch unmöglich ist; was also so, wie es ist (war, sein wird), sein kann, aber auch anders möglich ist. Der Begriff bezeichnet mithin Gegebenes (Erfahrenes, Erwartetes, Gedachtes, Phantasiertes) im Hinblick auf mögliches Anderssein; er bezeichnet Gegenstände im Horizont möglicher Abwandlungen“ (N. Luhmann, *Soziale Systeme*, Frankfurt a. M. 1984, S. 152).

und Eingangssituationen die Rolle von Übergangsräumen. In diesen Räumen wird der schwierige Übergang vom Modus distanzierter, gleichgültigen, blasierten und intellektualisierten Verhaltens, wie es Simmel als typisch für den öffentlichen Raum beschrieben hat, in den des zugewandten, herzlichen, vertrauten Umgangs unter Freunden und Familienangehörigen in privaten Räumen architektonisch inszeniert. Vorgärten und Eingangssituationen sind Räume, die optisch noch zum öffentlichen Straßenraum gehören, durch niedrige Mauern, Gitter, Vordächer und Treppenstufen aber als privat codiert sind.

Mit Bezug auf historische Prozesse spricht Hannah Arendt von Zwischenzeiten, in denen den Handelnden „ein Intervall in der Zeit zu Bewusstsein kommt, welches ganz von Dingen bestimmt ist, die nicht mehr sind, und von solchen, die noch nicht sind. In der Geschichte haben diese Intervalle mehr als nur einmal gezeigt, dass sie das Moment der Wahrheit enthalten.“⁴

Donald Winnicott, der den Begriff des Übergangsraums in die psychoanalytische Diskussion eingeführt hat, versteht darunter Objekte oder auch konkrete Räume, die nicht vollständig mit Deutungen besetzt sind.⁵ Diese bedeutungsoffenen „Räume“ benötigt das Kind beim Übergang von der Symbiose mit der Mutter zu einer von ihr getrennten, eigenständigen Existenz. Übergangsräume erfüllen eine doppelte Funktion als schutzgebender und als anregender Raum. Die Loslösung aus der Symbiose mit der Mutter ist ängstigend. Der Übergangsraum fungiert als Container dieser Ängste. Als nicht vollständig mit vorgegebenen Bedeutungen besetzter Raum kann er das Kind aber auch dazu anregen, seine Umwelt selber auszudeuten: Die Decke wird zur Mutter, der Stuhl zum Zug und das Zimmer zum Bahnhof. Indem das Kind den Raum spielerisch mit seinen Deutungen besetzt, erfährt es sich als ein Subjekt, das seine Umwelt prägen kann. Und diese Erfahrung – so Winnicott – ist eine Voraussetzung für die Entwicklung des Kindes zu einem eigenständigen Ich.

Winnicott verwendet den Begriff des Übergangsraums metaphorisch. Er bezeichnet damit bestimmte („intermediäre“) Objekte oder soziale Situationen oder konkrete Räume. Auch beziehen sich die Begriffe der Psychoanalyse auf innerpsychische Dynamiken. Sie lassen sich deshalb nicht umstandslos in Begriffe des Städtebaus oder der Sozialwissenschaften übersetzen.⁶ Aber einige der Merkmale, mit denen in der Psychoanalyse die besonderen Qualitäten eines Übergangsraums beschrieben werden, sind nicht notwendig auf eine innere Logik des Subjekts bezogen. Sie lassen sich auf soziale Situationen in städtischen Räumen übertragen.

4 H. Arendt, *Zwischen Vergangenheit und Zukunft. Übungen im politischen Denken I*, München/Zürich 1994, S. 13.

5 D. W. Winnicott, *Reifungsprozesse und fördernde Umwelt*, München 1974, S. 143 ff.

6 Erika Spiegel hat in ihrem Handbuchartikel „Dichte“ (1998) exemplarisch die Denkfehler analysiert, die daraus resultieren, dass unbeachtet bleibt, wie unterschiedlich derselbe Begriff (Dichte) in unterschiedlichen Theoriekontexten (Städtebau, Psychologie, Soziologie) definiert ist; vgl. E. Spiegel, *Dichte*, in: H. Häußermann (Hrsg.), *Großstadt – soziologische Stichworte*, Opladen 1998, S. 39-47.

- ▷ Erstens: Übergangsräume dienen dazu, kritische Situationen zu bewältigen. Die städtebaulichen Hybriden zwischen öffentlichem und privatem Raum erleichtern den Wechsel zwischen Fremdheit und Vertrautheit. Hanna Arendts Zwischenzeiten erlauben ein Moratorium, in dem Entscheidungen reifen können, Winnicotts Übergangsräume bieten Schutz und Anregung in einer kritischen Phase der kindlichen Entwicklung.
- ▷ Zweitens: Übergangsräume sind bedeutungs offen. Sie sind weder physisch noch symbolisch leere Räume. Aber sie sind nicht vollständig ausgedeutet. Städtische Räume können offen sein für neue Deutungen, wenn sie nicht restlos von politischer, kultureller oder ökonomischer Macht vereinnahmt sind.
- ▷ Drittens: Übergangsräume sind kulturell produktive Räume. Da sie nicht lückenlos ausgedeutet sind, erlauben sie produktive Umdeutungen, in denen das Subjekt seine äußere Welt und sich selbst in der Auseinandersetzung mit dem Vorgefundenen neu erfinden kann.
- ▷ Viertens: Übergangsräume sind keine passiven Container, in die unterschiedliche Akteure ihre Deutungen einfüllen. Mit ihrer Geschichte, ihrer Architektur, ihrer Materialität sind sie vielmehr Akteure in der Auseinandersetzung um neue Deutungen.
- ▷ Fünftens: Übergangsräume sind widersprüchliche Räume. Sie bieten Halt und Offenheit, Vertrautheit und Abenteuer, die Chance, eine neue Identität zu gewinnen, aber auch das Risiko zu scheitern.

Städtische Räume sind in der Regel klar definiert als Räume der Arbeit, Räume des Wohnens, Räume der Armen, Räume der Subkulturen etc. Aber es gibt auch Räume, die sich den funktionalen Einteilungen des Städtebaus ebenso entziehen wie den Kategorien der Sozialforschung. Sie sind weder Verkehrsräume noch Gewerbe- oder Wohn- oder Erholungsgebiete, und ihre Bewohner passen nicht in die Schubladen von Schichtungstheorien. Es sind Räume des Dazwischen, Räume, wo der Verwertungsprozess des Kapitals eine Pause eingelegt hat. Es sind auch flüchtige Räume, und häufig tragen ihre Nutzer selber dazu bei, dass sie nicht lange Bestand haben. Um das etwas zu präzisieren sei noch einmal Musil zitiert. Nachdem er die mindestens neun Charaktere eines Landesbewohners beschrieben hat, fährt er fort: Und dann hat jeder „[...] auch noch einen zehnten Charakter, und dieser ist nichts als die passive Phantasie unausgefüllter Räume; er gestattet dem Menschen alles, nur nicht das eine: das ernst zu nehmen, was seine mindestens neun andern Charakter tun und was mit ihnen geschieht; also mit andern Worten, gerade das nicht, was ihn ausfüllen sollte.“⁷

Auch in einer Stadt gibt es „unausgefüllte Räume“, wo all das keine Geltung hat, was die mindestens neun anderen Räume der Stadt ausfüllt. Übergangsräume haben etwas von jenem zehnten Charakter. Sie sind keine Produkte gezielter Planung, es sind unordentliche

7 R. Musil (s. A 3), S. 35.

Räume, die eher zufällig entstanden sind: im Zuge gesellschaftlicher Umbrüche, als Nebenfolgen städtischer Entwicklungsprozesse oder aus spekulativen Erwartungen.

Übergangsräume entstehen erstens im Zuge des ökonomischen Strukturwandels in den gebauten Hinterlassenschaften einer vergangenen gesellschaftlichen Formation. Diesen Typus repräsentieren „Industriebrachen“, für die sich nach dem Rückzug der Industrie keine neuen, zahlungskräftigen Nutzungen finden. Sie bilden sich zweitens in schlecht erschlossenen, von der Stadtentwicklung abgehängten Quartieren, oder wo sich wegen anrühiger Nutzungen seriöse Investoren fernhalten. Diesen Typus von „Resträumen“ findet man in der Umgebung von Häfen und Bahnhöfen. Sie entstehen drittens dort, wo die Eigentümer in Erwartung künftiger, profitablerer Nutzungen nicht mehr in ihre Bestände investieren. Hierfür steht die „Zone of Transition“ (ZoT), wie Ernest Burgess den Siedlungsring um den Central Business District (CBD) genannt hat.⁸ Hier unterlassen Eigentümer Investitionen in der Hoffnung auf renditeträchtige City-Nutzungen. Man könnte sie „Spekulationsräume“ oder „City-Erwartungs-Gebiete“ nennen. Industriebrachen, Restflächen und City-Erwartungs-Gebiete sind vorübergehend bedeutungsoffene Räume. Es sind Räume des Nicht-Mehr und des Noch-Nicht, eben Räume des Übergangs.

Solche Räume haben für Kulturproduzenten handfeste Vorzüge: Sie sind ökonomisch entwertet, also billig und deshalb für die häufig wenig zahlungskräftigen, postindustriellen Nutzer, z.B. Existenzgründer und Kulturinitiativen, ökonomisch zugänglich. Viele, auch großvolumige gewerbliche Gebäude stehen leer, sind also physisch zugänglich. Und sie sind sozial zugänglich: Die Fluktuation ist hoch, weshalb die sozialen Kontrollen hier lockerer sind als in den anderen, mehr beachteten Teilen der Stadt. Wenn es überhaupt Bewohner in unmittelbarer Nachbarschaft gibt, so sind diese oftmals an Belästigungen gewöhnt, weshalb solche Räume für Musikgruppen und lautstarke religiöse Rituale oder andere, die Umwelt belästigende Aktivitäten geeignet sind.

Die Attraktivität von Übergangsräumen für Kulturproduzenten hat neben ihrer ökonomischen, physischen und sozialen Zugänglichkeit noch eine vierte, symbolische Dimension. Aufgelassene Industrieareale und die ZoT sind das Ergebnis gesellschaftlicher Umbrüche. Es sind Räume des Übergangs zwischen verschiedenen gesellschaftlichen Formationen. Eine Kulturinitiative, die sich eine alte Industriehalle aneignet, kann die Spannung zwischen der Geschichte, die in diesem Gebäude präsent ist, und der eigenen Realität für ihre Arbeit nutzbar machen. Die Architektur und die schiere Dimension alter Industrieanlagen erzählen von der Macht der Industriearone, von harter, körperlicher Arbeit, von Ausbeutung, auch vom Selbstbewusstsein der Arbeiter, aber die postindustriellen Nutzer sind dem nicht mehr unterworfen. Sie können die manchmal gewaltigen Räume der Industrie zu ihren Phantasie- und Möglichkeitsräumen umdeuten.

8 E. Burgess, *The Growth of the City*, in: R. Park/E. Burgess (Hrsg.), *The City*, Chicago 1974.

In der europäischen Stadt ist Geschichte präsent. Deshalb ist die Spannung zwischen Gegenwart und Vergangenheit eine typische urbane Erfahrung. Historische Gebäude halten Distanz zu ihren aktuellen Nutzungen und Nutzern. Das Gehäuse einer vergangenen gesellschaftlichen Formation, das seine Zwecke überlebt hat, und nun von anderen Nutzern für ganz andere Zwecke in Dienst genommen wird, bietet Räume, in denen sich Phantasie entfalten kann. Es sind Räume, in denen der heutige Städter reflexive Distanz gewinnen kann zu seiner eigenen Wirklichkeit, eben Räume des Möglichkeitssinns. Historische Gebäude, überflüssig gewordene Industriehallen, Hafenanlagen oder Militärgelände sind Übergangsräume. Es sind keine leeren Räume, im Gegenteil, sie sind voller Geschichte, aber diese Geschichte hat ihre Macht eingebüßt. Die Zwecke, für die sie einmal errichtet worden waren, haben sie verloren, und mit ihnen sind auch ihre alten Bedeutungen, ihre Symbolik von Macht, technischem Fortschritt und Modernität ausgedünnt, sodass sie von neuen Nutzern mit neuen Deutungen besetzt werden können. Die Aneignung der Zeugnisse der Vergangenheit ist immer auch ein Prozess der Umdefinition, bei dem der Aneignende sich eine eigene Umwelt schafft, indem er die alt gewordene mit neuen Zwecken und neuen Deutungen belegt. Der Umbruch von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft birgt die Chance für eine neue Dimension von Urbanität, indem die Hinterlassenschaften der seit der Gründungsphase wichtigsten Epoche der europäischen Stadtgeschichte, die 150 Jahre industrieller Urbanisierung, kritisch angeeignet, ironisch verfremdet und künstlerisch verarbeitet werden. Die Kampagne Essens als europäische Kulturhauptstadt 2010 hat deutlich gemacht, welche Rolle die Auseinandersetzung mit diesem hoch ambivalenten Erbe bei der Bewältigung des Strukturwandels spielen kann, und welche kulturellen Potentiale daraus zu gewinnen sind.

Industriebranchen verdanken ihre Zugänglichkeit und Bedeutungsoffenheit dem Verlust ihrer ursprünglichen Zwecke. Bei den Restflächen der Stadtentwicklung und bei Spekulationsgebieten wie der ZoT ist das anders. Sie werden teilweise sogar intensiv genutzt, aber es wird nicht investiert. Die Restflächen sind aus sehr verschiedenen Gründen – problematische Nutzungen, schlechte Erschließung, Umweltbelastungen etc. – uninteressant für neue Investitionen. Die ZoT entsteht aus dem gegenteiligen Grund. Hier sind die Grundstückspreise oft sogar sehr hoch, aber es wird nicht in die Bausubstanz investiert, weil man auf profitablere Investitionsgelegenheiten im Zuge der Ausdehnung des CBD hofft. Die ZoT ist Spekulationsgebiet, die Dauer ihres Moratoriums ist daher schwerer kalkulierbar und in der Regel kürzer als die der Restflächen.

Die Ursachen ihrer Entstehung und damit zusammenhängend ihr Zeithorizont unterscheiden die drei Typen von Übergangsräumen, aber es bestehen Ähnlichkeiten in ihren baulichen und sozialen Strukturen, und sie erfüllen ähnliche Funktionen für die Stadt. Es sind heruntergewirtschaftete, diffuse Räume, ein Über-, Neben- und Durcheinander von Gebäuden, Menschen und Nutzungen: nichtmodernisierten Wohnungen, Lagerhäusern, Werkhallen, aufgegebenen Betrieben. Sie sind billig, sie bieten viel leeren Raum und die Regelungsdichte ist geringer als in den geordneteren Stadtteilen. Daher eignen sie sich,

Nutzungen und Menschen zu beherbergen, die in den ordentlichen Räumen der Stadt keinen Platz finden, weil sie es nicht bezahlen können oder weil sie dort nicht gern gesehen sind: heruntergekommene Hotels, anrühige Vergnügungseinrichtungen, Enklaven der Armen und der ethnischen Minderheiten. Die schwachen sozialen Kontrollen bedingen überdurchschnittlich hohe Anteile an psychischen Erkrankungen, illegalen Aktivitäten und anderen abweichenden Verhaltensweisen. Die Chicagoer Soziologen bezeichneten die ZoT als „space of vice“, als die Müllkippe der Stadt, wo der „social junk“ sich ablagert, diejenigen, „die vom Entwicklungsgang des industriellen Fortschritts abweichen und von denjenigen Industrieorganisationen, denen sie einmal angehörten, weggeschmissen werden“.⁹

In den Räumen des Übergangs sammeln sich Menschen in Phasen des Übergangs. Das sind Zugewanderte, die ihre vertraute Lebenswelt verlassen haben und in der neuen noch nicht heimisch geworden sind. Saunders hat diese Räume „Ankunftsstadt“ genannt.¹⁰ Einwandererquartiere sind Brückenköpfe vertrauter Heimat in der Fremde, die wichtige Funktionen erfüllen. Der neu Zugewanderte findet dort Menschen, die seine Sprache verstehen und seine Gewohnheiten teilen, materielle, soziale und psychische Hilfen, Schutz vor Isolation, Informationen über die neue Umwelt etc. Einwanderungsquartiere sind Räume des Übergangs zwischen dörflichen und urbanen Lebensweisen, zwischen Herkunftskultur und Einwanderungsgesellschaft. Hier können sich die Netze der Zuwanderer und der Einheimischen überlagern, sodass im günstigen Fall eine produktive Auseinandersetzung zustande kommt zwischen der Kultur der Einheimischen und der der Fremden.

In Phasen des Übergangs befinden sich auch junge Menschen zwischen Jugend und Erwachsenenesein, in Ausbildung oder Studium, in der Phase der Berufsorientierung und vor der Gründung einer Familie. Diese Phase der „Postadoleszenz“ ist eine produktive und riskante Zeit des Experimentierens mit Lebensentwürfen, Wohnweisen, Berufen und Beziehungsformen. In Übergangssituationen befinden sich auch Alleinstehende nach gescheiterten Beziehungen, alte Menschen im Übergang von Autonomie zu Abhängigkeit, ebenso die Transnationalen, die vorübergehend oder saisonweise hier und in ihrem Herkunftsland leben.

Von den Räumen des Übergangs war in der Stadtpolitik selten die Rede, sieht man ab von Sonderprogrammen wie der Internationalen Bauausstellung Emscher-Park oder den aufwendigen Inszenierungen einzelner herausragender Zeugnisse der Industriegesellschaft wie der Zeche Zollverein XII und der Völklinger Hütte, die es zum Status eines Weltkulturerbes gebracht haben. Mit der um 2000 einsetzenden Diskussion um Zwi-

9 R. E. Park, zitiert und übersetzt nach E. Hennig, Chicago School, in: F. Eckardt (Hrsg.), Handbuch Stadtsoziologie, Wiesbaden 2012, S. 95.

10 D. Saunders, Arrival City, München 2011.

schennutzungen hat sich das geändert.¹¹ Seitdem sind eben diese Räume in den Fokus der Planung geraten, aber unter einer anderen Perspektive. Anders als in Teilen der theoretischen Diskussion werden sie in der Praxis der Zwischennutzung im Kontext von Wachstumspolitiken thematisiert. Auf dem Immobilienmarkt fungieren die „Zwischennutzer“ als „Pioniere“, „Pfadfinder“ oder „Trüffelschweine“, die dem Immobilienkapital neue Investitionsmöglichkeiten erschließen, indem sie mit ihren kulturellen Aktivitäten heruntergekommene Standorte aufwerten. Wo die Stadtplanung sich der „Zwischennutzungen“ bedient, ist ihr Blick hoch selektiv. Er richtet sich auf die „jungen Kreativen“, auf Künstler und Studenten, Galerien und Start-Ups. Was sich sonst noch in den Räumen des Übergangs sammelt, ist weniger gern gesehen. Die grundsätzlich befristeten Verträge wie die Kategorie ‚Zwischennutzung‘ selber verweisen auf einen Zustand, der möglichst bald beendet werden soll. Zwischennutzungen sind Verlegenheitslösungen, bis endlich die ordentliche Stadt sich diese Räume zurück erobert. Hier wird dagegen argumentiert, dass die Räume des Übergangs eine auf Dauer gestellte Institution der Stadt sind, weil die Menschen und die Funktionen, die sie beherbergen, ein ständiger Teil der Stadt sind. Die „Zwischennutzer“ verstehen sich selber in der Regel auch nicht als solche, sondern als Bürger mit demselben Recht auf die Stadt wie andere. Das heißt nicht, Möglichkeitsräume seien per Milieuschutz fest zu schreiben. Der Status eines auf Dauer gestellten Reservats widerspräche ihrer Funktion. Die Stadtpolitik sollte aber zulassen, dass solche Räume immer wieder entstehen und nicht alles daran setzen, sie so schnell wie möglich zu beseitigen. Das Desinteresse von Planern und Investoren hat unter Umständen auch gute Seiten. Es verlängert das Moratorium, unter dem Übergangsräume existieren können, und ihre Existenz ist notwendig für jede Stadt. Übergangsräume sind die Auffangbecken für alles, was in der geordneten Stadt nicht wohl gelitten ist. Zugleich aber sind sie auch Räume für unausgegrenzte Ideen, Räume der Vielfalt, des Unangepassten, des Experimentierens, der Überraschungen, der Begegnung mit dem Fremden, kurz: Räume urbaner Kreativität. In den Räumen des Übergangs sammelt sich auch die Hefe der Stadtkultur. Aber es sind ihrer Natur nach flüchtige Räume, und je höher die kulturelle Produktivität ihrer Bewohner, desto schneller verschwinden sie wieder. Studenten, Postadoleszente, Künstler und Beschäftigte der Kreativwirtschaft tragen mit ihren Aktivitäten dazu bei, dass die Nischen der Stadtentwicklung, auf die sie doch angewiesen sind, wieder verschwinden.

In einer seiner phantastischen Erzählungen beschreibt Stanislaw Lem¹² die Erschaffung der Welt als das Gegenteil schöpferischer Gestaltung. Vielmehr wendet Gott in

11 Vgl. P. Oswald/K. Overmeyer/P. Misselwitz, *Urban Catalyst. Mit Zwischennutzungen Stadt entwickeln*, Berlin 2013. Für eine differenzierte Darstellung der Entwicklung dieser Diskussion vgl.: T. Honeck, *Zwischennutzung als soziale Innovation Von alternativen Lebensentwürfen zu Verfahren der räumlichen Planung*, in: *Informationen zur Raumentwicklung* Heft 3/2015, S. 219-231.

12 S. Lem, *Tagebuch*, in: F. Rottensteiner (Hrsg.), *Stanislaw Lem. Mehr phantastische Erzählungen*, Frankfurt a. M. 1981, S. 65-86.

einem Akt der „Selbstbegrenzung“ seine Macht gegen sich selbst, um sich soweit zurückzunehmen, dass Raum entsteht für die Entfaltung von etwas Eigenständigem jenseits seiner Allmacht und Allwissenheit. Nun wird man dem Planer Allmacht und Allwissenheit nicht vorhalten können – und unter Gesichtspunkten von Demokratie und Datenschutz auch nicht wünschen –, aber Lems ironische Erzählung verweist auf die Paradoxie der Aufgabe, die flüchtigen Räume des Übergangs vor Gentrifizierung zu schützen und dennoch ihren Eigendynamiken Raum zu lassen, also zugleich zu intervenieren und nicht genau hinzusehen. Das verlangt eine Verbindung formeller und informeller Instrumente, Vorgehensweisen und Organisationsformen, wie sie laut Honeck, wenn auch unter anderen Zielsetzungen, im Umgang mit Zwischennutzungen entwickelt worden ist.

STADTBILDER – LEITBILDER – DIGITALE INTERVENTIONEN

Der Blick auf die berufliche Agenda von Erika Spiegel offenbart eine unermüdlich produktive Wissenschaftlerin mit breit gefächertem Themenspektrum: Studien über die Planung und Entwicklung neuer Städte in Israel, Beiträge zu Architektur, Städtebau und Baukultur(en), Analyse „Neuer Haushaltstypen“. In den ersten Jahren nach 2000 standen Untersuchungen über die Folgen des demographischen Wandels für Stadtentwicklung und Wohnungspolitik sowie die Auseinandersetzung mit baulich-räumlichen Strukturkonzepten und Strategien für die zukünftige Stadt im Mittelpunkt ihrer Arbeit. In Beiträgen der Jahre 2004 bis 2010 ging es Erika Spiegel unter anderem um den Wandel des Stadtbilds mit Auswirkungen auf Nutzung und „Lesbarkeit“ der Stadt sowie um die Frage nach zukunftsfähigen und zukunftsweisenden räumlichen Strukturen. Manche ihrer Überlegungen greife ich hier auf und versuche sie um Erkenntnisse und Diskussionen der letzten fünf Jahre zu ergänzen; diese sind besonders durch das rasante Vordringen der Digitalisierung mit beträchtlichen Konsequenzen für Stadtleben, Stadtstruktur und Stadtentwicklung geprägt.¹

»STADTLICHTUNGEN« UND DIE

»WACHSENDE DIVERGENZ VON STANDORT, FUNKTION UND GESTALT«

Auswirkungen des demographischen und wirtschaftlichen Strukturwandels auf Stadtgestalt und Stadtentwicklung standen in den ersten 15 Jahren nach der politischen Wende angesichts dynamischer Schrumpfungsprozesse vor allem in ostdeutschen Städten im Zentrum der Planungsdiskussion. Ein Gang durch den Leipziger Osten im Mai 1991 anlässlich einer Tagung der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL) – quasi „eine Art Schnellkurs zum Thema ‚Schrumpfende Städte‘“ – bescherte Erika Spiegel nach eigenem Bekunden ein „Schlüsselerlebnis“: Angesichts vieler innerstädtischer Blöcke mit einem Gemisch aus intakten, ruinösen und leerstehenden Häusern sowie immer wieder auch Baulücken – mehr oder weniger aufgeräumt –, alles „keine anderthalb Kilometer vom Hauptbahnhof entfernt“, drängte sich ihr eine Frage auf, die sie im Okto-

1 Für ergänzende Hinweise und hilfreiche Anregungen danke ich Johann Jessen.

ber 2004 bei einem Vortrag in München „Entwicklungslinien des Städtebaus – zwischen Wachstum, Stagnation und Schrumpfung“ zum Thema machte.² Diese Frage habe ihr „über Jahre hinweg keine Ruhe“ gelassen: „Was für Gestaltelemente würde es geben, die geeignet sein könnten, den fragmentierten Blöcken wieder zu einem Zusammenhang zu verhelfen?“

Am Ende des Vortrags richtete sie einen dringenden Appell an die Disziplin Städtebau: Wenn diese „ihren Anspruch auf vorwegnehmende Gestaltung der Zukunft nicht aufgeben“ wolle, müsse sie über „neue stadträumliche Konzepte“ nachdenken. Es gelte, die Chancen, die sich aufgrund der Schrumpfungsprozesse ergeben, zu nutzen, „sich endgültig von längst überholten Leitbildern zu trennen“ und die „Stadt der Zukunft vielleicht auch mehr den Vorstellungen der Bewohner anzupassen, denen offene, weniger dicht bebaute und verstärkt garten- und landschaftsbezogene Stadträume sicher mehr entgegen kommen als die verdichtete, steinerne nahezu flächendeckend überbaute Stadt der Gründerzeit“.³

Der Münchener Vortrag habe ihr, so Originalton Erika Spiegel, „Weiterungen eingebrockt“: Ulrich Conrads, ehemaliger Chefredakteur der „Bauwelt/Stadtbauwelt“ und Gründer der Taschenbuchreihe „Bauwelt Fundamente“, trug ihr an, diesen Vortrag zum Ausgangspunkt für einen Band in dieser Reihe zu nehmen. Die Publikation „Stadtlichtungen“ erschien im Jahr 2007 als 138. Band der „Bauwelt Fundamente“, herausgegeben von Erika Spiegel gemeinsam mit der Landschaftsarchitektin Undine Giseke: ein „interdisziplinär angelegter Sammelband“, in dem nach Strukturkonzepten und Planungsstrategien gefragt wird, mit denen den Konsequenzen des Schrumpfens („das Verhältnis von bebauten und unbebauten Flächen gerät in Bewegung“) zu begegnen ist.⁴ Zwei der für das Buch präzisierten Leitfragen lauten: „Wo, in welchen Teilen der Stadt werden sich Leerstände und Abrisse so häufen, dass sie die derzeitige baulich-räumliche und Nutzungsstruktur in Frage stellen?“ – und: „Nach welchen baulich-räumlichen, funktionalen und strategischen Gesichtspunkten wären Strukturkonzepte zu entwickeln, die sowohl den heutigen Gegebenheiten Rechnung tragen als auch die Sicht auf eine andere Stadt eröffnen?“⁵

Als eine wichtige Quintessenz des Buches betonen die Herausgeberinnen, dass keine generalisierenden Modelle zur Steuerung von Schrumpfungsprozessen und zum Umgang mit deren Folgen (Leerstand, Brachen, Interimsnutzungen) entwickelt werden können. Dies ergebe sich aus der Tatsache, dass sich „die Entwicklungspfade und Entwicklungsziele der einzelnen Städte zunehmend differenziert haben“. Im internationalen Konkur-

2 E. Spiegel, Typoskript des Vortrags, 2004. Der Vortrag war in die Veranstaltung „Gerd Albers im Profil“ unter dem Motto „Städtebau – eine schöne Kunst?“ eingebunden.

3 Ebda., S. 9.

4 U. Giseke/E. Spiegel (Hrsg.), Stadtlichtungen. Irritationen, Perspektiven, Strategien, Basel/Gütersloh 2007.

5 Ebda., S. 12.

renzkampf – so die plausible Erklärung – würden deshalb „die örtlichen Verhältnisse, die je besonderen Gegebenheiten und Zielvorstellungen der Städte“ und damit die potentiellen Alleinstellungsmerkmale der jeweiligen Stadt eine besondere Rolle spielen: „Individuelle, stadtspezifische Konzepte“ werden für die Stadtentwicklung immer wichtiger.⁶

Beobachtungen, wie sich die baulich-räumlichen Strukturen der Städte verändern, scheinen Erika Spiegel auch die folgenden Jahre umgetrieben zu haben. Als ihr am 9. November 2010 die Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund die Ehrendoktorwürde verlieh, stellte sie die „wachsende Divergenz von Standort, Funktion und Gestalt“ ins Zentrum ihrer Dankesrede.⁷ Dieses Phänomen werde zwar in dem von der Wüstenrot Stiftung herausgegebenen Band „stadtmachen.eu“⁸ bereits ansatzweise diskutiert, doch ansonsten viel zu wenig beachtet. „Zeichen der Raumplanung“, das Einladungs-Motto der Veranstaltung, nahm sie zum Anlass, ihre Analyse des Zusammenhangs dieser drei stadträumlichen Elemente um Eindrücke der eigenen Stadtwahrnehmung zu ergänzen.

Standort, Funktion und Gestalt der Städte hätten lange „in einem sachlich begründeten, unmittelbar nachvollziehbaren Zusammenhang“ gestanden, einem Zusammenhang, „der die baulich-räumliche Struktur der Stadt prägte und der auch im Stadtbild mühelos ablesbar war“. Dagegen seien diese Elemente heute durch den Stadtumbau und durch Umnutzungen „entkoppelt“. Nicht nur gewandelte Standortbedingungen und Konstruktionsprinzipien sprächen für eine weitere Entkoppelung, sondern „erst recht die heute vorherrschenden Leitvorstellungen der städtebaulichen Planung“ – festgemacht am Prinzip Funktionsmischung, „einer dominierenden Maxime des neueren Städtebaus“. Gegenüber dem Leitbildwechsel zur kompakten und Nutzungsgemischten Stadt in den 1990er-Jahren – aus ihrer Sicht eine „Rückkehr zur Stadt des 19. Jahrhunderts“ – hatte sich Erika Spiegel bereits 2004 kritisch geäußert. In ihrem Beitrag über die Entwicklungslinien des Städtebaus, entstanden unter dem Eindruck der massiven Schrumpfungsprozesse, formulierte sie leicht provokant: „Keine Auflockerung, sondern Verdichtung, keine Gliederung, sondern Verflechtung, keine Funktionstrennung, sondern Funktionsmischung, keine Rückbesinnung auf Natur, sondern Bekenntnis zur Stadt, und diese als bald geadelt zur Europäischen Stadt.“⁹

Unübersichtlichkeit und Orientierungsprobleme seien die Folgen der Entkoppelung von Standort, Funktion und Gestalt. Ohne „anderweitig erworbene Vorkenntnisse“ könne man sich „weder an der gewachsenen Stadtstruktur noch am Stadtbild orientieren“. Vor diesem Hintergrund erlangten „Orientierungselemente“ wie eine „großvolumige,

6 Ebd., S. 253 f.

7 E. Spiegel, Zur wachsenden Divergenz von Standort, Funktion und Gestalt; vgl. den Abdruck in diesem Heft.

8 J. Jessen/U.M. Meyer/J. Schneider, stadtmachen.eu. Urbanität und Planungskultur in Europa, Stuttgart 2008.

9 E. Spiegel (s. A 2), S. 5.

spektakuläre, weithin sichtbare Architektur“, „Merk- und Wahrzeichen“ sowie einheitliche Leitsysteme (Handlungsfeld „Signaletik“) zentrale Bedeutung. An die nach Kevin Lynch für die Stadtwahrnehmung zentralen Strukturelemente „Wege, Bereiche, Grenzlinien, Brennpunkte, Merk- oder Wahrzeichen“ erinnernd, plädiert Erika Spiegel für eine stärkere „städtebauliche Akzentuierung“ von Brennpunkten und von Wegen, die diese verbinden.

Wie auch immer man die städtebaulichen Prinzipien beurteile, die sozio-ökonomischen und technisch-organisatorischen Entwicklungen führten „zu einer Auflösung der überkommenen stadträumlichen Strukturen“ und seien „irreversibel“. Skepsis klingt an, inwieweit „eine neue Generation von Stadtbewohnern und Stadtbenutzern“ diese fragmentierte Stadt in ihrer Struktur erfassen und verstehen könne, auch wenn sie dank wirkungsvoller Leitsysteme und digitaler Navigationssysteme an ihre Ziele gelangen würde.

Die Überlegungen von Erika Spiegel zur wachsenden Divergenz von Standort, Funktion und Gestalt sowie ihr Plädoyer, der neuen Unübersichtlichkeit mit Orientierungshilfen zu begegnen, regen mich dazu an, zunächst unter dem Stichwort „Stadtbilder“ zu erörtern, wie das Thema Wahrnehmung und Lesbarkeit der Stadt aktuell diskutiert wird. Unter dem Stichwort „Leitbilder“ geht es anschließend darum, welche Strategien und Konzepte für die zukünftige Stadt und neue urbane Räume derzeit im Gespräch sind. Mit der rasanten digitalen Durchdringung des städtischen Alltags haben sich auch die Kontexte von Stadtbildern und Leitbildern verändert.¹⁰ Alle städtischen Lebensbereiche wurden in den letzten Jahren von Interventionen der Informations- und Kommunikationstechnologien sowie den darauf basierenden technischen und sozialen Netzwerken – lokal und global mit atemberaubender Geschwindigkeit – durchsetzt.¹¹ Stadtnutzung und Stadtwahrnehmung sind davon ebenso berührt wie Städtebau und Stadtplanung. Einige dieser Rückwirkungen der Digitalisierung auf Stadt- und Leitbilder werden in diesem Beitrag thematisiert – allerdings nur kursorisch und thesenhaft, weil sich diese Wechselverhältnisse mit dem technologischen Fortschritt dynamisch verändern – die Stadt als Zukunftslabor. Gleichwohl erscheint dies sinnvoll, da Ausmaß, Intensität und Wirkungsbereiche sowie Chancen und Risiken der Digitalisierung in Planerkreisen erst seit kurzem zur Kenntnis genommen werden. Inzwischen wächst aber unter Chiffren wie *Information City*, *Smart City* oder *Digital City* auch die Aufmerksamkeit im planerischen Diskurs.¹²

10 Von 2001 bis 2014 hat sich die Nutzerquote des Internets verdoppelt. Nach der Online-Studie von ARD/ZDF 2014 waren im vergangenen Jahr rund 80% aller über zehn Jahre alten Personen in Deutschland online, etwa die Hälfte davon nutzten das mobile Internet per Laptop, Smartphone und/oder Tablet. Alles spricht dafür, dass sich diese Anteile weiter erhöhen; vgl. www.ard-zdf-onlinestudie.de [18.09.2015].

11 Vgl. H. Rauterberg, *Wir sind die Stadt! Urbanes Leben in der Digitalmoderne*, Berlin 2013.

12 Stadtbauwelt, H. 190/2011 (Themenheft „Virtuelle Stadt“); H. von Lojewski/T. Munzinger, *Smart Cities und das Leitbild der europäischen Stadt*, in: *Städtetag aktuell*, H. 9/2013, S. 10-11; J. Libbe, *Smart City: Herausforderung für die Stadtentwicklung*, in: *Difu-Berichte*, H. 2/2014, Standpunkt; Planerin, H.

STADTBILDER – NEUE BLICKE AUF DIE STADT

Im Herbst 2000 wurde die „Bundesinitiative Architektur und Baukultur“ gegründet; sieben Jahre später nahm die „Bundesstiftung Baukultur“ ihre Arbeit mit dem Ziel auf, Baukultur in Deutschland zu fördern und die Öffentlichkeit für dieses Thema zu sensibilisieren. Darin zeigt sich das in den letzten Jahren gewachsene öffentliche Interesse an der Gestaltung städtischer Umwelt sowie an der Qualität von Architektur und Städtebau. Etwa gleichzeitig, doch unabhängig davon, dynamisierten sich durch die Verbreitung von Digitalkameras und durch die zivile Nutzung von satellitengestützten Ortungssystemen die bereits im vorigen Jahrhundert aufgekommenen Tendenzen zum Bildgebrauch in der Alltagskultur, in medien- und bildwissenschaftlichen Kreisen etikettiert als *pictorial* oder *iconic turn*.¹³ Dominanz und Macht von Bildern sind seitdem Thema von interdisziplinären Diskursen und Forschungen über Funktion, Gebrauch und Wirkung von Bildern – auch von „Verbildlichungen“ im Zusammenhang mit Stadt und Planung.

Die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL) widmete ihre Jahrestagung 2009 in Bremen den „Bildern der Stadt“, einem Thema, das allerdings – dies offenbart die Dokumentation von Beiträgen und Ergebnissen der Veranstaltung¹⁴ – wegen des weit aufgefüllten bildbezogenen thematischen Angebots schwer zu fassen war. Im Mittelpunkt der Vorträge und Debatten standen Bildproduktion und Bildpolitik der Professionen Städtebau, Stadt- und Landschaftsplanung. Betrachtungen zum Stadtbild changierten zwischen Fragen nach Status und Funktion von (Ab-)Bildern der realen Stadt, nach Bildern als Medium zur Vermittlung von Plänen und Projekten (als Vorwegnahme künftiger Wirklichkeit) sowie nach den ästhetisierten und inszenierten Bildern im Rahmen von Stadtmarketing und Imagekampagnen.

Manche aufschlussreichen Aspekte des kulturwissenschaftlichen Einführungsvortrags von Susanne Hauser über Entdeckungen und Erklärungen der „in den letzten Jahren boomenden“ Bildwissenschaften¹⁵ verhallten folgenlos – beispielsweise Fragen des reflektierten Bildgebrauchs, der Bildwirkung, der Bedeutung abstrakter analytischer Bilder (zum Sichtbarmachen von Zusammenhängen wie Diagramme, Karten). Ein Kernsatz

3/2015 (Themenheft „Digital vernetzt. Die nutzergenerierte Stadt“); U. Berding/A. Havemann, Hier und jetzt 2.0. Oder: Der Mensch im Zeitalter seiner medialen Verortbarkeit, pnd I online I/2015, S. 1-4; polis, H. 2/2015 (Themenheft „Visions for a smarter city“); Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), Virtuelle und reale öffentliche Räume. Eine sondierende Studie zum Wandel öffentlicher Räume im digitalen Zeitalter (BBSR-Online-Publikation 07/2015, Bonn, Juli 2015), B. Streich, Subversive Stadtplanung, Heidelberg 2014.

13 Vgl. G. Boehm, Jenseits der Sprache: www.iconicturn.de/2004/11/jenseits-der-sprache/ [02.10.2015]; D. Bachmann-Medick, Gegen Worte – Was heißt „Iconic/Visual Turn“?, in: Gegenworte, H. 20/2008, S. 10-15.

14 Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (Hrsg.), Bilder der Stadt. Almanach 2009/2010, Berlin 2010.

15 S. Hauser, Stadtbildproduktionen – die Sichtbarkeit der Stadt, in: ebda., S. 21-32.

ihres Vortrags lautete, dass „das Bild legitimiert nur eine Rolle spielen kann, wo es durch einen Diskurs abgestützt wird.“¹⁶ Im planerischen Zusammenhang dürfte dies zum Beispiel durch Erläuterungsberichte und Bildlegenden, Diskussionsrunden in Werkstätten und Jurys in der Regel noch gewährleistet sein. Doch verweist dieser Satz auf die oft polarisierten Debatten über Bilder zwischen Planungspraktikern und Wissenschaftlern. Praktiker betonen die wichtige Funktion von Bildern als Medium der Anschauung bei der Verständigung über planerische Vorhaben. Dabei sind sie sich auch der ambivalenten Rolle von Bildern bewusst, etwa wenn diese vorgeben, Endzustände abzubilden, wenn städtische Komplexität auf Architekturfragen reduziert wird oder wenn Fragen zur Nutzung ausgeblendet werden. Wissenschaftler kritisieren die unbestimmten Lesarten von Bildern und misstrauen deren imaginativer Kraft; sie geben der Sprache wegen deren Eindeutigkeit und Rationalität den Vorzug.¹⁷

Einige für Stadtgestaltung und Stadtplanung wichtige Aspekte zum Stadtbild wurden im Rahmen der DASL-Tagung nur am Rande behandelt, obwohl sie in den letzten Jahren erhöhte Aufmerksamkeit auf sich zogen. Dazu zählt das Themenfeld „Stadt als Wahrnehmungsraum aus der Perspektive ihrer Nutzer“. In einigen Beiträgen wurde zwar auf Kevin Lynch und seine empirische Methode zur Erhebung von Vorstellungsbildern hingewiesen, jedoch nur als historische Referenz. Auch die Folgen der Digitalisierung für Stadtbild, Stadtdarstellung und Stadtentwicklung spielten im Rahmen der DASL-Tagung noch keine Rolle, obwohl sich durch den mobilen Zugang zum Internet nach Einführung des Smartphones im Jahr 2007 Wahrnehmung und Nutzung städtischer Umwelt verändert haben und zusätzliche Präsentationsformen von Stadtbildern möglich wurden.¹⁸

Die Konzepte zur Stadtbildanalyse des amerikanischen Architekten Kevin Lynch, Schüler von Frank Lloyd Wright, sind in den letzten Jahren wieder aufgenommen worden. Sein einflussreichstes Buch *The Image of the City*,¹⁹ zuerst erschienen 1960, gilt als Standardwerk und „Klassiker“ der planerischen Fachliteratur.²⁰ Es wirkt bis heute als eine Quelle der Inspiration. Dies zeigt sich etwa auch darin, dass Erika Spiegel sich auf ihn bezieht, wenn sie seine Strukturelemente des Stadtbilds in Beziehung zu dem von ihr konstatierten Phänomen der wachsenden städtischen Unübersichtlichkeit setzt.²¹ Die Gründe für diese fortdauernde Attraktivität lassen sich in den Grundelementen seines Konzepts finden. Inspiriert von den Eindrücken eines einjährigen Reisestipendiums zur Erkundung europäischer Städte (1953/54), die er – dies ist einer Veröffentlichung seiner Schrif-

16 Ebda., S. 25.

17 Beispielsweise im Rahmen eines 1996 durchgeführten Werkstattgesprächs: D.A. Keller/M. Koch/K. Selle, Planung + Projekte. Verständigungsversuche zum Wandel der Planung.

18 S. Höffken, Mobile Partizipation. Die Fortentwicklung der Partizipation in der Netzwerkgesellschaft – Wie Bürger mit dem Smartphone bei der Stadtplanung mitwirken; Diss. Universität Kaiserslautern 2014.

19 K. Lynch, Das Bild der Stadt, Frankfurt a.M./Berlin 1965 (*The Image of the City*; Cambridge/Mass. 1960).

20 T. Sieverts, Wiedergelesen: Kevin Lynch und Christopher Alexander, in: DISP, H. 129/1997, S. 52-59.

21 E. Spiegel (s. A 7).

ten durch zwei ehemalige Studenten und Mitarbeiter zu entnehmen – in einem Reisetagebuch notierte,²² konzentrierte sich Kevin Lynch bei seiner Stadtbildanalyse auf die „besondere visuelle Qualität“ der Stadt, auf ihre „Klarheit oder ‚Ablesbarkeit‘“.²³ Im Vordergrund des Untersuchungsansatzes stand die Frage nach dem subjektiv wahrgenommenen Bild der Stadt und den Orientierungsmustern am Beispiel der Stadtzentren von Boston, Jersey City und Los Angeles. Den subjektiven „Vorstellungsbildern“ schrieb er die Komponenten „Identität“, „Struktur“ und „Bedeutung“ zu. Das Stadtbild ordnete er in die fünf immer wieder zitierten Elemente: Wege, Grenzlinien (Ränder), Bereiche, Brennpunkte, Merk- oder Wahrzeichen. Lynch war besonders an dem Unterschied zwischen Innenbild und Außenbild interessiert. Er verglich Zeichnungen professioneller Beobachter mit Wegbeschreibungen und aus dem Kopf skizzierten Stadtteilkarten von kleinen Bevölkerungsgruppen (*mental mapping*) und ermittelte so das Bild, das diese sich von ihrer Stadt machen.

Das Buch stieß auf große Resonanz; früh wurden aber auch methodische Schwächen des Ansatzes konstatiert.²⁴ Obwohl Kevin Lynch die Komponenten „Identität“ und „Bedeutung“ thematisierte, reduzierte er die städtische Umwelt auf Form und Gestalt und beschränkte die Detailanalyse auf die physischen Elemente der Stadt. Das anhaltende Interesse an seinem Buch richtete sich vor allem auf die Methode des *mental mapping* oder der kognitiven Kartierung. Schon in den 1960er-Jahren wurde diese Methode auf Folgestudien in niederländischen Städten (Derk de Jonge) und in Berlin (Thomas Sieverts, Alan Waterhouse, Joachim Franke) übertragen.

Lynchs besonderes Verdienst wird darin gesehen, dass er überhaupt die Forschungsfrage nach dem Vorstellungsbild aufgeworfen und Grundlagen für das Erfassen der individuellen Wahrnehmung von Stadt entwickelt hat. Sein mit dieser Untersuchung verbundenes Anliegen, aus den empirischen Ergebnissen Entwurfsprinzipien für einprägsame und lebendige Städte abzuleiten und durchzusetzen, gilt allerdings als gescheitert.

Die Wiederentdeckung der Gedankenwelt von Kevin Lynch hat vermutlich damit zu tun, dass im Zuge der inzwischen weltweiten Konkurrenz der Städte um Attraktivität, wirtschaftlichen Erfolg, Lebensqualität und kulturelle Anziehungskraft die so genannten „weichen Standortfaktoren“ eine große Rolle spielen. Die erneuerte Aufmerksamkeit für seine Arbeiten zeigt sich in mehreren Zusammenhängen. Bücher von und über Lynch, allen voran „Das Bild der Stadt“, werden weiter publiziert und rezipiert. Inzwischen wurde „Das Bild der Stadt“ auch wirkungsgeschichtlich aufgearbeitet. Ein umfassender „Kom-

22 T. Banerjee/M. Southworth (eds.), *City Sense and City Design. Writings and Projects of Kevin Lynch*, Cambridge/Mass. 1995.

23 K. Lynch (s. A 19), S. 12.

24 Hierzu als aktuelle Darstellung und Kritik des Ansatzes von Kevin Lynch: K. Wagner, *Die visuelle Ordnung der Stadt. Das Bild der Stadt bei Kevin Lynch*, auf: H-Soz-Kult: www.hsozkult.de/debate/id/Diskussionen-774 [17.09.2015] und J. Seifert, *Stadtbild, Wahrnehmung und Design*, Gütersloh 2011.

mentar“ mit dem Untertitel „Kevin Lynch revisited“ erschien 2011 (wie das Original) in der Reihe „Bauwelt Fundamente“ (Band 148).²⁵ In aktuellen Forschungsprojekten und Studien bildet das Lynchsche Stadtbildkonzept einen zentralen Bezugspunkt. So geht es Michael Steinbusch in seiner Dissertation um die „textwissenschaftliche Weiterführung“ dieses Ansatzes, um einen „Beitrag zur Theorie und zur empirischen Erforschung der mentalen Bilder, die Bewohner von ihren Städten haben“²⁶ mit Bezug darauf, dass auch Lynch Interviews führte und sie für die Auswertung der zeichnerischen Protokolle nutzte. Unter Rekurs auf Lynch beschäftigen sich Anne Brandl mit der „sinnlichen Wahrnehmung von Stadtraum“ und Sergej Stoetzer mit der „Aneignung von Orten.“²⁷ In anderen Studien wird die Methode des *mental mapping* eingesetzt, um die Wahrnehmung von Städten oder Stadtteilen zu ergründen.²⁸

Aber auch Experten, die sich im *Senseable City Lab* am *Massachusetts Institute of Technology* (MIT) mit den Folgen der Digitalisierung für den städtischen Alltag und die Stadtplanung befassen, beziehen sich auf Gedankengänge und Ideen von Kevin Lynch. So fragen die Architekten Dietmar Offenhuber und Carlo Ratti,²⁹ beide (wie Lynch) dem MIT verbunden, nach den Auswirkungen ortsbasierter Echtzeitdaten und Medien auf das Leben im urbanen Raum und die Entwicklung der Städte. Sie vermuten, dass sich aus einer Übertragung des Konzepts von „Das Bild der Stadt“ auf die gegenwärtige Stadt, die durch Echtzeit-Informationen charakterisiert ist, etwas vollkommen Anderes ergeben würde, auch wenn dabei die von Lynch hochgeschätzten Qualitäten „Bildhaftigkeit“ (*imageability*) und „Lesbarkeit“ (*legibility*) zugrunde gelegt würden.³⁰ Lynch habe schon in seinem 1972 in Boston erschienenen Buch *What Time is This Place?* die Kategorie „Lesbarkeit“ aus anderer Perspektive betrachtet und überlegt, wie die Dimension Zeit in der städtischen Umwelt erfahrbar gemacht werden könne. Orientiert an den technischen Möglichkeiten seiner Zeit schlug er vor, im öffentlichen Raum Teleskope zu installieren und so Ein-

25 J. Seifert (s. A 24).

26 M. Steinbusch, Die Stadt im Text. Sprachgrammatische Bilder der Zwischenstadt, Berlin 2013: www.opus4.kobv.de/opus4-udk/home [17.09.2015].

27 A. Brandl, Die sinnliche Wahrnehmung von Stadtraum. Städtebautheoretische Überlegungen, Online-Veröffentlichung 2013: www.dx.doi.org/103929/ethz-a-010069284 [18.09.2015]; S. Stoetzer, Aneignung von Orten. Raumbezogene Identifikationsstrategien, Darmstadt 2014: www.tuprints.ulb.tu-darmstadt.de/id/epint/3833 [22.09.2015].

28 D. Ziervogel, Mental-Map-Methoden in der Quartiersforschung: www.doc4web.de/doc/811041754433 [05.10.2015]; P. Quentin, Stadtwahrnehmung und Stadtentwicklung – eine Mental Map Studie zum Zentrum von Frankfurt/Oder, 2009.

29 Dietmar Offenhuber, Studium der Architektur, Arbeitsfeld „Accountability Design“; der italienische Architekt Carlo Ratti ist Leiter des „Senseable City Lab“ am MIT. Gemeinsam haben sie einen „Bauwelt Fundamente“-Band herausgegeben: D. Offenhuber/C. Ratti (Hrsg.), Die Stadt entschlüsseln: Wie Echtzeitdaten den Urbanismus verändern, Gütersloh 2013.

30 D. Offenhuber/C. Ratti, Reading the City – Reconsidering Kevin Lynch’s Notation of Legibility in the Digital Age: www.scribd.com/doc/275786687/Offenhuber-Ratti-Small#scribd [23.09.2015].

blicke in die Geschichte der jeweiligen Orte sichtbar werden zu lassen.³¹ Mit den Fortschritten der Simulationstechniken, die man sich damals nicht hat vorstellen können, hat dieser Gedanke fast ein Vierteljahrhundert später in Berlin an markanter Stelle mit dem Projekt *Timescope* besondere Gestalt angenommen: Art+Com Studios, eine 1988 gegründete deutschen Digitalagentur, hat 1996 an zentralen Orten des nicht mehr vorhandenen Verlaufs der Berliner Mauer Geräte installiert, mit denen aktuelle Standbilder des leeren Mauerstreifens, mit historischen Aufnahmen überblendet, ein Bild davon vermitteln, „wie die Mauer aussah und wo sie die Stadt teilte“.³²

Die neu verfügbaren Techniken ermöglichen die Kombination von simulierten und realen Bildern sowie computergestützte Simulation und Animation, die nun als Verfahren zur Präsentation von architektonischen, städtebaulichen und stadtplanerischen Projekten und Entwürfen eingesetzt werden. Künstliche Räume (*Virtual Reality* oder *Cyberspace*) können numerisch generiert und interaktiv auch begangen werden. Berlin, Dresden und Hamburg haben als erste deutsche Städte in den Jahren 2005 bis 2007 virtuelle dreidimensionale Stadtmodelle präsentiert, vorerst als Informationsplattform und zur Selbstdarstellung.³³

Durch verbesserte Datengrundlagen (Satellitenfotos, Vermessung), Detaillierungs- und Interaktivitätsgrade weisen 3D-Stadtmodelle inzwischen nahezu fotorealistische Darstellungsstandards auf und können aus allen Himmelsrichtungen betrachtet werden. Die Modelle werden zur Lösung vielfältiger Aufgaben eingesetzt: Stadtmarketing, Veranschaulichung von Planungsalternativen, Visualisierung von Verkehrsströmen, Vermarktung von Immobilien und Gewerbeflächen, Katastrophenschutz, Sichtbarkeitsanalysen. Mittlerweile verfügen viele Städte über 3D-Modelle, die online abgerufen und realitätsnah erkundet werden können, doch noch nicht bei allen kann der Nutzer die Daten auch für eigene Zwecke weiterbearbeiten.

Berlin verfügt seit März 2015 als bisher einzige deutsche Stadt über „ein flächendeckendes volltexturiertes Stadtmodell“, das neue „3D-Stadtmodell des *Business Location Centers*“. Dem Presstext zufolge baut Berlin „als digitale und innovative Stadt“ damit seine „Vorreiterrolle in Europa“ aus. Das Modell ist als *Open Data* zugänglich und steht als kostenloser Download zur Verfügung.³⁴ Mit einem derartigen dreidimensionalen „Stadtmodell“ und seiner virtuellen Präsenz sind neue Dimensionen des Umgangs und der Rezeption geschaffen. Die Institutionen „Technologiestiftung“ und „Berlin Partner für Wirt-

31 Hinweis ebda., S. 9.

32 Vgl. www.artcom.de/project/timescope/ [25.09.2015].

33 Vgl. dazu „Arbeitsplatz Erde. 3D-Stadtmodelle, Stadtplan + Höhenangabe = 3D-Stadtmodell?": www.arbeitsplatz-erde.de/index.php?id=54 [06.10.2015]; Dresden als weltgrößtes 3D-Modell im Internet: www.heise.de/newsticker/meldung/Dresden-als-weltgroesstes-3D-stadtmodell-im-internet-149096.html [06.10.2015]; *Städtetag Nordrhein-Westfalen*, 3D-Stadtmodelle. Eine Orientierungshilfe für die Städte in NRW, Stand Dezember 2004.

34 Presseinformation vom 3. März 2015.



Abb. 1, 2: 3D-Stadtmodelle erzeugen auf dem Monitor oder dem Handy ein virtuelles Bild der urbanen Umgebung. Die ersten Städte in der Welt, die sich fast vollständig in 3D präsentierten, waren Berlin, Dresden und Hamburg; Quelle: www.arbeitsplatz-erde.de [06.10.2015].

schaft und Technologie“ riefen im Juni zur Teilnahme am Projekt „#Berlin 3D – Hacking Berlin’s City Model“ auf, um Ideen für die experimentelle und kreative Anwendung der Modelldaten zu erlangen. Bereits im Juli 2015 konnten ausgewählte Vorschläge präsentiert werden: virtuelle Stadtrundgänge und dreidimensionale „Ausdrucke“ einzelner Gebäude auf 3D-Druckern.

Die Dokumentation und Rekonstruktion gefährdeter oder nicht mehr vorhandener Bauten ist länger schon ein eigenes Anwendungsfeld der neuen Technologien. Durch die Zerstörungswut islamistischer Terroristen hat es dramatische Aktualität erlangt. Die immensen Verluste kulturgeschichtlich wertvoller Stadtsubstanz in Vorderasien (Nimrud, Mossul, Palmyra) haben Institutionen der digitalen Archäologie auf den Plan gerufen. Auf Basis von Laienfotos mit zur Verfügung gestellten 3D-Kameras soll entsprechendes Kulturgut nun auch präventiv dokumentiert werden, um es nach Zerstörungen wiederauferstehen zu lassen. Für die Zukunft wird auch die Möglichkeit gesehen, die Gebäude mit Hilfe von 3D-Druckern im Maßstab 1:1 zu rekonstruieren.

Die beiden Hinweise auf den Einsatz von 3D-Druckern lassen sich als Indikatoren für einen technischen Entwicklungsschub mit nachhaltigen Folgen für Architektur und Städtebau ansehen. Hierzulande erregte bisher der 3D-Druck von Miniaturfiguren auf Basis von Personenfotos Aufmerksamkeit. Doch das *European Patent Office* (EPO) vermutet, dass diese „additive Fertigungstechnik“ eines Tages „als eine der größten Neuerungen in der Fertigungstechnik seit der industriellen Revolution gewertet werden“ könnte.³⁵ Die Erfindung des Amerikaners Charles W. (Chuck) Hull wurde 1986 als Patent angenom-

³⁵ Vgl. www.epo.org/learning-events/european-inventor/finalists/2014/hull_de.html [25.09.2015].

men. Ursprünglich vorwiegend zur Herstellung von Prototypen in verschiedensten Branchen eingesetzt dient der 3D-Druck inzwischen auch zur Fertigung von Endprodukten, unter anderem von Architekturmodellen. Die Einsatzfelder vervielfältigen sich rapide. Auch in Diskussionen zur *Smart City* ist wiederholt die Rede von 3D-Druckern: Sie könnten zur Produktion von Bauteilen oder ganzen Häusern eingesetzt werden.

Heute ist das Internet im Alltag durch Nutzung von Online-Diensten allgegenwärtig. Satellitenbilder, Geodaten, persönliche und geographische Koordinaten können geortet, vernetzt und ausgewertet werden. Zwei technische Fortschritte markieren die digitale Revolution im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts: zum einen *Big Data*, also die Tatsache, dass mit den sich stets ausweitenden Rechnerkapazitäten Daten in unvorstellbarem Ausmaß nicht nur gesammelt, sondern auch verknüpft, analysiert und interpretiert werden können; zum anderen der mobile Zugang zum Internet durch Smartphones. Beides hat die Möglichkeiten der Stadterkundung und Stadterfahrung verändert. *Big data* – das betonen Offenhuber und Ratti als „Mythos Nummer drei: Das vollständige Bild“³⁶ – verteilen sich dabei räumlich nicht gleichmäßig und weisen in mehreren Bereichen Lücken auf, zum Beispiel bei der städtischen Infrastruktur. Mit zwei Projekten haben die Autoren versucht, hier Lücken zu schließen. Ungewöhnliche Stadtbilder in Echtzeit entstanden im Rahmen des Projekts *Real Time Rome*:³⁷ Als Beitrag zur Architektur-Biennale in Venedig 2006 präsentierte das *Senseable City Lab* Einblicke in die alltäglichen Nutzungsmuster der Stadt Rom, die über *Smartphone*-Daten und Bewegungsdaten von Bussen und Taxis erzeugt wurden. Mit ihrem 2011 durchgeführten *Senseable City Lab*-Projekt *Trash Track*, einer weiteren neuen Form der Datenanalyse und des Blicks auf die Stadt, wurde die Entsorgungskette der ansonsten unsichtbaren Wege des Haushaltsmülls sichtbar gemacht. Dazu wurden 3.000 Bestandteile des Haushaltsmülls mit sendefähigen Sensoren ausgestattet. Auf Basis der Befunde konnte das Müllsystem kartiert werden. So entstand ein Stadtbild des Unsichtbaren, ein abstraktes, aber „ästhetisch verblüffendes Bild“.³⁸

Ein Phänomen der so genannten „Digitalmoderne“ zeigt sich darin, dass Orientierung und Stadtwahrnehmung immer weniger von eigener Anschauung bestimmt werden. An deren Stelle treten zunehmend Informationsabrufe über Smartphone, digitalem Routenplaner und anderen mobilen Medientechnologien. Nutzungen ortsbezogener Applikationen (*Apps*) wie Navigationssysteme auf Basis von GPS (*Global Positioning System*) erleichtern das Auffinden von Zielen in der Stadt und bieten dadurch vor allem Ortsunkundigen und Zulieferdiensten Vorteile und Sicherheit. Doch ist nicht zu übersehen, dass sich manche Nutzer vom Navigationsgerät in die Irre leiten lassen – sei es durch blinden Glauben (etwa Richtungsbeibehalt, obwohl die Fähre schon abgelegt hat), oder wegen fehlerhaf-

36 D. Offenhuber/C. Ratti, Drei Mythen über Smart Cities und Big Data, in: H. Geiselberger/T. Moorstedt (Hrsg.), *Big Data: Das neue Versprechen der Allwissenheit*, Berlin 2013, S. 154 f.

37 D. Offenhuber/C. Ratti (s. A 30), S. 7 f.

38 Vgl. www.archive.hek.ch/de/content/senseable-city-lab [24.09.2015].

ter Eingabe (z.B. Reisende wollen nach Capri fahren, erreichten ihr Ziel aber erstaunlich schnell im norditalienischen Carpi).

„Verlieren wir durch Navis unseren Orientierungssinn?“, lautet eine nicht überraschende Frage, die 2015 in „Zeit Wissen“³⁹ diskutiert wurde. Unstrittig sind Wahrnehmungseinschränkungen gegenüber der städtischen Umwelt die Folge, wenn mit dem Blick auf das Display nur die Streckenführung verfolgt wird. Das Ziel ist programmiert, der Weg dorthin wird zur reinen Distanzüberwindung, die jeweils bei Richtungsänderungen in Teilstrecken zerstückelt ist. Bewegung in der Stadt verliert damit den Erkundungscharakter und Raumbezug, Routenwissen und Orientierungssinn werden auf die Informationen des Displays reduziert. Um dem zu begegnen, wird untersucht, wie mit veränderten Displaydarstellungen der Navigationsgeräte die Orientierung der Nutzer gefördert und wirklichkeitsnahe mentale Raumbilder wieder aktiviert werden können.⁴⁰

LEITBILDER – ZUKUNFTSSTADT

Lokale Folgen der Globalisierung, ökologische Krise, gesellschaftlicher und ökonomischer Wandel lösten in den 1980er Jahren in Deutschland eine grundlegende Debatte über den Status der Stadt und die Zukunft des Städtischen aus. Städtebauliche Leitbilder erfuhren eine Wiederbelebung. Je nach für zukunftsfähig gehaltenem Stadtmodell stehen sich seitdem widerstreitende Positionen gegenüber.⁴¹ Verfechter der kompakten undutzungsgemischten Stadt, der Europäischen Stadt, votieren für eine kritische Rekonstruktion und Transformation unter weitgehender Beibehaltung des städtebaulichen Repertoires aus Straße, Platz, Parzelle, Block, Promenade und Passage. Befürworter der Netzstadt sehen die Stadtstruktur durch Desurbanisierung aufgelöst und setzen Elemente wie Archipel, Fragment, Trasse, Knoten und Zwischenraum an ihre Stelle. Längere Zeit war die Diskussion erfüllt vom Entweder-Oder. Hierzulande fand in den 1990er Jahren die Europäische Stadt als nicht unumstrittenes aber dennoch stabiles Leitbild für den Städtebau deutliche Zustimmung. Auseinandersetzungen über Schlüssigkeit, Aktualität und Leistungsfähigkeit dieses Leitbilds durchziehen seitdem wie ein roter Faden den städtebaulichen Diskurs.

Die Zukunft der Stadt wurde in den Jahrzehnten um die Jahrhundertwende von vielen Sozialwissenschaftlern „relativ kritisch bewertet“, konstatiert Dieter Läßle 2005; sie be-

39 C. Weber, Verlieren wir durch Navis unseren Orientierungssinn?, in: *Zeit Wissen*, Nr. 2/2015; S. Münzer, „Sie haben von Ihrem Ziel keine Ahnung...“, in: *Zeit Wissen*, Nr. 8/2015.

40 S. Münzer (s. A 39); anhand von Kartenskizzen der beteiligten Testpersonen wird versucht, die Anzeigen der Navigationsgeräte so zu gestalten, dass sie den kognitiven Karten „möglichst stark ähneln“.

41 J. Jessen, Stadtmodelle im europäischen Städtebau – Kompakte Stadt und Netz-Stadt, in: H. Becker/J. Jessen/R. Sander (Hrsg.), *Ohne Leitbild. Städtebau in Deutschland und Europa*, Stuttgart/Zürich 1998, S. 489-504.

stehe „vor allem aus Verfalls- und Krisengeschichten“.⁴² Aus seiner Analyse der wissensökonomischen Entwicklungen schlussfolgert er bereits 2005 viele Gründe „für eine Renaissance der Stadt und eine Abschwächung der Suburbanisierung“, die aber durch eine entsprechende Stadtentwicklungspolitik gestützt werden müssten. Dies bedeute nicht: Zurück zur traditionellen monozentrischen Stadt. Eine „dauerhafte Renaissance der Stadt“ könne nur das Resultat ihrer „Neuerfindung“ sein. In diesem Plädoyer ist ein Ton angeschlagen, der in den apodiktischen Positionen des Entweder/Oder nicht zu vernehmen war: dass Veränderungen im Laufe der Zeit immer schon zum Wesen der Europäischen Stadt gehört haben und Transformationen deshalb nicht unbedingt als Menetekel des Verschwindens zu werten sind.

Tatsächlich entfalteten die Städte in den letzten zehn Jahren eine von vielen nicht erwartete Beharrungskraft. 2007 erhielt das Leitbild der Europäischen Stadt strategische Rückendeckung. Die in den 27 Mitgliedstaaten der Europäischen Union für Stadtentwicklung zuständigen Ministerinnen und Minister beschlossen die „LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt“ und verpflichteten sich damit, die Strategie der integrierten Stadtentwicklung offensiv zu verfolgen. Schrumpfung und Wachstum, ebenso wie Sub- und Reurbanisierung, finden bis heute gleichzeitig statt. Das Leitbild der Europäischen Stadt dient gegenwärtig weiter als Referenzrahmen für die städtebauliche Entwicklung, doch dieser ist offen für Modifikationen und neue stadtstrukturelle Elemente.

Dies erinnert an die Frage von Erika Spiegel nach neuen, „anderen“ baulich-städtebaulichen Strukturen. Die „weitreichende Neudefinition urbaner Strukturen“⁴³ ist ein Aspekt in der von ihr erwähnten Publikation „stadtmachen.eu“. Darin werden Stadtentwicklungsstrategien in acht europäischen Großstädten analysiert. Trotz nationaler und lokaler Unterschiede ist ihnen gemeinsam, dass Städtebau und Stadtplanung in den jeweiligen kommunalpolitischen Handlungskonzepten eine zentrale Rolle spielen und sie „in einer Phase tief greifender gesellschaftlicher Transformationen“ Konzepte und Projekte generiert und umgesetzt haben. Diese werden teilweise als „Pioniertaten“ gewertet.

Stadräumlich betrachtet wird „ein locker verknüpftes Nebeneinander unterschiedlicher, nur jeweils für Teilausschnitte Geltung beanspruchender Stadtvorstellungen“ konstatiert. „In manchen der Städte wird am Repertoire der Europäischen Stadt weitgehend festgehalten, während in anderen Projekten neue Raum- und Gestaltvorstellungen propagiert werden.“⁴⁴

Unter dem internationalen Konkurrenzdruck bemühen sich alle porträtierten Städte um „Signifikanz“. Nahezu alle setzten auf „symbolisch aufgeladene Einzelvorhaben“ als

42 D. Läßle, Phönix aus der Asche. Die Neuerfindung der Stadt, in: H. Berking/M. Löw (Hrsg.), Die Wirklichkeit der Städte, Baden-Baden 2005, S. 400.

43 J. Jessen/U.M. Meyer/J. Schneider (s. A 8), S. 8.

44 J. Jessen, Planungslabor Stadt – Kontinuitäten und Brüche, in: J. Jessen/U.M. Meyer/J. Schneider (s. A 8), S. 217.

Reaktion auf eine „Ökonomie der Aufmerksamkeit“.⁴⁵ Die Städte kämen damit einem Bedürfnis nach lokaler Identität nach, die auch nach außen als besondere Stärke und spezifische Eigenart wirke. Verbindend ist auch das Prinzip Nutzungsmischung, das in unterschiedlicher „Körnigkeit“ den meisten Projekten zugrunde gelegt ist.

In der Betrachtung quer über alle Städte zum Thema „Gestalt: akzentuieren, differenzieren, experimentieren“⁴⁶ wird allen Städten auch ein starkes baukulturelles Engagement attestiert. Die weiter oben erwähnten „neuen Raum- und Gestaltvorstellungen“ kommen vor allem als „großes Haus im Kontext“ zum Ausdruck. „Neue Gestaltungsprinzipien“ unter dem Motto „neu, aber typisch“ werden angeführt: „Gebäude unterschiedlicher Größe und heterogener Gestalt, Versatzstücke städtebaulicher Ordnungsstrukturen sowie Landschaftsfragmente werden wie in einer Collage arrangiert und wirken zusammen. [...] Durch die Stellung der Einzelbestandteile zueinander entstehen Stadträume sehr unterschiedlichen Zuschnitts, die wenig gemein haben mit den vertrauten Proportionen europäischer Stadtplätze und Straßenräume.“ Damit würden – so die Autoren – „neue Bilder des Urbanen sichtbar, die offensichtlich wachsenden Zuspruch finden“. Woran sich dieser Zuspruch bemisst und bei wem er so erfolgreich ist, bleibt hier ungesagt, bezieht sich aber vermutlich auf die weiter hinten erwähnte „jüngere Generation“: „Ihr Stadtbild setzt sich aus Sequenzen unterschiedlicher urbaner Versatzstücke zusammen, die in erster Linie assoziativ verbunden sind.“⁴⁷

Im Frühjahr 2015 stellte die „Stadtbauwelt“ räumliche Modelle für die Weiterentwicklung der europäischen Stadtidee unter vielen Beteiligten zur Debatte. Dabei ging es der Redaktion nicht um „Theorien zur *future city*“, sondern um die „reale Form der Stadt“.⁴⁸ Das Fazit dieser Debatte ergab offenbar kein klares Bild, die Positionen blieben strittig. Gemeinsam ist der Wunsch, „den durch den *economic turn* verlorenen, politischen Einfluss auf die Form des urbanen Raumes wieder zurückzugewinnen“ – angesichts der Tendenz zur Privatisierung des Städtebaues ein schwieriges, aber, wie „stadtmachen.eu“ zeigt, nicht unmögliches Unterfangen.

Detailliertere Aussagen zu Raumkonzepten sind den Positionen von fünf namhaften Architektur- und Städtebaubüros zum Modell der Europäischen Stadt zu entnehmen.⁴⁹ Kees Christiaanse hebt für sich als wichtig das Konzept der *Open City* hervor. Deren „stadträumliche Charakteristika“ beständen heute in der „Kommunikations- und Mobilitätsfähigkeit“. Dazu brauche es feinmaschige öffentliche und miteinander verbundene Räume, außerdem „Kontaktflächen“ im Erdgeschoss und nischenartige Übergänge

45 Ebda., S. 10.

46 Hierzu und zum Folgenden vgl. ebda., S. 186 f.

47 U. M. Meyer/J. Schneider, Die Transformation der Stadt – Reflexive Strategien, in: J. Jessen/U. M. Meyer/J. Schneider (s. A 8), S. 221.

48 Stadtbauwelt, H. 205/2015 unter dem Hefttitel „Die Europäische Stadt – eine Chimäre?“

49 Ebda., S. 33 ff. Positionen vertreten von: Kees Christiaanse (Niederlande), Frédéric Bonnet (Frankreich), Paola Viganò (Italien), Alain Thierstein (Schweiz), Wilfried Kuehn (Berlin).

zwischen Öffentlich und Privat, alles Eigenschaften, die seiner Meinung nach der „europäischen Stadtlandschaft“ eigen seien. Frédéric Bonnet vertritt den denkwürdigen Aspekt, dass die Europäische Stadt fast ausschließlich mit ihrer Innenstadt assoziiert werde. Dabei sei sie keine „kompakte“, sondern eher eine „diffuse“ Stadt.

Jenseits dieser eher traditionellen städtebaulichen Debatte werden neue Stadtdiskurse geführt, die in der digitalen Durchdringung von Wirtschaft und Gesellschaft gründen. Sie werden von sehr unterschiedlichen Akteuren getragen und hinterlassen schon heute sichtbare Spuren in der Stadtwirklichkeit, ohne dass die planerische Zunft darauf vorbereitet ist. Zum einen forcieren vor allem Medien- und Softwareunternehmen, Technologie- und Online-Konzerne – flankiert von wirtschaftsaffinen Zukunftsforschern – unter dem Leitmotiv *Smart City* die digitale Vernetzung und zielen darauf, neue Märkte zu generieren. Beispielhaft hierfür kann das T-City-Projekt gelten, das die Deutsche Telekom AG zwischen 2007 und 2012 gemeinsam mit der Stadt Friedrichshafen am Bodensee durchgeführt hat.⁵⁰ Zum anderen treiben vor allem informelle Gruppen der jüngeren Generation, die „digital natives“ mit ihrem eher spielerischen Zugang zu den neuen Medien, mit vielfältigen Aktivitäten einer digital gestützten Stadtnutzung die „Digitalmoderne“ unter dem Schlagwort *Sharing City* voran. Dieses Schlagwort verweist auf einen Wertewandel, der sich bereits jetzt auf das Verhalten in der städtischen Umwelt auswirkt. Dieser Wandel kann auf die Formel „Nutzen“ statt „Besitzen“ gebracht werden. Beispiele hierfür sind *Car-Sharing*, Stadtrad-Konzepte, *Co-Housing*, Gemeinschaftsgärten, Stadtteil *FabLabs*.⁵¹ Sie entfalten eine eigene Dynamik und werden durch ihre digitale Stützung überhaupt erst möglich.

Neue technikbasierte urbane Bewegungen machen sich um „Anteilnahme, Rückeroberung und Neubewertung“ des öffentlichen Raums verdient und tragen dazu bei, dass Nutzung und Verhalten in der Stadt sich erheblich verändern.⁵² Dafür stehen beispielsweise die Initiativen des *urban gardening* und *urban farming*, Formen des „Urbanismus von unten“, die sich per Besetzung oder Vertrag dafür geeignete Flächen in der Stadt erobern. „Analoge“ Vorläufer waren die in den 1990er-Jahren in schneller Abfolge gegründeten interkulturellen Gärten. Das Architekturzentrum Wien präsentierte 2012 seine Frühjahrsausstellung *„Hands-on Urbanism 1850-2012. Ideengeschichte der Land-*

50 Mit diesem Großprojekt hat die Deutsche Telekom AG ökonomische, soziale und kulturelle Perspektiven der Informations- und Kommunikationstechnologien auf kommunaler Ebene und im Lebensalltag städtischer Bevölkerung getestet und Marktpotenziale neuer möglicher Produktlinien erkundet, vgl. L. Hatzelhoff/K. Humboldt/M. Lobeck/C. Wiegandt, *Smart City konkret. Eine Zukunftswerkstatt in Deutschland zwischen Idee und Praxis*, Berlin 2012.

51 Fabrication Laboratory, offene Werkstatt mit Zugang zu Produktionsmitteln (u.a. 3D-Druckern, CNC-Maschinen) zur Herstellung individueller Einzelstücke oder Ersatzteile; vgl. www.zeit.de/2014/41/3-d-drucker-heimwerker/ [25.09.2015].

52 Erhellendes dazu hat der stadteuphorische Kunsthistoriker und Journalist Hanno Rauterberg in seinem erfolgreichen Buch mit dem Untertitel „Urbanes Leben in der Digitalmoderne“ formuliert (s. A 11).



Abb. 3, 4: Hands-on-Garden; Quelle: Architekturzentrum Wien: www.azw.at/gallery [06.10.2015].

nahmen im urbanen Raum“ als Fallbeispiel für (historische) Stadtentwicklung von unten. Die Website „stadtacker.net“ vermittelt in 345 Eintragungen⁵³ Adressen und Informationen von Gemeinschafts- und Guerilla-Gärten, teilweise mit originellen und luststiftenden Namen wie „ZusammenWachsen“, „Allerweltsgarten“, „Allmende-Kontor“, „Café Botanico“, „GartenWerkStatt“, „Keimzelle“. Diese Gärten stehen für einen wichtigen Bereich der neu aufgekommenen Do-it-yourself-Bewegung

Urban Gardening ist nur ein Teil der umfassenden Bewegung von unten: „Raumpioniere“ besetzen und nutzen bis dahin unattraktive, brachgefallene oder untergenutzte Areale und Gebäude in der Stadt.⁵⁴ Für die Weiterentwicklung urbaner Strukturen in Selbsthilfe stehen Initiativen wie „Stadtmachen“, Vertreter des „situativen Urbanismus“ und Projekte wie „Berlin Holzmarkt“ mit „Radialsystem“ sowie „ExRotaprint“. Im Feld der Pioniernutzungen dominieren Initiativen der Kultur- und Kreativwirtschaft. Nicht selten werden die Pioniere anschließend von professionellen Vermarktern verdrängt. Manche dieser „nutzergenerierten“ Projekte geben trotz ihres oft unkonventionellen und temporären Charakters wichtige Entwicklungsimpulse. Sie werden inzwischen vielerorts von der kommunalen Planung als willkommene zukunftsreiche Ressource gesehen und sogar als Teil der Wirtschaftsförderung gestützt.⁵⁵

Demgegenüber ist die aktuelle Diskussion um *Smart City* und *Smart Home* auf der Ebene der allgemeinen Strategiediskussion zwischen einschlägigen Wirtschaftsbranchen, Verbänden, und der Kommunalpolitik angesiedelt. Bei dem Konzept *Smart City* handelt es sich eigentlich nicht um ein Leitbild, vielmehr um ein von den einschlägigen Wirtschaftsbranchen massiv propagiertes Anwendungsfeld. Stadtraum und Haus werden Orte

⁵³ stadtacker.net.

⁵⁴ Vgl. P. Oswald/K. Overmeyer/P. Misselwitz, *Urban Catalyst. Mit Zwischennutzungen Stadt entwickeln*, Berlin 2013.

⁵⁵ T. Honeck, *Zwischennutzung als soziale Innovation Von alternativen Lebensentwürfen zu Verfahren der räumlichen Planung*, in: *Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 3/2015, S. 219-231.



Abb. 5: Infografik »The European Innovation Partnership on Smart Cities and Communities;
Quelle: *European Commission*, auf: www.ec.europa.eu/eip/smartcities/ [06.10.2015.]

für den Technologieeinsatz, Bewohner und Nutzer zu Lesern der Gebrauchsanweisung. Die eröffneten Perspektiven oszillieren zwischen Techniqueuphorie und tatsächlicher Steigerung urbaner Lebensqualität. Mit dem umfassenden Einsatz von smarter Technologie verbinden sich viele Erwartungen und Hoffnungen. Jens Libbe unterscheidet eine breite Palette an Visionen: eine Wertschöpfungs-, eine Machbarkeits-, eine Nachhaltigkeits-, eine Sozial- und eine Governance-Vision⁵⁶.

Der Deutsche Städtetag verhält sich gegenüber dem *Smart City*-Konzept bisher noch zurückhaltend. Ein Beweggrund dafür ist der von „nicht kommunal verankerten Protagonisten der Smarten Stadt“ reklamierte „definitive Führungsanspruch“. Als problematisch werden die von nationalen Normungsorganisationen zur Durchsetzung von Standards für die Smart City angesehen, bei denen relativ „unverblümt Interessen global tätiger Konzerne“ verfolgt würden.⁵⁷ Die Besetzung der Normenausschüsse und das Prozedere des Normungsverfahrens sollten aus der Sicht des Deutschen Städtetages überprüft werden.⁵⁸

Nicht zuletzt animiert durch den Druck der Online-Unternehmen und der Kritik sind eine Vielfalt von Initiativen und Modellprojekten zum Thema *Smart City* gestartet wor-

56 J. Libbe, Standpunkt: Smart City: Herausforderung für die Stadtentwicklung, in: Difu-Berichte, Nr. 2/2014.

57 Dazu H. von Lojewsky/T. Munzinger, Smart Cities und das Leitbild der europäischen Stadt, in: Städtetag aktuell, H. 9/2013, S. 10-11; J. Libbe (s. A 56).

58 H. von Lojewsky/T. Munzinger (s. A 57), S. 11.

den, zum Beispiel die „Nationale Plattform Zukunftsstadt“ mit den Schwerpunkten Klima und Energie. Stärkeren stadträumlichen Bezug hat das Projekt „Triangulum“, getragen von der Fraunhofer Gesellschaft für anwendungsorientierte Forschung.⁵⁹ Es wird als Leitprojekt der Initiative „*Smart Cities and Communities*“ von der Europäischen Kommission gefördert. Thematisch im Zentrum stehen nachhaltige Energieversorgung, Mobilität und Informationstechnologie. Modellstädte für das Projekt sind in der ersten Phase Manchester, Eindhoven und Stawanger, in einem zweiten Schritt sollen Ergebnisse auf die Städte Leipzig, Prag und Sabadell übertragen werden.

Smartness – so argumentiert der Deutsche Städtetag mit Recht – sei nur „eine mögliche Komponente nachhaltiger Stadtentwicklung“.⁶⁰ Dies ist vermutlich als Fingerzeig dafür zu verstehen, dass im Wechsel der gegenseitigen Nicht-Beachtung Vernetzungen zwischen den Protagonisten der smarten Stadt und des Städtebaus bisher zu wünschen übrig lassen. Die in Kreisen der Wirtschaftsunternehmen geführten Debatten bleiben auf den Technologieeinsatz reduziert, Aspekte des Städtebaus, auch der Stadtkultur kommen kaum zum Tragen. Stadt- und Quartiersentwicklung sind ausgeblendet. Andererseits hat auch die Planerzunft gerade erst begonnen, dem Thema Digitalisierung und dem Teilaspekt *smart* Gewicht beizumessen. Akteure der Stadtplanung und der Stadtentwicklung sollten sich aber den digitalen Herausforderungen intensiver stellen als dies bisher der Fall ist, auch um Chancen und Risiken für die städtischen Zukünfte verstehen, einschätzen und beeinflussen zu können.

Die Verständigung über Zukunftsvisionen und Leitbilder ist für eine erfolgreich gesteuerte Stadtentwicklung grundlegend; dies bestätigen die Ergebnisse der Untersuchung „stadtmachen.eu“ am Beispiel von acht europäischen Großstädten. In vielen deutschen Städten sind Leitbilder, Zukunftskonzepte oder Entwicklungspläne in den letzten Jahren kooperativ erarbeitet, umgesetzt und fortgeschrieben worden. Dabei erweist sich Stadtentwicklung länger schon nicht mehr als alleinige Aufgabe von Experten. Neue Kommunikations- und Beteiligungsformen – vielfach online – sowie gewachsenes zivilgesellschaftliches Engagement unterstützen den gesamtgesellschaftlichen Diskurs über die Zukunft der Stadt.

59 Triangulum steht für *The Three Point Project: Demonstrate. Disseminate, Replicate.*

60 H. von Lojewsky, Technologien als Verstärker, in: polis, H. 2/2015, S. 15.

**(EIN-)BLICKE IN EIN ALTES / NEUES LAND:
ERIKA SPIEGELS STUDIE
»NEUE STÄDTE / NEW TOWNS IN ISRAEL«¹**

1. EINLEITUNG

Es gibt in der wissenschaftlichen Literatur wegweisende Veröffentlichungen, die ihre Aktualität selbst nach vielen Jahrzehnten nicht verlieren – auch wenn diese Aktualität derweil mit anderen Wertungen verbunden ist und mit kritischerem, zuweilen desillusioniertem Kenntnisstand beurteilt wird. Zu solchen Arbeiten gehört die 1966 erschienene Studie *Neue Städte / New Towns in Israel*, die die junge Soziologin Erika Spiegel im Rahmen des über mehrere Jahre konzipierten Forschungsprogramms *Israel Economic and Sociological Research Project (IESRP)* veröffentlicht hat.² Diese Planungs- und Entwicklungsstudie, die zwanzig Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges auf der Grundlage mehrmonatiger Studienaufenthalte in dem im Mai 1948 gegründeten neuen *Staat Medina Jisra'el* in deutscher (und englischer, siehe Kapitel Editionspolitik) Sprache publiziert wurde, war den Aufbauleistungen Israels auf der Folie der neu gegründeten Städte gewidmet. Damit erhielt erstmals ein größeres deutschsprachiges Publikum Einblick in die Erfolge und Probleme eines *Nation-Building*-Prozesses in einem agrarisch und von ariden Zonen geprägten Land.

Seit der Staatsgründung hatte Israel Flüchtlings- und Einwanderungswellen hohen Ausmaßes bewältigen müssen, und es hatte sich gezeigt, dass das Land die damit verbundene Binnenkolonisation des neuen Staatsgebietes zwischen Haifa, der Wüstenregion

- 1 E. Spiegel, *Neue Städte / New Towns in Israel*. Städtische und regionale Planung und Entwicklung (Studien des List Institutes, Bd. 50), Stuttgart / Bern 1966. Es sei hier darauf hingewiesen, dass dieser Beitrag nur auf wenige Aspekte dieser ungemein materialreichen Untersuchung und Analysen eingehen kann.
- 2 Dieser Beitrag basiert auf meiner Studie: „They help to weave the veil“ – Edgar Salin and the Israel Economic and Sociological Research Project (IESRP) – Nation Building as Exchange, die demnächst im Rahmen des *Handbook of Israel: The Major Debates (2 volumes)*, edited by Eliezer Ben-Rafael (Coordinator), Julius H. Schoeps, Yitzhak Sternberg and Olaf Glöckner, erscheinen wird. Zudem auf dem Forschungsprojekt: „Edgar Salin und das Israel-Projekt der List-Gesellschaft: Städtebau(theorie) und Raumplanung der 1950er und 1960er Jahre als „Nation Building““ am Institut für Geschichte und Theorie der Architektur und Stadt (GTAS) der TU Braunschweig (Karin Wilhelm / Joachim Trezib, 2008-2012) sowie auf dem Buch: K. Wilhelm / K. Gust (Hrsg.), *Neue Städte für einen Neuen Staat*. Die städtebauliche Erfindung des modernen Israel und der Wiederaufbau in der BRD. Eine Annäherung, Bielefeld 2013.

des Negev und Eilat am Golf von Akaba offenbar unerschrocken voranbrachte. Diese kurze Raumplanungsgeschichte des unter politisch dramatischen Voraussetzungen agierenden neuen Staates Israel konnte Erika Spiegel im Rahmen eines Forschungsverbundes rekonstruieren und deren Ergebnisse analysieren, der, anders als es in der bereits vorliegenden umfangreiche Literatur zur Besiedelung und zur Geschichte der jüdischen Kultur in Palästina geschehen war, nun dezidiert nationalstaatliche und wirtschaftspolitische Aspekte des jüdischen Staates in Einzeluntersuchungen präsentierte. Hatte es bereits während der britischen Mandatszeit viele und durchaus kontrovers argumentierende Berichte über Formen und Erfolge der zionistischen Besiedelung Palästinas gegeben, so traten mit der Unabhängigkeit des Staates Israel zunehmend die Aufgaben des neu zu definierenden Gesellschaftsaufbaus und, damit verbunden, Debatten über die ökonomische Leistungsfähigkeit Israels und vor allem dessen territoriale Sicherheit ins Blickfeld. Immerhin war es seit dem sogenannten Palästina- oder Unabhängigkeitskrieg von 1948/49 evident, dass der Teilungsplan der UN-Generalversammlung von 1947, dem sich das neue Staatsgebiet Israels verdankte, von den arabischen Staaten auf lange Sicht nicht akzeptiert werden würde. Die Gründe dafür lagen auf der Hand und wirken bis heute nach.

Dass dieser soeben gegründete junge Staat seine nationale Identität in einer politisch explosiven Gemengelage entfalten musste, seine Überlebensfähigkeit also in einem bellizistisch geprägten Raum organisierte und das offenbar selbstbewusst und staatspolitisch durchaus effektiv, war für Gesellschaftstheoretiker in mehrfacher Hinsicht faszinierend. Hinzu kam, dass das israelische Gesellschaftsmodell unter dem demokratisch geprägten Bewusstsein erblühen sollte, es würde auf dem neuen Staatsgebiet [...] „enough room for everybody“ geben.³ Entsprechend hatten die Staatsgründer ihr Bekenntnis zu einer offenen Gesellschaft im Gründungsdokument des Staates Israel vom 14. Mai 1948 formuliert und paraphrasierten damit ein vom europäischen Geist der Aufklärung geprägtes Menschenrechtsmodell:

„Der Staat Israel wird für die jüdische Einwanderung und die Sammlung der zerstreuten Volksglieder geöffnet sein; er wird sich die Entwicklung des Landes zum Wohl aller seiner Bewohner angelegen sein lassen [...]; er wird allen seinen Bürgern volle soziale und politische Gleichberechtigung ohne Unterschied der Religion, der Rasse und des Geschlechts gewähren; er wird Glaubens- und Gewissensfreiheit sowie Freiheit der Sprache, der Erziehung und Kultur garantieren. Er wird die heiligen Stätten aller Religionen beschützen und den Grundsätzen der Charta der Vereinten Nationen Treue bewahren [...]. Wir rufen die im Staate Israel lebenden Angehörigen des Arabischen Volkes auf, den Frieden zu bewahren und sich am Aufbau des Staates auf der Grundlage voller bürgerlicher Gleichberechtigung und angemess-

3 M. Benvenisti, *Sacred Landscape. The buried History of the Holy Land since 1948*, Los Angeles / London 2000, S. 2. Benvenistis Darstellung hat die zuweilen absurden, aber weitreichenden Konsequenzen, die mit der Neukartierung des Landes verbunden waren, wie z.B. die Namensgebungen der bestehenden Ortschaften, eindrücklich dargestellt.

sener Vertretung in allen vorläufigen und permanenten Institutionen des Staates zu beteiligen. Wir bieten allen Nachbarstaaten und ihren Völkern die Hand zum Frieden.“⁴

Vor diesem Bekenntnis zu einer pazifistischen Raumpolitik, die offensichtlich an der Gleichbehandlung aller auf israelischem Staatsgebiet friedlich lebenden Menschen orientiert sein sollte, wandte sich die Aufmerksamkeit ausländischer Beobachter und Autoren in den folgenden Jahren zunehmend jenen pragmatischen Aufbaufragen zu, die die sozioökonomische Basis dieses neuen Staatengebildes betrafen. Zu den vielfältigen Reisebeschreibungen der beeindruckenden Kulturlandschaften Palästinas gesellten sich vermehrt pragmatisch orientierte Bestandsaufnahmen, die schließlich auch Akteuren aus der 1949 gegründeten Bundesrepublik Deutschland die Möglichkeit eröffneten, sich in den Kreis einer internationalen Israelforschung einzugliedern. Zu diesen Wegebereitern einer Politik der zwischenstaatlichen Annäherung zwischen Israel und der Bundesrepublik Deutschland (BRD) gehört Erika Spiegel.

2. ARBEITZUSAMMENHÄNGE FÜR ERIKA SPIEGELS PLANUNGS- UND ENTWICKLUNGSSTUDIE

Erika Spiegels Untersuchungsergebnisse der *New Towns in Israel* basieren auf mehreren Quellen, zum einen auf der Grundlage von Gesprächen mit israelischen und bundesdeutschen Planungsfachleuten, sodann auf der Auswertung statistischen Materials und schließlich auf der unmittelbar gewonnenen Anschauung der Gründungen neuer Siedlungen auf dem Staatsgebiet von 1949. Spiegels methodisch mehrschichtig angelegte Untersuchung der New Towns war selbstverständlich von der wohlwollenden Unterstützung der Planungsfachleute und Architekten in Israel abhängig; darunter haben der in Tarnowitz geborene Wirtschafts- und Rechtsgelehrte Yaacov Bach und der gebürtige Wiener Planungsspezialist Hanan Mertens eine bedeutende Rolle gespielt. Es war Mertens, der ein Jahr nach Veröffentlichung der Spiegel-Studie im Rahmen des *Frankfurter Gesprächs* im Mai 1967 die Komplexität der Aufgabe, der sich die Autorin gegenüber gesehen hatte, aus der Perspektive des beteiligten Planers ansprach: „In Israel wurde ein ganzes System von Städten und Dörfern entworfen, das nicht nur den Ballungsraum der Großstädte entlasten und die freigesetzte ländliche Bevölkerung binden sollte, wie dies in Europa der Fall ist, sondern es wurde eine neue Gesellschafts- und Siedlungsstruktur in einen noch zum Großteil leeren Raum gestellt. Die politische und physische Möglichkeit dazu gab die nach der Staatsgründung einsetzende Masseneinwanderung, die die Bevölkerung auf das Dreifache anschwellen ließ.“⁵ Als Studienobjekt moderner Binnenkoloni-

4 D. Ben Gurion, Israel. Die Geschichte eines Staates, Frankfurt am Main 1973 (Erstausgabe 1969), S. 113.

5 H. Mertens, Raum- und Stadtplanung in Israel, in: Polis und Regio. Von der Stadt- zur Regionalplanung, Tübingen 1967, S. 283.



Abb. 1: Beer Sheva, Mustersiedlung mit Reihenhäusern und Geschosswohnbauten; aus: *E. Spiegel* (s. A 1), S. I.

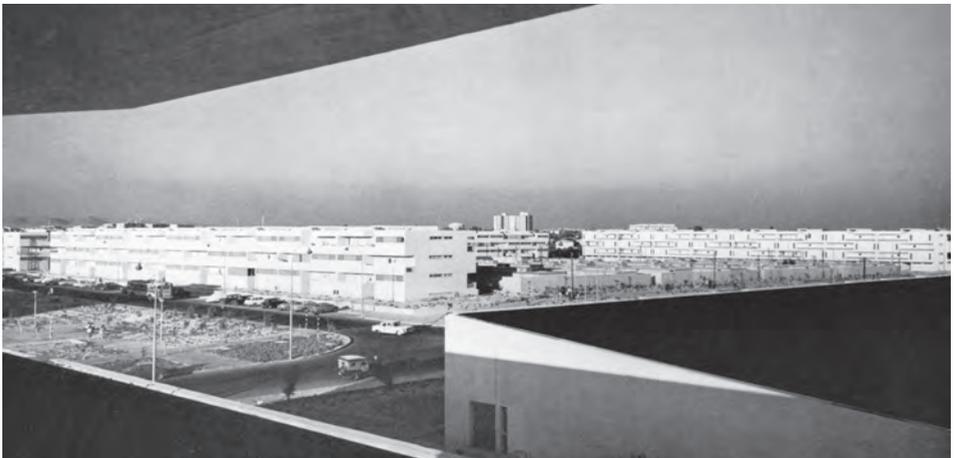


Abb. 2: Beer Sheva, Mustersiedlung mit viergeschossigen Wohnbauten und Teppichbebauung; aus: *E. Spiegel* (s. A 1), S. II.

sation sei Israel zudem das Beispiel eines Entwicklungslandes, in dem es „[...] kaum ein Problem – sei es gesellschaftlicher, physischer, ökonomischer, politischer oder kultureller Natur – gibt, das nicht in irgendeiner Form seinen Ausdruck findet.“⁶

Vor diesem Hintergrund hatte sich Spiegel zunächst einmal mit den landesplanerischen und städtebaulichen Vorgaben zu befassen, die der ehemalige Bauhausschüler und Leiter des *Nationalen Planungsamtes* Arie Shon mit einem zumeist in Europa ausge-

⁶ Ebda., S. 284.

bildeten Mitarbeiterstab schon im Juli 1948 entwickelt hatte. Die Prinzipien seines *Physical Master Plan of Israel* waren 1951 unter dem Titel „Physical Planning in Israel“ veröffentlicht worden, ein Buch, dem Erika Spiegel „einen zusammenfassenden Überblick über die Grundsätze und Absichten des Nationalen Planungsamtes in den ersten Jahren seiner Tätigkeit“⁷ entnehmen konnte. Anfangs war es darum gegangen, die immense Zahl der Einwanderer über das neu zu besiedelnde Land, abseits der großen Städte Tel Aviv, Jerusalem und Haifa, sinnvoll zu verteilen, wozu im Zusammenhang mit den fünf neu eingerichteten Planungsabteilungen der *Planning Authority* die Verkehrserschließung, die Industrieansiedlungen und Pläne für infrastrukturelle Regionalentwicklungen erarbeitet wurden.⁸

Zu diesen Aspekten der Nationalplanung gehörte die territorial und städtebaulich konkret gesicherte Landnahme, wofür der *National Master Plan* Sharons in den Jahren zwischen 1948 und 1952 die ersten weitreichenden Planungsvoraussetzungen mit der Gründung neuer „Entwicklungsstädte“ geschaffen hatte. Diese neuen Ansiedlungen oder der Ausbau alter, zuvor von geflüchteten oder vertriebenen Arabern bewohnter Dörfer, die im Sharon-Plan kurzerhand überbaut und auf Zuwachs hin entwickelt worden waren, sollten gemäß der Bevölkerungsverteilungsplanung in dreißig neuen Entwicklungsstädten umgesetzt werden.⁹ Landesplanerisch hatten sich die Israelis, wie Spiegel schrieb, von der Theorie der „zentralen Orte“ leiten lassen, also sich am Konzept der „relativen Bedeutung eines Ortes in Bezug auf das ihn umgebende Gebiet, oder den Grad, in dem die Stadt zentrale Funktionen ausübt“, orientiert.¹⁰ Dieser Bedeutungsfunktion im Regionalverband folgte Spiegels Auswahl der einzeln zu untersuchenden Städte.

Die Aufgabe der in Fragen der Planungsverfahren noch weitgehend unerfahrenen Wissenschaftlerin bestand darin, die Flächennutzungskonzepte, die Raumstrukturen der Entwicklungsstädte und den Ausbau bestehender Siedlungen im ehemaligen Palästina nach Kriterien der Bevölkerungsverteilung und -entwicklung zu beschreiben und in

7 E. Spiegel (s. A 1), S. 16.

8 Siehe dazu R. Kark, Konzepte der Initiativplanung in den ersten Jahren des Staates Israel, in: K. Wilhelm / K. Gust (s. A 1), S. 112 ff; Z. Efrat, Die Erfindung des modernen Israel und der Sharon-Plan. Betrachtungen über ein Unbehagen, in: ebda. S. 95 ff.

9 Siehe dazu: J. Trezib, Edgar Salin und das IES Project. Facetten einer Annäherung, in: K. Wilhelm / K. Gust (s. A 1), S. 80 ff; Joachim Trezib hat an anderer Stelle darauf hingewiesen, dass „wer den Sharonplan aufmerksam studiert, [seine] aus der Mandatszeit übernommenen, farbig überdruckten Karten die Umrisse der alten arabischen Siedlungen schemenhaft hindurchschimmern“ sieht: J. Trezib, Der große Traum, in: bauhaus. Die Zeitschrift der Stiftung Bauhaus Dessau, 2/2011, S. 17.

10 W. Christaller, Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geografische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeiten der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen (1. Aufl. 1933), Darmstadt 1968, S. 27. J. Trezib hat die Bedeutung dieser Theorie für die Raumentwicklung Israels in einer ausführlichen, kritischen Dissertation untersucht, die erschienen ist unter: J. Trezib, Die Theorie der zentralen Orte in Israel und Deutschland. Zur Rezeption Walter Christallers im Kontext von Sharon-Plan und Generalplan Ost, Berlin / Boston 201.

ihrer Zukunftsfähigkeit zu beurteilen. Eben weil sich die Problemlage der Raumplanung in Israel so diffizil und umfangreich darstellte, musste Spiegels Untersuchung das Faktenmaterial streng positivistisch ordnen. Spürbar ist dabei aber immer der Blick der Soziologin, die das Konfliktpotential dieser im Aufbau begriffenen neuen Gesellschaft sensibel registriert. „Während vor der Staatsgründung in der Hauptsache Erwachsene der jüngeren Altersgruppen, einzelne oder Ehepaare am Beginn ihrer beruflichen Laufbahn [...] als ländliche Siedler oder zionistische Pioniere“¹¹ ins Land gekommen waren, wanderten jetzt große Familienclans ein, die „zu mehr als 60% noch nicht im Lande geboren“ und „aus den verschiedensten Kulturstufen, Sprachräumen, Lebensbereichen zusammen geströmt sind.“¹²

Der Sachverhalt, dass sich die Zuwanderung nach Erez Israel inzwischen aus kulturell sehr unterschiedlich geprägten jüdischen Gruppierungen zusammensetzte, hatte zunächst einmal beunruhigende sozialpolitische Verwerfungen erzeugt. Die Dominanz der bereits in Palästina ansässigen askenasischen Zionistenpioniere Europas schwand offensichtlich im Zuge der zunehmenden Einwanderungswellen sephardischer Juden aus nordafrikanischen Ländern, in deren Folge sich gravierende ethnische Differenzen herauschälten, die das Gleichheitspostulat innerhalb der jüdischen Siedlergemeinschaften unterminierten. Immerhin konstatierte Spiegel das Bemühen des israelischen Staates, Prinzipien der „spatial justice“ im heutigen Sinne umzusetzen. Sie gab allerdings zu bedenken: „Neben allen Bemühungen, die von Staats wegen auf die Eingliederung und Assimilation der Neueinwanderer verwandt werden, kann es doch nur das tägliche enge Zusammenleben aller Bevölkerungsgruppen sein, das auf die Dauer auch die neuen Städte aus einer Isolierung befreit, die heute noch eines ihrer wesentlichen sozialen und menschlichen Stigmata bildet.“¹³

Spiegels *New-Towns-Studie* hat viele Aspekte dieser sozialen Konfliktherde in den städtebaulichen Raumstrukturen des Sharon-Planes selbst diagnostiziert. So legen schon die Tabellen und Beschreibungen der Siedlungs- und Wohnraumpolitik zur provisorischen Unterbringung der Flüchtlinge in den ersten Jahren der Staatsgründung ebenso wie die ersten städtebaulichen Lösungsversuche im Zuge des Sharon-Planes nach Maßgaben der „Gartenstadt“, „nach denen die Generalpläne der ersten und damit der meisten israelischen Städte entworfen wurden“, Hinweise auf die sozialen Spannungsfelder dieser neuen Stadtformationen frei.¹⁴ Spiegel dokumentierte sie in den Einzeluntersuchungen zu Qiryat Shemona im äußersten Norden des Landes an der Grenze zum Libanon oder zu Beer Sheva, einer Ansiedlung, der als Tor zur Wüstenregion des Negev eine in der Landesplanung besondere Rolle zukam. Auch die zehn Jahre nach dem Sharon-Plan soeben in Bau

11 E. Spiegel (s. A 1), S. 26.

12 Ebda., S. 10.

13 Ebda., S. 40.

14 Ebda., S. 56.

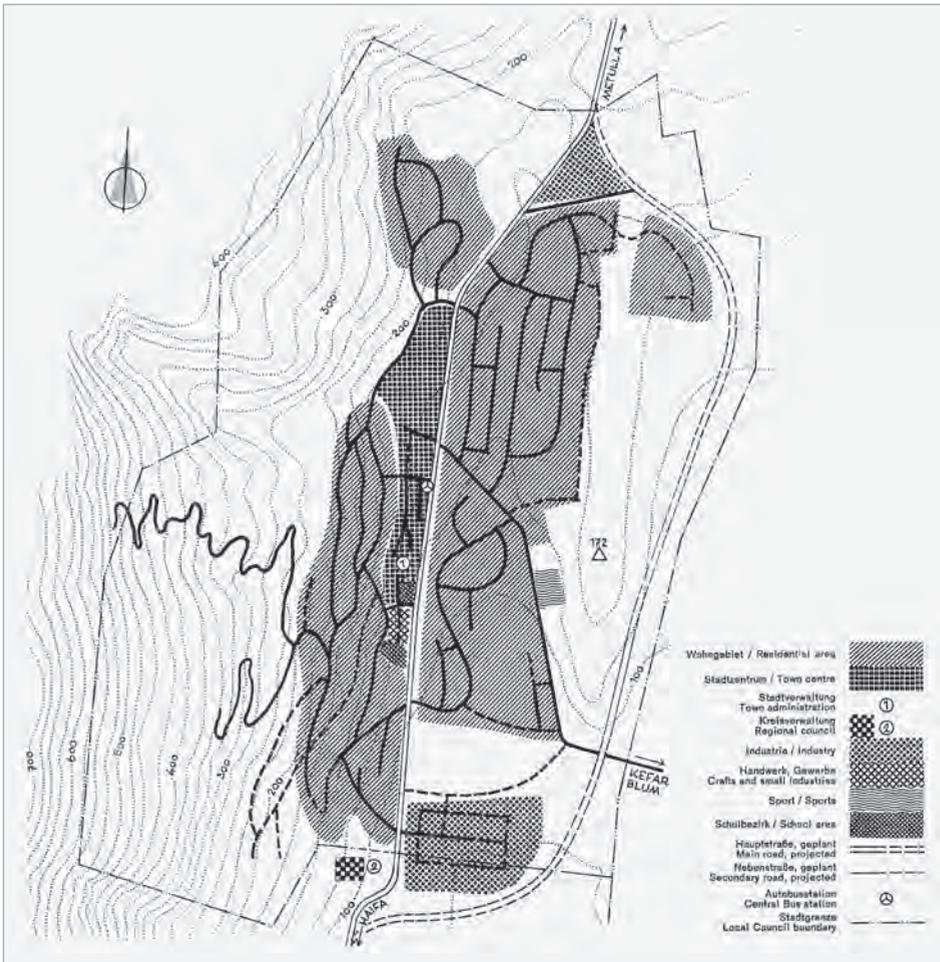


Abb. 3: Entwicklungsstadt Quiryat Shemona, Generalplan (ab 1949 auf Ruinen eines im Unabhängigkeitskrieg zerstörten Dorfes Arieh Sharaon); aus: E. Spiegel (s. A 1), S. 101.

befindlichen Städte wie Qiryat Gat im südlichen Teil des Landes unweit der neu belebten Hafenstadt Ashkelon, konnte Spiegel in ihre Untersuchung einbeziehen.

Gerade in Qiryat Gat, so führte später Hanan Mertens auf der *Polis und Regio*-Tagung in Frankfurt aus, waren notwendige Korrekturen einiger verfehlter Planungsfaktoren der frühen Entwicklungsstädte zum Tragen gekommen. Auf der Basis der durch den Stadtplaner Artur Glikson publizierten Forschungsergebnisse hat sich Spiegel mit den dort alternativ zur Gartenstadtplanung entwickelten Prinzipien der verdichteten *Integral Habitational Unit* (u.a. Stadt als Versorgungszentrum der Region) intensiv befasst. Denn hier



Abb. 4: Entwicklungsstadt Beer Sheva, Generalplan (ab 1948 neu gegründet auf altem Siedlungskern, Arieh Sharon); aus: *E. Spiegel* (s. A 1), S. 141.

hatte das *Department of Construction and Housing* versucht, durch einen veränderten Planungsansatz eben jene sozialpolitisch brisante Gemengelage der multikulturell geprägten Bevölkerungsstruktur nach dem Prinzip der „Unity in Variety“ räumlich zu entschärfen, um „verschiedene Bevölkerungsgruppen in Bezug auf Herkunft, Beschäftigung, ökonomisches und kulturelles Niveau“ in gemischten Wohneinheiten zu einer „städtischen Gemeinschaft“ zu verbinden.¹⁵

¹⁵ *H. Mertens* (s. A 5), S. 290 f.; siehe dazu: *R. Kallus*, Planung einer „Heimstatt“ für die Nation, in: *K. Wilhelm / K. Gust* (s. A 1), S. 126 ff.



Abb. 5:
Mustersiedlung in Qiryat Gat – erster Bauabschnitt;
aus: *E. Spiegel* (s. A 1), S. XIII.



Abb. 6:
Eingeschossige Reihenhäuser in Qiryat Gat (1957/58),
aus: *E. Spiegel* (s. A 1), S. XII.



Abb. 7:
Qiryat Gat; Luftbild von Nordwesten;
aus: *E. Spiegel* (s. A 1), S. XXI.

Ihr Befund zum Gelingen dieser Programmatik fiel nur wenige Jahre nach Gründung dieser integrativen Wohnstätte noch ernüchternd aus: „Eine völlige Integration der verschiedenen ethnischen Gruppen hat auch hier bis heute nicht stattgefunden. Soziologische Untersuchungen stoßen immer wieder auf deutliche Grenzen – und gelegentliche Spannungen – zwischen Europäern und Orientalen, Ashkenazim und Sephardim.“¹⁶ In diesem Blick der Soziologin, die im Umfeld der Heidelberger Kultursoziologie Alfred Webers ausgebildet worden war und bei dem 1933 in die Türkei emigrierten, inzwischen an die Heidelberger Universität zurückgekehrten Wirtschaftsliberalen Alexander Rüstow 1956 in Heidelberg promoviert hatte, sollte sich die Aktualität der Studie gleichsam prognostisch erhalten.

Erika Spiegels Buch zu den *New Towns in Israel* verfolgt mit dem neugierigen Blick einer Fremden, einer gewissermaßen unkundigen, aber doch empathisch reagierenden Zeitgenossin die Urbanisierungsprozesse und deren Ergebnisse mit der gebotenen Sachlichkeit, die dabei auch die mit der Landnahme verbundenen Verdrängungs- und komplizierten Akkulturationsprozesse beschreibt; sie hat sie aus dem statistischen Material ebenso herauslesen wie als aufmerksame Beobachterin des Alltags verzeichnen können. Spiegel hat die Verdrängungsgeschichte „der Nachbarn“, die nicht nur die arabischen Israelis betraf, eben nicht ausgeblendet, wiewohl sie ihre Untersuchung, wie nahezu alle am *IESRP-Projekt* beteiligten Wissenschaftler aus der Schweiz und der BRD mit äußerster Sensibilität und Zurückhaltung verfasst hat.¹⁷ Die sich mit der zionistischen Kolonisierung anbahnenden politischen Krisen hat Spiegel zwar nicht explizit kommentiert, aber es finden sich in ihrem Text immer wieder Hinweise auf die geopolitischen Folgen dieser modernen israelischen Städtebaupolitik als Verdrängungspolitik, die sich unter anderem den Lebensraum der „21.000 Beduinen“¹⁸ in der Negevregion gleichsam handstreichartig unterordnete.

Immer wieder schimmert ein kritisches Wissenschaftsdenken durch, das der aus der BRD stammenden Soziologin durch einen offenen Quellenzugang und die Unterstützung israelischer Institutionen freimütig ermöglicht worden ist.

Ihre Analyse kulminierte in der skeptischen Beurteilung des seit Patrick Geddes für Tel Aviv entwickelten Stadtentwicklungskonzeptes, das im Sharon-Plan weiter gewirkt hatte: „Schon im Jahre 1909 hatten die Gründer von Tel Aviv [...] ihre Stadt, trotz Sand- und Dünenwüste um sie her, als Gartenvorstadt des arabischen Jaffa, als „Frühlingshügel“, verstanden. Selbst wenn sie Städter waren und bleiben wollten, lebte auch in ihnen ein

16 H. Mertens (s. A 5), S. 127.

17 Zusammenhänge dieser Art sind seit den 1980er Jahren von den „neuen Historikern“ Israels untersucht und auch in deutscher Sprache veröffentlicht worden, darunter: Y. Weiss, *Verdrängte Nachbarn. Wadi Salib – Haifas enteignete Erinnerung*, Hamburg 2012; siehe dazu auch: A. Grosser, *Von Auschwitz nach Jerusalem. Über Deutschland und Israel*, Reinbek bei Hamburg 2009.

18 E. Spiegel (s. A 1), S. 137.



Abb. 8: Qiryat Shemona, Offene Siedlungsstruktur, Einfamilienhäuser; Gesamtansicht von Südwesten; aus: *E. Spiegel* (s. A 1), S. XVIII.

Abglanz jener zionistischen Heilsvorstellung, die in der Rückkehr auf das Land, in der Bearbeitung des Bodens mit eigenen Händen, eines der wesentlichen Elemente der jüdischen Wiedergeburt sah.¹⁹ Sie kam zu dem Schluss, dass die sich derweil abzeichnende, ins Stocken geratene Stadtentwicklung im Rahmen des Sharonschen „Initiativplanes“ derartigen Mischformen aus städtischen und ländlichen Strukturen geschuldet war und langfristig im Sinne einer industriestädtischen Modernisierung überwunden werden müsste. Um die Qualitäten der bestehenden Siedlungsgründungen aber angemessen beurteilen zu können, empfahl die Autorin, sie mit den Agglomerationen aus „Slums und Barackenstädten“ zu vergleichen, die in anderen Entwicklungsländern oder am Rand der westlichen Metropolen in jener Zeit entstanden. Erst in diesem Kontext seien die Aufbauleistungen der neuen Städte nach gartenstädtischen Prinzipien und den Vorbildern der soeben realisierten englischen Planungen eines Patrick Abercrombie wirklich zu beurteilen. Spiegel resümierte: „Obwohl kaum geleugnet werden kann, daß die gartenstädtischen Anfänge als schwere Hypothek auf den meisten Neugründungen lasten und das ihre zu dem oft beklagten Fehlen einer lebendigen abwechslungsreichen, ‚urbanen‘ Atmosphäre beitragen, hat die städtebauliche Entwicklung doch seither einen [...] stetigen Verlauf genommen.“²⁰

19 Ebda., S. 57.

20 Ebda., S. 180 f.

3. DAS ISRAEL ECONOMIC AND SOCIOLOGICAL RESEARCH PROJECT (IESRP) UND DER EINFLUSS EDGAR SALINS

Erika Spiegels Untersuchung ist Teil des interdisziplinär angelegten Forschungsprojektes *Israel Economic and Sociological Research Project (IESRP)* gewesen, das im Umfeld der so genannten Wiedergutmachungspolitik der BRD Gestalt annahm. Initiiert hatte es der seit 1927 im schweizerischen Basel lebende und lehrende Nationalökonom Edgar Salin von seinem Schweizer Lehrstuhl aus. Im Rahmen dieses Projektes arbeiteten schließlich israelische, schweizerische und deutsche Ökonomen und Soziologen über zehn Jahre zu Phänomenen der Transformation des zionistischen Aufbauprojektes in eine moderne „israelische Nation“. Von den über 20 geplanten Einzeluntersuchungen des *IESRP* sind schließlich 15 erschienen, darunter Martin Pallmanns Kibbuzanalyse „zum Strukturwandel eines konkreten Kommunentyps in nichtsozialistischer Umwelt“, Bernd Menzingers Untersuchung des Hafens von Haifa, Guido Fischlers „Energiewirtschaft in Israel“ sowie Dietrich Reglings zusammen mit Reimar Voss ausgearbeitete Analyse zum Bau einer Eisenbahn zwischen Eilat und Haifa durch die Wüstenregion des Negev, die „Bahn der drei Meere“.

Durch Vermittlung Edgar Salins erhielt dann Erika Spiegel die Möglichkeit, an diesem Forschungsprojekt teilzunehmen, um herauszufinden, ob sich Israels Raum- und städtebauliche Entwicklungsplanung als Prototyp eines Entwicklungslandes bewährte. Wie sich gerade unter dem Einfluss konstanter Kriegsbedrohung ein in den globalen Wettbewerb eintretendes Staats-, Wirtschafts- und Sozialgefüge überhaupt entwickeln könnte, schien damals im Hinblick auf andere krisengeschüttelte Weltregionen durchaus von Belang. Ob Israel sich mithin als Vergleichsobjekt zu anderen „Aufbauländern“ (Salin) tatsächlich eignete, eben diese Frage sollte das *IESRP-Projekt* mit seinen Untersuchungsgegenständen kollektiver Lebensformen, der Finanzwirtschaft, der Energie- und Siedlungsstrukturen sowie der jeweiligen Standortfaktoren beantworten. Es ist dieser Aspekt gewesen, der das Projekt finanziell langfristig absichern half. Dass sich unter dieser Perspektive weiterhin Rückschlüsse auf Fallbeispiele des Wiederaufbaus der kriegsverwüsteten Länder Europas mit neu geplanten Städten, wie sie etwa in Großbritannien mit dem *New Towns Act* seit 1946 im Entstehen waren, ergeben würden, war ein weiteres Argument, um jetzt auch in der BRD Geldgeber aus der Wirtschaft zu finden.

Man kann die Vielfalt der Themenstellungen des *IESRP-Projektes* nur verstehen, wenn man sich die Person Edgar Salin und seinen intellektuellen Horizont kurz vergegenwärtigt.²¹ Denn dass die Forschungskooperation zur Lage Israels im Rahmen *des IESRP-Projektes* mit unüberhörbar deutschsprachigem Akzent überhaupt entstehen konnte, ist –

21 Zu Edgar Salin siehe: K. Wilhelm, „Träume, die verwirklicht werden...“ Salins Suche nach Urbanität, in: K. Wilhelm/K.Gust (s. A 1), S. 64 ff.

trotz der intensivierten Wirtschaftsbeziehungen und der militärischen Unterstützung Israels durch die BRD – unzweifelhaft der Person Salins geschuldet.

Edgar Salin gehörte zu einer deutschen Studentengeneration universalistisch gebildeter Intellektueller, die ihre Prägung im Feld humanistischer Bildung an den bedeutendsten Universitäten des Deutschen Kaiserreiches erhalten hat. Er stammte aus einer wohlhabenden jüdischen Familie der Goethestadt Frankfurt am Main und verbrachte vor dem Ersten Weltkrieg prägende Studienjahre auch an der Ruperto Carola in Heidelberg im Umfeld der Brüder Max und Alfred Weber. Sein Denken hat sich in diesem Diskursfeld entwickelt, das nach damaligen Gepflogenheiten Studien in den geisteswissenschaftlichen Fächern einschloss. Salin Ruf als Nationalökonom ist dann durch eine volkswirtschaftliche Schrift begründet worden, die erstmals 1923 publiziert und vielfach wieder aufgelegt wurde. In dieser *Geschichte der Volkswirtschaftslehre*²² entfaltete Salin erstmals seine „organisch-historische“ oder „anschauliche Theorie“ und brachte sie gegen die historisch orientierte Schule der Nationalökonomie Gustav Schmollers (1838-1917) in Stellung. Immerhin konnte sich der junge Salin mit dieser Arbeit als Mitbegründer der 1925 zu Ehren des Altliberalen Friedrich List geschaffenen *List-Gesellschaft* qualifizieren, die er nach der Selbstauflösung im Jahre 1935 in Basel weitergeführt hat und 1954 in der BRD wiederbegründete.

In der bundesdeutschen *List-Gesellschaft* trafen sich bereits in den frühen 1950er Jahren einflussreiche Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens neben Unternehmensvertretern, die in dieser Funktion zu Mitgliedern der *List-Gesellschaft* werden konnten.²³ Politiker, Journalisten, Manager und Wissenschaftler, die in der jungen Republik zu Rang und Namen gekommen waren, nutzten die *List-Gesellschaft* gerne und effektiv zum Austausch über wirtschaftspolitische Zeitfragen. Im Rahmen der *List-Gesellschaft* und in der Funktion ihres Schriftführers hat Salin schließlich die Voraussetzungen schaffen können, die das *IESRP-Projekt* unter Beteiligung bundesdeutscher Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler ermöglichten.

Die Themenabstimmung zum *IESRP-Projekt* zwischen Israel, der Schweiz und der BRD erfolgte im Wesentlichen in den Jahren zwischen 1961 und 1963. Mehrere Reisen, die sowohl die wissenschaftlichen Mitarbeiter und assoziierten einzelnen Mitglieder der *List-Gesellschaft* und anderer Forschungsinstitutionen nach Israel unternahmen – Erika Spiegel reiste erstmals 1963, also knapp zwei Jahre nach dem Eichmann Prozess in den neu ge-

22 E. Salin, *Geschichte der Volkswirtschaftslehre*, Bern / Tübingen 1951 (4. erw. Aufl.); dieser Band war zur Zeit des IESRP international verfügbar.

23 Das Mitgliederverzeichnis der bundesdeutschen List Gesellschaft für 1958 weist einige der bedeutendsten Wirtschaftspersönlichkeiten der BRD als Mitglieder aus; unter ihnen Hermann J. Abs, der zu dem Zeitpunkt dem Vorstand angehörte. Abs hatte während der NS-Zeit eine unrühmliche Rolle gespielt; diese Zusammenhänge können hier nur angedeutet werden. Wichtig bleibt daher, dass das IESRP-Projekt für die israelischen Kooperationspartner als Projekt der Schweizer List Gesellschaft galt, deren „Leiter der Forschungsabteilung“ Prof. Harry W. Zimmermann als Ansprechpartner fungierte.

gründeten jüdischen Staat – sollten Einblicke in die gegenwärtige Situation des Landes gewähren. Zu ihnen gesellten sich zuweilen bundesdeutsche Experten wie der Hannoveraner Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht, der bereits 1962 mit Studierenden Israel besucht hatte, oder die Journalistin der Hamburger Wochenzeitung DIE ZEIT Marion Gräfin Dönhoff, die 1935 durch Salin promoviert worden war.²⁴

Bei diesen *meetings* und in Gesprächen mit den Israelis wurden die zentralen Forschungsfelder vor Ort festgelegt. Hier traf man unter anderem die Mitglieder des in Israel gegründeten *Advisory Council for The IESRP Project*, das der *Governor of the Bank of Israel* David Horowitz als Chairman leitete und dessen Stellvertreter der *Chairman of the Board of Directors Bank Leumi Le Israel B. M.* Yeshayahu Foerder war.²⁵ Diesem Gremium gehörten über dreißig Mitglieder an, unter ihnen war auch der Soziologe S. N. Eisenstadt, der in späteren Jahren einige seiner Bücher über „Die israelische Gesellschaft“ in der BRD auf Deutsch veröffentlichte und damit den Blick der Deutschen auf die israelische Gesellschaft in den 1970er Jahren aktualisierte.²⁶ Als *Director of Research* hatte man schließlich den Wirtschaftswissenschaftler Nadav Halevi gewonnen, der in diesem Forschungsverbund das 1952 gegründete *Falk Project for Economic Research in Israel* vertrat.²⁷ Schließlich gehörte auch Yaacov Bach als *Executive Secretary* (hon) diesem Gremium an, zu dem Edgar Salin später freundschaftliche Beziehungen unterhielt und mit dessen Hilfe die Kooperation zwischen der *List-Gesellschaft*, dem *Schweizerischen Nationalfonds*, der *Ford Foundation*, des israelischen *Falk-Institute* sowie weiteren privaten Geldgeber zustande kam.²⁸

Bereits im Jahr 1963 hatte man dreiundzwanzig Veröffentlichungen geplant, wobei die israelischen Studien sich ausschließlich ökonomischen Fragen widmen sollten. Allein im Arbeitsgebiet der *List-Gesellschaft* konzipierte man die detaillierten Darstellungen der sozialpolitisch prägenden Kollektivverbände des Landes wie der Gewerkschaft *Histadrut*, der Kibbutz- und Moshavbewegung, die „als Teile des von ihnen aufgebauten Landwirtschaftssektors einen Kernpunkt im wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Aufbau des Staates“ bildeten.²⁹ In diesen staatstragenden Kollektivverbänden musste auf die Moder-

24 Zur Reise Hillebrechts siehe: K. Wilhelm, Die Suche nach Urbanität, in: Bauwelt, Projekt Israel 4.12, 103. Jg., Jan. 2012, S. 30 ff. Spiegel ist seit 1966 dem Arbeitskreis Stadtentwicklung auf Vermittlung Hillebrechts verbunden gewesen, dem unter anderem Friedrich Tamm angehörte. Die biografisch interessante Zusammensetzung der hier arbeitenden Personen sei hier nur angedeutet.

25 Zu den vielen Funktionen, die Foerder im Aufbau des Staates einnahm, gehörten seit 1933 die staatlich organisierte Lebensmittelversorgung und Wohnraumentwicklung. Zu ihm hatte Salin ein engeres Verhältnis.

26 S. N. Eisenstadt, Die israelische Gesellschaft, Stuttgart 1973.

27 Vgl. [www.falk.huji.ac.il/images/files/pub 2014/A14-4.PDF](http://www.falk.huji.ac.il/images/files/pub%202014/A14-4.PDF) [28.09.2015].

28 J. Trezib hat im Rahmen des DFG Forschungsprojektes an der TU Braunschweig den Teilnachlass Bach bearbeitet.

29 E. Meyer, Der Moshav. Die Dorfkooperative in Israel unter besonderer Berücksichtigung des Moshav Ovdim im Zeitraum 1948-1963, Tübingen 1967, S. 11.

nisierung der israelischen Lebens- und Arbeitswelt unter industriell kapitalisierten Produktionsformen reagiert werden.

Wie diese Modernisierungsprozesse tatsächlich verlaufen könnten und welche Veränderungen wünschenswert sein würden, das sollten die Einzeluntersuchungen des *IESRP-Projektes* dokumentieren, um schließlich, wie ein Puzzle, zu einem überschaubaren Bild des modernen Israel sich zu fügen.

Als „krönenden Abschluß“ dieser Forschungsreihe haben Edgar Salin und Rudolf Hildebrecht dann die letzte Studie, Erika Spiegels *Neue Städte/ New Towns in Israel* betrachtet, zu der sie ein gemeinsam verfasstes Vorwort beitrugen. Ihr Fazit lautete, „der hier vorliegende Bericht [soll] zum Nachdenken und zur Weiterarbeit auf den verschiedensten Gebieten anregen“.³⁰

4. EDITIONSPOLITIK DER NEW TOWNS-STUDIE

Spiegels Untersuchung zeichnet sich grosso modo durch den großen Respekt vor der Aufbauleistung der Israelis aus und ist eine präzise Bestandsaufnahme dieser Situation vor dem so genannten Sechs-Tage-Krieg von 1967, zu einer Zeit also, als das Land „in Bezug auf Raumplanung ein unbeschriebenes Blatt“ gewesen war.³¹ Von der Verteilung der Wirtschaftseinheiten in den Kibbuzim und Moshavim über den Ausbau regionaler Märkte im Umfeld der neuen Agglomerationen und neu zu erschließender Industriearale bis hin zur Diskussion der bestehenden Flächennutzungspläne hat Spiegel eine planungswissenschaftlich durchstrukturierte Analyse der zwischen 1948 und 1956 erweiterten elf bestehenden Städte sowie der neunzehn Städte, die „auf der grünen Wiese“ gegründet worden waren, vorgelegt.³²

Ein Jahr nach dem Erscheinen des Spiegel-Buches auf dem deutschen Markt hat eine junge Mitarbeiterin des Psychologen Alexander Mitscherlich am Frankfurter Sigmund-Freud-Institut, die Stadtsoziologin Heide Berndt, diese Untersuchung rezensiert.³³ In Heide Berndts Urteil deutete sich der Zeitpunkt für eine Neubewertung der zionistischen Kolonisierungsmodelle an und damit der Verdacht, dass das *IESRP-Projekt* nur ein beschönigendes Israelbild, eben eine affirmative Erzählung zum Freiheits- und Gleichheitspostulat im *Nation-Building-Prozess* entworfen hatte. Nun erhob sich eine Grundsatzfrage: Sollte das *IESRP-Projekt* tatsächlich am Schleier eines falschen Bewusstseins mitgewoben haben, der die machtpolitische Dimension des israelischen *Nation-Building-Prozesses* nur

30 E. Spiegel (s. A 1), Vorwort, S. 6.

31 H. Mertens (s. A 5), S. 284.

32 „In den 17 Jahren seit der Staatsgründung wurden [...] nicht weniger als 30 neue Städte gegründet. Mehr als die Hälfte entfielen auf die Zeit bis 1951 [...]. Von 1952 bis 1957 kamen 10 Städte hinzu, [...] erst 1964“ wurden zwei weitere gegründet. E. Spiegel (A 1), S. 22 f.

33 Heide Berndts Rezension von Erika Spiegels „Neue Städte in Israel“ erschien in: Städtebau und Kapitalismus, Das Argument. Berliner Hefte für Probleme der Gesellschaft, 9. Jg., Heft 4, Sept. 1967, S. 310 f.

verhüllt hatte? Mit diesem Zweifel beladen, hat sich die Kenntnis von der wissenschaftspolitischen Bedeutung dieses interdisziplinären Forschungsprojektes der *List-Gesellschaft* allmählich verflüchtigt, ein Vorgang, der durch die Ereignisse des Sechs-Tage-Krieges von 1967 befördert worden ist. Diese Tendenz hatte sich allerdings schon früher abgezeichnet. Sie ist in der Veröffentlichungsgeschichte der Forschungsreihe selbst dokumentiert. Im Gegensatz zu den rein wirtschafts- und gesellschaftswissenschaftlich orientierten Studien, die alle im Baseler Kyklos-Verlag und dem J. C. B. Mohr (Paul Siebeck) Verlag in Tübingen publiziert worden waren, wechselte man mit Erika Spiegels Buch zum Karl Krämer Verlag in Stuttgart/Bern. Dieser Verlag hatte soeben damit begonnen, eine Reihe großartig lektorierte Bücher zur zeitgenössischen Architekturmoderne auf den Markt zu bringen.³⁴

Der Verlagswechsel war jedoch nicht nur der städtebaulichen Thematik geschuldet. Hinzu kam, dass gerade die Öffentlichkeit in den deutschsprachigen Ländern nur wenig Interesse an den inzwischen vorliegenden Ergebnissen dieser Israelforschung der *List-Gesellschaft* gezeigt hatte – das jedenfalls legten die zum Teil erschreckend niedrigen Verkaufszahlen der zuvor publizierten Bücher nahe. Aus diesem Grund hatten sich die Herausgeber in der *List-Gesellschaft* zur durchgängigen Zweisprachigkeit des Spiegel-Buches und vor allem zu einer Veröffentlichung entschieden, die nicht nur mit tabellarischen Grafiken, sondern vor allem mit großartigen Schwarz-Weiß-Fotografien ein genussvolles Durchblättern erlaubte. Es sind diese Fotografien, die ein ungemein attraktives Bild der neuen Städte, ihrer International-Style-Architektur und einer gelassen entstehenden Urbanität übermitteln. Es sind diese Bilder, die zugleich ein Lebensgefühl belegen, das als israelisches Nationalbewusstsein mit eigenen, unverwechselbaren Signaturen des Erfolges, der sozialen Stärke und des friedlichen Beieinanders einer modernen Nation gelesen werden durften. An solche staatspolitischen Idealkonstruktionen der „social justice“ im urbanisierten Raum erinnert das Israelbuch Erika Spiegels bis heute – als ein vergangenes Versprechen.

34 Dieser Effekt einer Bildpolitik, die durch die Ausschnitte und hohe Qualität der Schwarz-Weiß-Fotografie steuerbar ist, ist 1976 in der dreisprachigen Veröffentlichung zum Werk Arie Sharon im Karl Krämer Verlag, geradezu überwältigend „schön“ weitergeführt worden: A. Sharon, Kibbuz + Bauhaus. an architects way in a new land, Stuttgart (Israel) 1976.

40 JAHRE STADTERNEUERUNG BOLOGNA

1. EINFÜHRUNG

Vor 40 Jahren war Bologna ein einzigartiger urbanistischer Wallfahrtsort. Denkmalpfleger, Architekten, Stadtplaner, Sozialwissenschaftler, Politisierte und Politiker aus aller Welt pilgerten in die Hauptstadt der Emilia Romagna.¹ Die Faszination des Modells Bologna ging dabei weit über die Fachwelt hinaus und erreichte eine breite Öffentlichkeit. In einem viel beachteten Spiegel-Report von 1974 über die „Sanierung der Altstädte“ wurde das Modell als „Traumziel der Sanierer“, als „weltweit gerühmtes Vorbild“ und „bislang imponierendstes Beispiel einer gelungenen Altstadtssanierung“ der bisherigen Abrisspraxis in bundesdeutschen Altstädten gegenübergestellt.² In Bologna wurde, so schien es, die Zukunft der europäischen Stadt eingeleitet, eine Wende von epochaler Bedeutung. Bologna – das war Programm, Praxis und in ersten Ansätzen auch schon gebaute Realität einer besseren Stadt, der Stadt von morgen.

Die heute für Jüngere kaum mehr nachvollziehbare Faszination des Modells Bologna beruhte auf dessen inhaltlicher Radikalität wie Komplexität.



Abb. 1:

Die Mitte von Bologna, eines der größten und eindrucksvollsten historischen Zentren Europas, um 1970. Der Blick geht nach Südosten, im Hintergrund sind die Hügel des Apennin zu erkennen; aus: *Comune di Bologna* (s. A 8), S. 282.

1 Vgl. exemplarisch *P. Debold/A. Debold-Kritter*, Die Planungspolitik Bolognas. Stadtentwicklung und Stadterhaltung, in: *Bauwelt* 33 (1974), S. 1112 ff.; *M. Jäggi/R. Müller/S. Schmid*, Das rote Bologna, Zürich 1976.

2 Eine Zukunft für die Vergangenheit. Spiegel-Report über die Sanierung der Altstädte, *Spiegel* 25 (1974), www.spiegel.de/spiegel/print/d-41696570.html [06.07.2015].



Abb. 2:
Silhouette des historischen
Zentrums von Bologna, um 1974;
Quelle: *Conoscenza e coscienza
della città. Una politica per il cen-
tro storico di Bologna*, Katalog,
Bologna 1974, S. 128.

Das nach kontroversen vorausgehenden Diskussionen³ 1969 mit dem „Plan für das historische Zentrum“⁴ eingeleitete „Modell Bologna“ war in mehrfacher Hinsicht eine Wende der Stadtentwicklungspolitik. Inhaltlich waren es vor allem fünf Dimensionen, die über die Fachwelt hinaus große Beachtung fanden: erstens die erhaltende Erneuerung des gesamten historischen Zentrums, zweitens das Konzept der Stadt als Netz von öffentlichen Dienstleistungen, drittens die soziale Perspektive der Wohnraumsanierung, die im Konzept der Wohnung als öffentliche Dienstleistung ihren programmatischen Ausdruck fand, viertens das Projekt einer kommunalen Dezentralisierung, die baulich in der neuen Nutzung großer Klosterkomplexe sichtbar wurde, und fünftens die Perspektive einer sozialorientierten Raumordnungs- und Regionalpolitik, die durch die Institutionalisierung der Regionen möglich wurde. Erst diese fünf Dimensionen gemeinsam bildeten das stadtentwicklungspolitische Programm, das damals unter dem Begriff „Modell Bologna“ zusammengefasst wurde. Es korrespondierte mit einer Wiederentdeckung der Werte und Potenziale der historischen Stadt, und zwar in einem Sinne, der über die Frage der städtebaulichen Form deutlich hinausgeht, diese aber als Kern hat.

Das Modell Bologna war kein Zufall oder bloß lokal begründet. Es war Ausdruck eines gesellschaftlichen Umbruchs und Ausdruck zahlreicher sozialer Bewegungen in Europa, die sich mit den baulichen und politischen Verhältnissen in den Städten kritisch auseinandersetzten. Diese Bewegungen gingen weit über das hinaus, was im engeren Sinn gerne als „68er-Bewegung“ bezeichnet wird. Sie veränderten auch die etablierten Parteien und

3 Ein Fokus waren etwa die Auseinandersetzungen um die städtische Grundrente und Bodenreform, vgl. u.a. *G. Campos Venuti, Amministrare l'urbanistica*, Turin 1967.

4 *Comune di Bologna*, „Piano per il centro storico“ vom 21.07.1969.

**Abb. 3:**

Straße im historischen Zentrum (via Broccaindosso) vor der Sanierung, um 1970; aus: *Comune di Bologna* (s. A 8), S. 88.

Institutionen. Der sich über viele Jahre hinziehende Umbruch kulminierte im Denkmalschutzjahr 1975,⁵ das durch eine Vernetzung von Initiativen von oben und unten gekennzeichnet war. Bologna war das wichtigste Aushängeschild des Denkmalschutzjahrs 1975,⁶ es fasste sozusagen die europaweiten Aktionen in einem Kultort symbolisch zusammen. In Bologna war es die eurokommunistische Partei, die zunächst neuen Ideen und neuen Personen, die zum Teil aus den Universitäten kamen, eine Plattform bot. Im roten Bologna zeigten sich aber bald auch die Grenzen dieses Umbruchs, die – über die heraufziehende ökonomische Krise und die sich formierende politische Gegnerschaft hinaus – auch in der gesellschaftlichen Struktur vor Ort begründet waren, in dem starken wirtschaftlichen Mittelstand, der die Basis des PCI (*Partito Comunista Italiano*) bildete und sich gegen radikale Reformen wehrte.

Unser Bezug zu diesem Themenfeld transzendiert die traditionelle Rolle des nüchtern analysierenden Wissenschaftlers, denn wir sind befangene Zeitgenossen und wissen-

5 Vgl. *Council of Europe, Committee on Monuments and Sites*, European Programme of Pilot Projects. Strasbourg 1977; *Conseil de l'Europe, UN AVENIR POUR NOTRE PASSE PATRIMONIE ARCHITECTURAL EUROPEEN*, Liège 1977; für Deutschland: Eine Zukunft für unsere Vergangenheit. Denkmalschutz und Denkmalpflege in der Bundesrepublik Deutschland, Katalog zur Wanderausstellung 1975-1976, München 1975.

6 Der Europarat selbst hat aus guten Gründen keine Best-Practice-Hierarchie zu den Aktivitäten der verschiedenen Städte veröffentlicht. Jedoch zeigt u.a. die Veranstaltung des Europarats-Symposiums zum Thema „Costo sociale della conservazione integrata dei centri storici“ vom 22. bis 27. Oktober 1975 in Bologna die besondere Bedeutung dieser Stadt für die Denkmalschutzkampagne. Im Oktober 1978 war die Emilia Romagna mit der Stadt Ferrara noch einmal Sitz eines wichtigen Symposiums des Europarates mit dem Titel „Vitalità delle compagini storiche, fattore e prodotto di riequilibrio tra città e campagna“.

schaftliche Beobachter zugleich. Eine bekanntlich schwierige Rolle. Wir haben die Jahre der euphorischen Begeisterung über das Modell Bologna nicht nur in Deutschland erfahren, sondern lebten in den Jahren 1975 und 1976 in Bologna und haben beide über das Reformmodell promoviert, und zwar im Rahmen der größeren Themen Bodenreform in Italien und regionale Entwicklungspolitik in der Emilia Romagna.⁷

2. ERHALTENDE BAULICHE ERNEUERUNG DES GESAMTEN HISTORISCHEN ZENTRUMS

Bis heute ist Bologna für seine Politik der erhaltenden Erneuerung des historischen Zentrums bekannt. Diese spektakulärste Dimension des Modells Bologna setzte eine kulturelle Neubewertung des historischen Zentrums voraus: Geschützt wurden nicht mehr nur einige ausgewählte Gebäude, sondern das Zentrum als Gesamtdenkmal.⁸ Während über Jahrzehnte europaweit die einfachen historischen Gebäude und die städtebauliche Struktur der historischen Stadt als unakzeptabel, wertlos und nicht erhaltungswürdig angesehen wurden, erhielt in Bologna das gesamte städtebauliche Erbe, auch die einfachen Handwerkerbauten, das Prädikat erhaltenswert. Das war ohne Zweifel das bis dahin

bedeutendste Beispiel für einen behutsamen Umgang mit einem historischen Zentrum in Europa.

Der historische Baubestand des Zentrums von Bologna war mit insgesamt 435 Hektar nach Venedig der umfangreichste Italiens. Die Struktur des historischen Kerns mit der Via Emilia und dem recht-

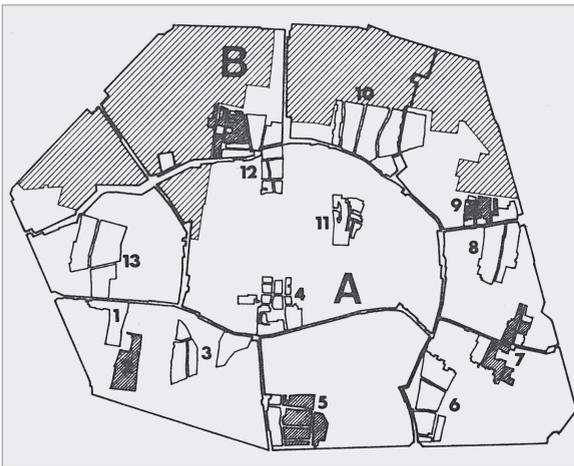


Abb. 4: Plan für das historische Zentrum von Bologna: Zone A und B sowie 13 Sanierungsgebiete, so ausgewiesen 1969; aus: H. Bodenschatz (s. A 7), S. 176.

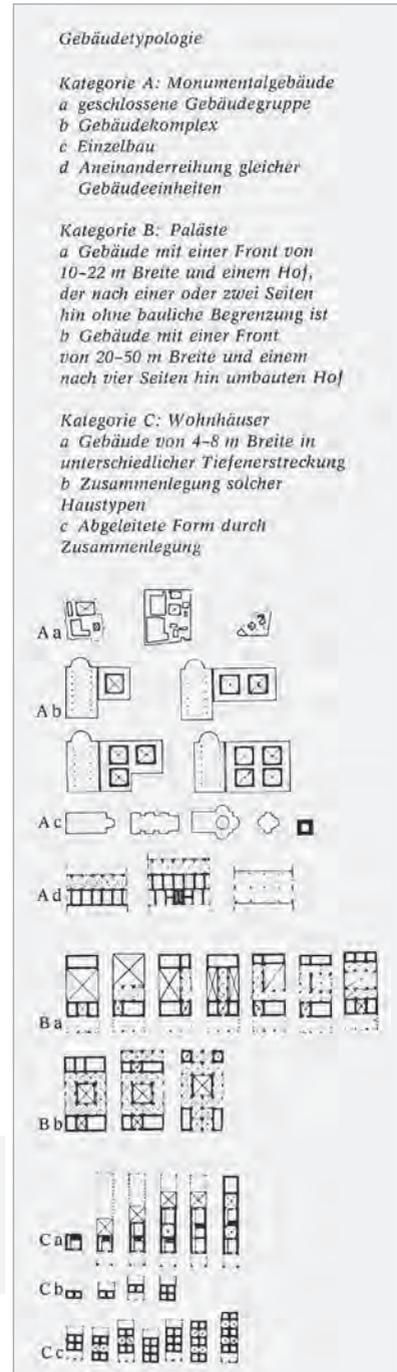
7 H. Bodenschatz, *Städtische Bodenreform in Italien. Die Auseinandersetzung um das Bodenrecht und die Bologneser Kommunalplanung*, Frankfurt/New York 1979 und T. Harlander, *Regionale Entwicklungspolitik in der Emilia-Romagna*, Frankfurt/New York 1979; später folgte Lothar Jax mit einer weiteren Dissertation: *L. Jax, Stadterneuerung in Bologna 1956-1987. Zum Aufstieg und Niedergang der Quartiersdemokratie*, Köln 1989. Alle drei Promotionen wurden durch Exkursionen und Arbeiten am Lehrstuhl für Planungstheorie der RWTH Aachen vorbereitet. Von großer Bedeutung waren dabei auch die Arbeiten von Juan Rodriguez-Lores, vgl. etwa *ders.*, *Kommunale Dezentralisierung und politische Planungsbeteiligung in Italien*, in: *Die kooperierenden Lehrstühle für Planung an der RWTH Aachen* (Hrsg.), *Sozialorientierte Stadterhaltung als politischer Prozess*, Köln 1976, S. 112 ff.

8 Vgl. auch *Comune di Bologna* (Hrsg.), *Bologna – Centro Storico*, Ausstellungskatalog, Bologna 1970.

eckigen, regelmäßigen Straßensystem geht auf die römische Zeit zurück. Im Mittelalter wurde dieser Kern noch mals gewaltig erweitert und blieb bis zur politischen Einigung Italiens 1861 weitgehend unverändert. Erst die Anlage des Bahnhofs, Stadterneuerungsmaßnahmen in der Zeit des italienischen Faschismus und die Bomben des Zweiten Weltkrieges veränderten vor allem im Norden die vorindustrielle Struktur des Zentrums. Noch der 1958 genehmigte Generalbebauungsplan schützte nur die Hauptdenkmäler des Zentrums und sah ansonsten massive Durchbrüche, Abbrüche und Erweiterungen vor. Bereits in der ersten Hälfte der 1960er Jahre wurde ein Kurswechsel vorbereitet. Planerische Grundlage für die bauliche Erhaltung des historischen Zentrums insgesamt war schließlich der *Piano per il centro storico*, der Plan für das historische Zentrum aus dem Jahr 1969, der eine mehrjährige Debatte über eine neue städtebauliche Politik für das Zentrum abschloss.

Der Plan betrachtete das gesamte historische Zentrum innerhalb der Stadtmauern des 14. Jahrhunderts als „einziges Monument“, als „einheitlichen urbanistischen Komplex und nicht als Summe einzelner Baukomplexe“.⁹ Dieses Gebiet entsprach der Zone A des Zentrums, während die Zone B diejenigen Gebiete bezeichnete, die in den vorangegangenen Jahrzehnten bereits stark verändert worden waren. Die Zone A umfasste insgesamt 336 Hektar. Innerhalb dieser Zone wurden 13 Sanierungsgebiete ausgewiesen, in denen die Bausubstanz aktiv erneuert werden sollte. Was die Nutzung betrifft, so sollte das Zentrum vor allem als Wohngebiet erhalten bleiben. Funktionen wie Universität, kulturelle, touristische und repräsentative Einrichtungen, spezialisiertes Kleingewerbe und Einzelhandel wurden als

Abb. 5:
Typologische Analyse im Rahmen des Plans für
das historische Zentrum von Bologna, 1969;
aus: P. Debold / A. Debold-Kritter (s. A 1), S. 1130.



9 P. L. Cervellati / R. Scannavini (Hrsg.), Bologna: politica e metodologia del restauro nei centri storici, Bologna 1973, S. 93.

Abb. 6:

Generalbebauungsplan von 1970: vorhandene (schwarzer Stern) und vorgesehene (schwarzer Stern im Kreis) Grundschulen – ein Beispiel für das Programm der öffentlichen Dienstleistungen; Quelle: Piano Regolatore Generale, adottato dal consiglio comunale il 6 aprile 1970, Bologna 1974, Tafel 18 nach S. 150.



mit der städtebaulichen Struktur vereinbar betrachtet. Als unvereinbar galten Verwaltungen mit starkem Publikumsverkehr, Kaufhäuser und Depots, die in eigene, neu zu schaffende „Direktionszentren“ ausgelagert werden sollten. Ausgeschlossen wurde die Einrichtung öffentlicher wie privater Büros mit mehr als zehn Beschäftigten.

3. PROGRAMM EINER STADT DER ÖFFENTLICHEN DIENSTLEISTUNGEN

Das Modell Bologna bezog sich von Anfang an nicht nur auf die historische Bausubstanz, sondern war in ein übergeordnetes städtebauliches und sozialpolitisches Programm eingebettet, das im Konzept der öffentlichen Dienstleistungen seine Zuspitzung erfuhr. *Riuso della città*, dies sollte nicht mehr und nicht weniger als die Umkehr der bisherigen privatistischen ökonomischen Entwicklungslogik der Stadt beinhalten. In diesem Sinn ist es die Aufgabe der Stadt, so die damalige Sichtweise, öffentliche Dienstleistungen zu erbringen, die der Befriedigung elementarer Bedürfnisse aller Stadtbürger, nicht allein der Wohlhabenden dienen. Dazu gehörten Schulen, gesundheitliche Einrichtungen, Grünanlagen, Straßen usw. Vorrang sollte der öffentliche, kollektive Konsum gegenüber dem privaten Konsum haben – ganz in der Tradition der damaligen Kritik an der „Stadt des Überflusses“. Die durch öffentliche Einrichtungen strukturierte Stadt wurde zum neuen städtebaulichen Leitbild des Generalbebauungsplans (*Piano Regolatore Generale*, PRG) von 1970. Dieser Plan wurde zum „Plan der öffentlichen Dienstleistungen“, er versprach mehr Dienstleistungen und eine bessere Verteilung der Dienstleistungen zwischen Zentrum und Peripherie. Der Generalbebauungsplan proklamierte das „Recht auf öffentliche Dienstleistungen“, ja das „Recht auf Stadt“. Ausdruck fand diese programmatische

Abb. 7:
 Von neuer Bebauung frei gehaltene Hügelizeone des Apennin, im Hintergrund Bologna, um 1982; Quelle: *La collina di Bologna. Un patrimonio naturale per tutta la città e i suoi abitanti*, Bologna 1983, S. 65.



Orientierung vor allem in der drastischen Reduktion der Bauflächen und der Entwicklung urbanistischer Standards, die die anzustrebende Fläche für öffentliche Dienstleistungen pro Einwohner bezeichneten. Für die öffentlichen Dienstleistungen wurden im Plan die notwendigen Flächen ausgewiesen. In diesem Kontext ist auch der 1969 angenommene Hügelplan von großer Bedeutung, der eine Zersiedelung der unmittelbar im Süden des Zentrums anschließenden Hügelizeonen untersagte.

Den Ausweisungen des Plans folgte ein vierjähriges Investitionsprogramm für außerordentliche Maßnahmen, das 1972 vorgelegt wurde. Es stellte öffentliche Mittel im Umfang von knapp 140 Mrd. Lire bereit, davon 14 Prozent für Schulen, Grün- und Sportanlagen, 17 Prozent für Enteignungsentschädigungen im Rahmen der Schaffung öffentlicher Dienstleistungen und 16 Prozent für Transport und Verkehr. Bis Ende 1975 wurden 107 Milliarden Lire verausgabt.¹⁰ Konkret wurde die Zahl der Kinderkrippen und Kindergärten, der experimentellen Ganztagschulen und der Nachmittagsschulen erheblich ausgeweitet. Im Gesundheitsbereich wurden 14 Poliambulatorien errichtet. Die Fläche des öffentlichen Grün wurde nahezu verdoppelt. Vor allem in der Hügelizeone wurden riesige Grünflächen von der Kommune erworben und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.¹¹

Eine besondere Bedeutung gewannen in diesem Zusammenhang die Bemühungen um eine grundsätzlich neue „antitendenzielle“ Verkehrspolitik für das historische Zentrum.

¹⁰ Vgl. *H. Bodenschatz* (s. A 7), S. 222 ff.

¹¹ Vgl. zum Ausbau der öffentlichen Dienstleistungen bis 1978 auch *H. Bodenschatz/T. Harlander*, Bologna. Sozialorientierte Kommunalpolitik an der Wende?, in: *Bauwelt* 8 (1978), S. 295 ff.



Abb. 8: Piazza Maggiore von Bologna vor Beginn der neuen Verkehrspolitik; aus: *Comune di Bologna* (s. A 8), S. 190.

Auch hierbei spielte Bologna eine europaweit beachtete Schrittmacherrolle.¹² Die Stadt für die Menschen wiederzugewinnen, implizierte, so betonten die Verfasser des Plans für das historische Zentrum, die „città ‚garage‘“, die von Autos voll- und zugestellte Stadt vom motorisierten Individualverkehr so weit wie möglich zu befreien.¹³ Hierzu galt es, „Fußgängerbereiche“ aus dem in Italien bislang gewohnten Ausnahmestatus zu holen und stattdessen im Zentrum, aber auch in den anderen Quartieren ein vernetztes System von Fußgängerzonen zu schaffen, die die Schönheit des historischen Erbes wieder erlebbar und Plätze und Straßen zu Begegnungs- und Kommunikationsräumen machen würden. Tatsächlich konnte die Fläche der Fußgängerzonen bis Mitte der 1970er Jahre fast vervierfacht werden. Der Autoverkehr im historischen Zentrum nahm zugleich um 20 Prozent ab. Auf der anderen Seite wurde die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel gesteigert – seit April 1973 wurde der Nulltarif für einzelne Gruppen vollständig und während der Hauptverkehrszeiten für alle eingeführt.

12 OECD conference on „Better towns with less traffic“: Paris, 14-16 April, 1975, case study on Bologna, OECD 1975.

13 *Comune di Bologna* (s. A 8), S. 189 ff.



Abb. 9: Bewohner eines Sanierungsgebietes im historischen Zentrum von Bologna (via S. Caterina), um 1970; aus: *Comune di Bologna* (s. A 8), S. 206.

4. KEINE VERDRÄNGUNG DER ARMEN WOHNBEVÖLKERUNG

Das Konzept der Wohnung als öffentliche Dienstleistung¹⁴ war die radikalste Dimension des Modells Bologna. Es krönte das allgemeine Konzept der öffentlichen Dienstleistungen, dem sich die Kommune damals verpflichtet sah. Den Verantwortlichen war klar, dass auch eine erhaltende Erneuerung der historischen Bausubstanz zur „Marginalisierung, Segregation und Umschichtung der Wohnbevölkerung“ führen konnte. Daher war es notwendig, so die konzeptionellen Protagonisten des Bologneser Modells, Pier Luigi Cervellati, Roberto Scannavini und Carlo De Angelis, „Maßnahmen, die die historische bauliche ‚Hülle‘ betreffen, mit ebenso detaillierten Maßnahmen hinsichtlich der sozialen ‚Inhalte‘ [...] zu verbinden.“¹⁵ Damit war eine weitere Dimension des Modells Bologna angesprochen, die soziale Orientierung der Sanierungspolitik, der Versuch, die Verdrängung armer Wohnbevölkerung zu verhindern. Wie die 1972 veröffentlichten sozialwissenschaftlichen Untersuchungen von Claudio

Claroni¹⁶ zeigten, waren die sozialen Verhältnisse in den 13 ausgewählten Sanierungsgebieten relativ homogen: Dort hatte während der 1960er Jahre die Zahl der Wohnbevölkerung besonders stark abgenommen, der Anteil junger Bevölkerung war überdurchschnittlich niedrig und der Anteil alter Bevölkerung überdurchschnittlich hoch. Zugleich war nicht nur der Anteil an Einfamilienhaushalten besonders hoch, sondern auch der Anteil an Immigranten aus Süditalien.

14 Vgl. zur italienischen Debatte auf diesem Gebiet G. Rochat/G. Sateriale/L. Spano (Hrsg.), *La Casa in Italia*, Bologna 1980.

15 P. L. Cervellati/R. Scannavini/C. de Angelis, *La nuova cultura delle città. La salvaguardia der centri storici, la riappropriazione sociale degli organismi urbani e l'analisi dello sviluppp territorial nel'esperienza di Bologna*, Mailand 1977, S. 177.

16 C. Claroni (Hrsg.), *Piano per il centro storico: Stato delle abitazioni e struttura della popolazione*. Bologna 1972; zusammenfassend H. Bodenschatz (s. A 7), S. 178 ff.

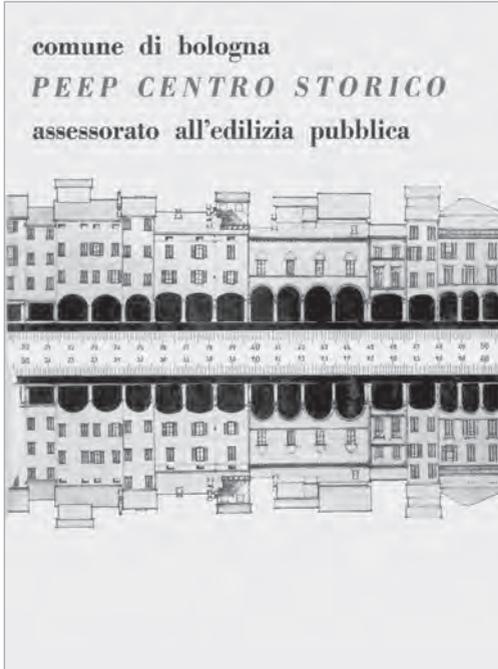


Abb. 10: Titelblatt des Plans für den sozialen Wohnungsbau im historischen Zentrum: PEEP/centro storico, adottato dal consiglio comunale nella seduta del 7 marzo 1973, Bologna 1974.

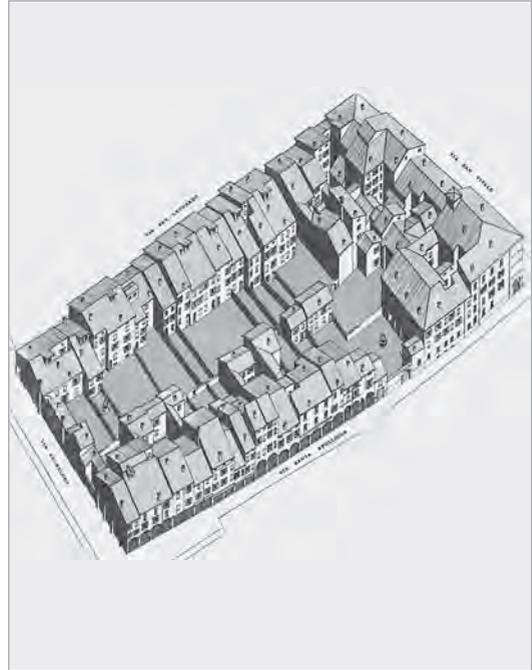


Abb. 11: Axonometrische Darstellung der geplanten Sanierung eines Baublocks im historischen Zentrum (San Leonardo, Sanierung und typologische Rekonstruktion), 1973; aus: P. L. Cervellati/R. Scannavini (s. A 9), S. 195.

Die Untersuchung der Struktur der Wohnungen in den 13 Sanierungsgebieten unterstrich diese Verhältnisse: Die Wohnungen waren besonders klein und schlecht ausgestattet, und der Anteil an Eigentumswohnungen war deutlich niedriger als in der übrigen Stadt. Bewohner mit niedrigem Einkommen waren in den Sanierungsgebieten deutlich überrepräsentiert. Mit den Untersuchungen von Claudio Carloni wurden ältere romantische und beschönigende Einsichten über die sozialen Verhältnisse im historischen Zentrum widerlegt.

Vor diesem Hintergrund wurde im Oktober 1972 ein Planentwurf für den sozialen Wohnungsbau im historischen Zentrum vorgelegt, der *Piano delle aree per l'edilizia economica e popolare*, kurz PEEP/centro storico genannt.¹⁷ Sozialer Wohnungsbau bedeutete

¹⁷ *Comune di Bologna, Assessorato all'edilizia pubblica, PEEP Centro Storico, Bologna 1973*; vgl. im Rückblick C. de Angelis, *Quarant'anni dopo. Piano PEEP Centro Storico 1973, Note a margine, tra metodo e prassi*, in: *IN_BO. Ricerche e progetti per il territorio, la città e l'architettura* 6 (2013), S. 35 ff.

in diesem Falle nicht oder nur ausnahmsweise Wohnungsneubau, sondern vor allem die sozial orientierte Sanierung des vorhandenen Wohnungsbestandes. Mit diesem Planentwurf erreichte das Modell Bologna seinen politischen Höhepunkt. Die Pläne des sozialen Wohnungsbaus der 1960er Jahre wurden nun einer scharfen Kritik unterzogen, und zwar nicht in baulicher Hinsicht, sondern in sozialer Hinsicht. Als Hauptnutznießer des (Neubau-)Plans von 1965 wurde die „Arbeiteraristokratie“ benannt. Anders als in den 1960er Jahren wurden nunmehr die Wohnungsbestände des Zentrums als Knotenpunkt der gesellschaftlichen Auseinandersetzungen betrachtet. Dort sollte die Wohnungsfrage thematisiert werden, dort sollte die Verdrängung armer Bewohner verhindert und billiger Wohnraum erhalten werden.

Der Planentwurf für den sozialen Wohnungsbau im historischen Zentrum betraf – auf der Basis einer „historisch-morphologischen Analyse“ – die 13 ausgewählten Sanierungsgebiete, das heißt konkret 6.500 Wohnräume. Auf einigen nach dem Kriege nicht wieder bebauten Grundstücken war die typologische Rekonstruktion der ursprünglichen Gebäude als „Sanierungshotels“ geplant, um eine auch nur vorübergehende Vertreibung der Quartiersbewohner während der Sanierung zu vermeiden. Hinter diesem Begriff verbarg sich der Wiederaufbau von zerstörten Bauten in historischer Form, eine Praxis, die als logischer Teil einer städtebaulichen Denkmalpflege verstanden wurde.

Als geeignetes Mittel zur Realisierung des Konzepts der „Wohnung als sozialer Dienstleistung“ bestimmte der Planentwurf vor allem die so genannten Wohnungsgenossenschaften mit „ungeteiltem Eigentum“ (*cooperazione di abitazione a proprietà indivisa*). Bei dieser Genossenschaftsform sollten die Bewohner nach der Enteignung der ursprünglichen privaten Haus- und Grundbesitzer nicht individuelle Eigentümer ihrer Wohnung werden, sondern mit den übrigen Bewohnern kollektive Eigentümer des Genossenschaftsbesitzes – daher „ungeteiltes Eigentum“. Das bedeutete auch, dass die Mieter keine Vorauszahlungen leisten mussten, sondern eine festgelegte, politische Miete zu zahlen hatten. Außerdem hätten sie ein Wohnrecht auf Lebenszeit erhalten, konnten aber innerhalb der sanierten Gebiete ihre Wohnung wechseln. Für private Sanierungsformen war in dieser Konzeption anfänglich kein Platz mehr.

Um die planerischen Instrumente des sozialen Wohnungsneubaus für die Enteignung von Bauten einsetzen zu können, bedurfte es einer besonderen Interpretation des nationalen Gesetzes zum sozialen Wohnungsbau, des Gesetzes Nr. 865 von 1971 (*legge sulla casa*). Denn dieses Gesetz äußerte sich nicht eindeutig zur Möglichkeit der Enteignung in Sanierungsgebieten. Die Bologneser Planung meisterte diese Hürde, indem sie die Enteignung von zu sanierenden Immobilien als „öffentliche Dienstleistung“ deklarierte. Denn für öffentliche Dienstleistungen erlaubte das Gesetz Enteignungen.

Der Planentwurf des Jahres 1972 wurde – völlig unerwartet für die Bologneser Planer – zum Ausgangspunkt der schärfsten gesellschaftlichen Auseinandersetzungen seit Beginn des Reformprozesses. Ende des Jahres erreichte die Pressekampagne gegen den Planentwurf einen Höhepunkt. Die nationale, in Bologna ansässige Zeitung *Il Resto del Carlino*

bezeichnete den Entwurf als „hinterhältig“, „marxistisch“ und „kollektivistisch“.¹⁸ Insbesondere die Enteignung der privaten Eigentümer wurde zum zentralen gesellschaftlichen Streitpunkt. Die lokale Kommunistische Partei und die Planer gerieten in die Defensive, das Enteignungskonzept wurde Schritt für Schritt zurückgenommen und schließlich ganz aufgegeben. Am Ende des Streits stand ein neues Konzept: die vertragliche Sanierung, d.h. die Sanierung durch die privaten Haus- und Grundeigentümer im Rahmen von Verträgen (*convenzioni*) zwischen den Eigentümern und der Kommune. In diesen Verträgen sollte eine Obergrenze der Miete und ein kommunales Vermietungsrecht festgelegt werden.

Die neue Fassung des Planentwurfs für den sozialen Wohnungsbau im historischen Zentrum wurde im März 1973 im Kommunalrat verabschiedet. Noch offen und weiter umstritten war die Länge der vertraglichen Bindung. Diese wurde erst im März 1975 festgelegt, auf 15 bis maximal 25 Jahre. Auch das kommunale Belegungsrecht wurde entschärft. Damit war das Projekt der Genossenschaft mit ungeteiltem Eigentum und die damit verbundene Selbstverwaltung gescheitert. Dennoch blieb eine soziale Orientierung der Sanierungspolitik bestehen, wenngleich nunmehr deutlich begrenzt.

Angesichts dieser Auseinandersetzungen und Verzögerungen war die Bilanz des Plans für den sozialen Wohnungsbau im historischen Zentrum zunächst sehr bescheiden: Bis Ende 1976 konnten nur 58 Wohnungen fertig gestellt werden.¹⁹ Doch nicht genug damit: Parallel zur Verwässerung der sozialen Orientierung der Wohnungspolitik setzte auch in Bologna insbesondere durch den zunehmenden Verkauf von Altbauwohnungen eine Entwicklung ein, die heute als Gentrifizierung bezeichnet wird. Der Ausbau der öffentlichen Dienstleistungen führte im Rahmen der Abkehr von Enteignungen und des zunehmenden Gewichts privater Sanierungen zur Erhöhung der Immobilienpreise und letztendlich auch hier zu einer allmählichen Verdrängung der früheren Bewohner.²⁰ Immerhin gelang es, so Roberto Scannavini in einer Bilanzierung im Jahr 2000, in „absolutem Gegensatz“ zu anderen italienischen Großstädten weitere Bevölkerungsverluste im historischen Zentrum zu vermeiden und dort seit Anfang der 1990er Jahre sogar ein Wachstum der Wohnbevölkerung zu erreichen.²¹

5. KOMMUNALE DEZENTRALISIERUNG

In Bologna gab es schon seit 1964 Quartiersräte, deren Kompetenzen zunächst aber nur beratend waren und deren Arbeit sich auf Verwaltungsaufgaben beschränkte.²² Diese traditionelle Form der Dezentralisierung wurde bereits Ende der 1960er Jahre in Frage ge-

18 Nach Paese Sera vom 02.03.1973.

19 Vgl. H. Bodenschatz (s. A 7), S. 227.

20 Ebda., S. 230.

21 R. Scannavini, Trent'anni di tutela e di restauri a Bologna, Bologna (2001), S. 12.

22 Vgl. L. Jax (s. A 7), S. 40.

stellt. So entwickelte sich auch im Bereich des Städtebaus eine breitere Bewegung für eine Stärkung der Dezentralisierung von unten (*decentramento*), die vor allem über neu entstehende Urbanistikkommissionen der Quartiersebene auf die kommunale Planungspolitik Einfluss nahm.²³ Der Generalbebauungsplan von 1970 übertrug seinerseits den Ausbau ebenso wie die Verwaltung der öffentlichen Dienstleistungen den Quartiersinstitutionen.²⁴ Damit wurden diesen Institutionen eine politische, nicht nur eine administrativ-beratende Funktion zuerkannt. In der Tat waren in der ersten Hälfte der 1970er Jahre die Institutionen auf Quartiersebene in starkem Maße an der Formulierung und Umsetzung des Modells Bologna beteiligt.

Im März 1974 beschloss der Bologneser Stadtrat – als Ergebnis der inzwischen erweiterten Dezentralisierungspraxis und der politischen Debatten über Dezentralisierung – eine Änderung der Satzung, die die Kompetenzen der Quartiersinstitutionen in Bologna regelte. Aus dem Beigeordneten des Bürgermeisters (*Aggiunto del Sindaco*) wurde nun der Quartierspräsident, die Mitglieder des Quartiersrats wurden indirekt gewählt, das heißt nach den Stimmenanteilen bei Kommunalwahlen durch die Parteien bestimmt, die bereits bestehenden neuen Einrichtungen wie Urbanistikkommissionen und Bevölkerungsversammlungen wurden offiziell anerkannt. Und die Kommune wurde verpflichtet, bei allen wichtigen Entscheidungen Vorschläge der Quartiersinstitutionen einzuholen. Insbesondere hatten die Quartiersräte jetzt das Recht, einen Quartiershaushaltsplan aufzustellen und städtebauliche Maßnahmen umzusetzen, soweit sie das Quartier betrafen. Politisch wurde auf diesem Wege das Konzept einer so genannten „gesellschaftlichen Kontrolle“ fixiert. Kommunale Dezentralisierung war nun weit mehr als eine beratende Tätigkeit bzw. eine Kontrolle der Quartiere von oben.²⁵

Das Thema „Kommunale Dezentralisierung“ erhielt in Bologna eine besondere bauliche Prägung, da als Sitz der Quartiersdemokratie große historische Klosteranlagen gewählt wurden. 1974 wurde das erste Bürgerzentrum (*centro civico*) im Quartier Lama eröffnet, 1975 und 1976 wurden die übrigen drei Bürgerzentren des historischen Zentrums eingerichtet. Die Bürgerzentren dienten nicht nur als Sitz der Quartiersdemokratie, sondern boten auch öffentlichen Dienstleistungen Raum, etwa Poliambulatorien, Bibliotheken und Freizeiteinrichtungen. Damit gewann ein abstraktes Organisationsmodell einen spektakulären Ausdruck, und für die gewaltigen Klosterkomplexe konnte eine neue Nutzung gewonnen werden.²⁶

23 Ebda., S. 46.

24 Ebda., S. 77.

25 Ebda., S. 92 ff.

26 Vgl. die eindrucksvolle Übersicht zu dem auf diesem Gebiet bis zum Jahr 2000 Geleisteten bei R. Scannavini (s. A 21), S. 37 ff.

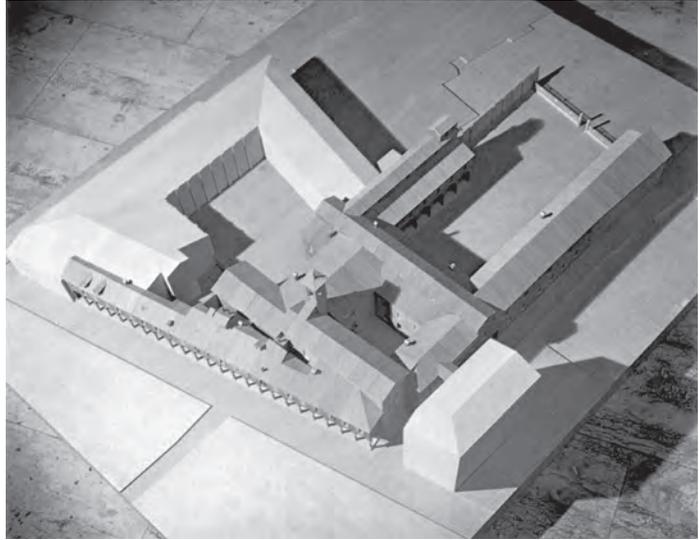


Abb. 12: Modell des ehemaligen Klosterkomplexes San Leonardo, der für ein Bürgerzentrum vorgesehen war, 1974; Quelle: centro civico. san leonardo quartiere innerio. Recupero di un contenitore storico, Bologna 1981, S. 29.

6. STAATLICHE DEZENTRALISIERUNG: EINRICHTUNG DER REGION EMILIA ROMAGNA

Die kommunale Dezentralisierung war aber nur ein Teil des Umbaus des staatlichen Apparates in der ersten Hälfte der 1970er Jahre. Von vornherein war den Planern bewusst, dass die Durchsetzung so weit reichender Veränderungen der Entwicklungs- und Planungslogik wie in Bologna nur im Kontext einer entsprechenden Neuorientierung und Dezentralisierung der übergeordneten regionalen und territorialen Planungsinstitutionen möglich sein würde. Die Chance hierzu bot sich mit der über 20 Jahre verspäteten, in Artikel 117 der Verfassung von 1948 bereits vorgesehenen Einrichtung der Regionen mit Normalstatut (fünf Regionen mit Sonderstatut wurden bereits zuvor eingerichtet).²⁷ Tatsächlich wurde mit dem Wahlgesetz Nr. 108 von 1968 sowie dem Finanzierungsgesetz Nr. 1084 von 1970 und der Eröffnung der Möglichkeit, Statute zu verabschieden, eine staatliche Dezentralisierung auf den Weg gebracht, die mit der Überführung von staatli-

²⁷ Vgl. zu dem der Institutionalisierung der Regionen zugrunde liegenden politischen Prozess T. Harlander, Regionale Entwicklungspolitik in der Emilia-Romagna, Frankfurt, New York 1979, S. 90 ff.

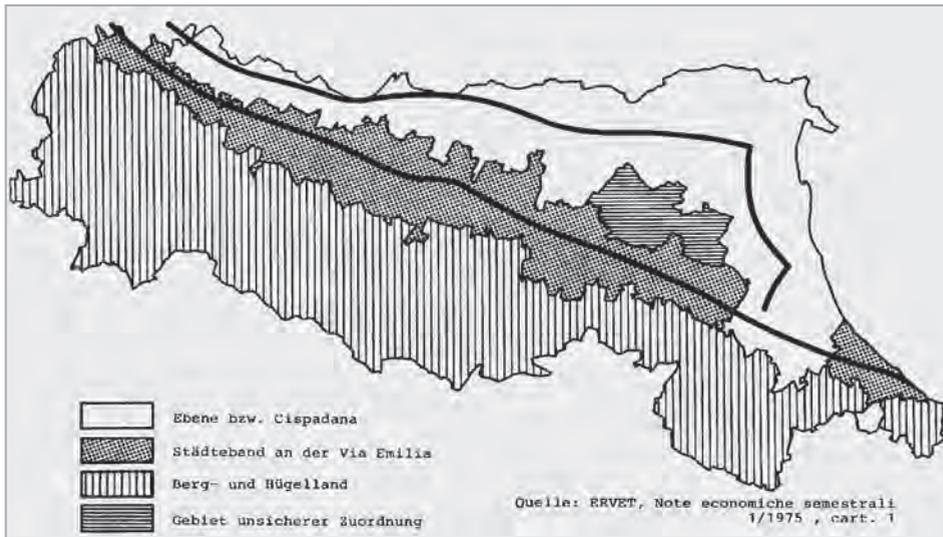


Abb. 13: Räumliche Struktur der Region Emilia Romagna, 1975; aus: T. Harlander (s. A 7), S. 157.

chen Verwaltungsaufgaben in die Kompetenzen der Regionen 1972 und schließlich dem Gesetz Nr. 382 von 1975 ihren vorläufigen Abschluss fand. Bologna wurde in diesem Prozess politischer und administrativer Sitz der Region Emilia Romagna.

Als Ergebnis einer breiten Debatte wurde im Dezember 1970 parteienübergreifend mit dem Gesetz Nr. 342 ein Statut, eine Art kleine Verfassung, für die neue, zu gründende Region Emilia Romagna verabschiedet.²⁸ In städtebaulicher und sozialer Hinsicht forderte das stark durch die kommunistische Partei beeinflusste Statut eine „offene Region“, die nicht mehr der früheren Klientelwirtschaft (*clientelismo*) verpflichtet war, sondern der gesamten Bevölkerung, eine grundsätzlich soziale Orientierung, die vor allem auf die umfassende Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Dienstleistungen zielte, sowie eine gleichgewichtige räumliche Entwicklung und die effektive Partizipation der Bürger. Die Voraussetzungen für ein alternatives *modello emiliano* mit dem Ziel einer gleichgewichtigeren raumstrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung und des Abbaus der negativen Folgen des ungeplanten Industrialisierungs- und Ballungsprozesses während der 1950er und 60er Jahre schienen gerade in der Emilia-Romagna mit ihrer polyzentralen Struktur entlang der Hauptachse der Via Emilia, ihrem hohen Anteil an produktiven kleinen und mittleren Betrieben sowie dem traditionell großen Gewicht des Genossenschaftssektors relativ günstig.

28 Ebda., S. 124.

Im März 1973 wurde der Entwurf eines regionalen Entwicklungsprogramms vorgelegt, der eine breite Diskussion auslöste. Ziel des Entwurfs war eine „öffentliche Kontrolle der Entwicklung des Territoriums“ im Sinne einer Überwindung der vorhandenen Ungleichgewichte. Hierzu wurde vor allem die Integration der räumlichen Territorialplanung (Hauptziel: die Schaffung einer alternativen Entwicklungsachse „Cispadana“) mit einer auf die wirtschaftliche Stärkung der Klein- und Mittelbetriebe und der Förderung der genossenschaftlichen Betriebsformen zielenden Wirtschaftspolitik ins Zentrum gerückt. Explizit wurden zudem ein umfassender Landschafts-, Natur und Umweltschutz, der Schutz der historischen Zentren sowie ein Ausbau des sozialen Wohnungsbaus gefordert. Gebündelt wurden diese Forderungen in der Losung „Wohnung und Stadt als öffentliche Dienstleistung“.²⁹ Der regionale Haushaltsplan von 1974 setzte schließlich im Bereich des Städtebaus klare Prioritäten zugunsten des öffentlichen Verkehrs, des sozialen Wohnungsbaus und des Landschaftsschutzes. Doch in den Folgejahren wurde in wachsendem und ernüchterndem Ausmaß deutlich, dass sich die mit der Institutionalisierung der Regionen anfänglich verknüpften überschwänglichen Hoffnungen nur schwerlich und bestenfalls ansatzweise realisieren ließen. Hierzu trugen die sich verstärkende Wirtschafts- und Finanzkrise, der hinhaltende Widerstand der zentralstaatlichen Institutionen gegen jede wirksame Dezentralisierung vor allem von Finanzmitteln und nicht zuletzt auch die auf gesamtstaatlicher Ebene an die DC (*Democrazia Christiana*) gemachten politischen Zugeständnisse maßgeblich bei. Der für die Funktionsweise des „*modello emiliano*“ konstitutive „indirekte Lohn“, d.h. die überdurchschnittliche Versorgung mit öffentlichen Dienstleistungen wurde damit mehr und mehr in Frage gestellt.

7. DIE KRISE DES MODELLS BOLOGNA

Um die Mitte der 1970er Jahre hatte sich das „Modell Bologna“ herausgebildet: ein Programm und eine Praxis, die baulich, sozial und politisch neue Maßstäbe von europäischer Bedeutung setzten. Baulich zielte es auf Stadterneuerung statt Stadterweiterung. Das bedeutete praktisch: erhaltende Erneuerung des historischen Zentrums, das insgesamt, nicht mehr nur fragmentarisch als städtebauliches Denkmal begriffen wurde. Sozial wurde das Konzept der Stadt als Netzwerk öffentlicher Dienstleistungen entwickelt, das ausgebaut und räumlich gerecht verteilt werden sollte. Auch das Wohnen wurde nicht mehr als Ware, sondern als öffentliche Dienstleistung angesehen. Die neue Wohnungspolitik sollte nicht mehr nur der Arbeiteraristokratie, sondern vor allem den Ärmsten und damit auch den Immigranten aus Süditalien dienen. Diese radikalste Dimension des Modells Bologna wurde aber bereits 1973 aufgrund von Eigentümerprotesten verwässert. Politisch wurde das Modell Bologna durch eine auf Dezentralisierung gerichtete

29 Ebda., S. 177.



tete Reform der öffentlichen Institutionen flankiert, die zwei räumliche Ebenen betraf: die Ebene der Quartiere und die Ebene der Regionen. Finanziert wurde das Modell – im Gegensatz zu der während den 1950er und frühen 60er Jahren geübten Politik des *buongoverno*, d.h. einer auf ausgeglichene Haushalte zielenden kommunalen Haushaltspolitik – durch deficit spending, eine keynsianische Finanzpolitik, die in Bologna bereits seit den 1960er Jahren praktiziert wurde. Ab Mitte der 1970er Jahre geriet das Modell Bologna bereits in eine schwere Krise. Deren Grundlage war auf den ersten Blick die wirtschaftlich schwierige Situation, die eine Umsetzung des ambitionierten Programms der öffentlichen Dienstleistungen in Frage stellte. Entscheidend war aber die Art und Weise, in der die herrschende kommunistische Partei auf gesamtstaatlicher Ebene seit 1976 auf

diese Krise reagierte. Die kommunistische Partei forcierte nunmehr eine Austeritätspolitik, die ihr im Kontext einer „*compromesso storico*“-Politik politische Legitimation verschaffen sollte, aber in hartem Gegensatz zur Politik des deficit spending der ersten Hälfte der 1970er Jahre stand. Zum zentralen Ziel der Bologneser Kommunalpolitik wurde nunmehr die Kürzung der öffentlichen Ausgaben.³⁰

Ergebnis dieses haushaltspolitischen Kurswechsels waren so genannte Anpassungen der Tarife für öffentliche Dienstleistungen, was nichts anderes bedeutet als deren Erhöhung. Den steigenden Preisen für Gas und Wasser folgten in den Jahren 1976 und 1977 Preiserhöhungen für die Schulspeisung, für Kinderkrippen und für den öffentlichen Nahverkehr. Zugleich wurden die Leistungen selbst gekürzt, etwa durch die Kürzung der Öffnungszeiten für Kindergärten und eine Reduzierung der Frequenzen des öffentlichen Nahverkehrs. Auch die Mieten für kommunale Wohnungen wurden erhöht. Selbst die Quartiersdemokratie veränderte infolge der Austeritätspolitik ihren Charakter: Nicht mehr die Planung, Verwaltung und der Ausbau der öffentlichen Dienstleistungen standen nunmehr im Zentrum, sondern die Durchsetzung von Sparmaßnahmen auf Quartiers-ebene. All diese Maßnahmen erschütterten das Modell Bologna grundlegend. Sie bildeten den Hintergrund für neue Konfliktfronten und gesellschaftliche Auseinandersetzungen, die am 11. März 1977 mit dem Tod des Studenten Francesco Lorusso, Mitglied von Lotta Continua, begannen.

8. FAZIT

Die Faszination des „Modells Bologna“ beruhte bis Mitte der 1970er Jahre vor allem auf dessen doppelter Orientierung: zum einen als gestalterische, bildvermittelte, denkmalgerechte, also gebäudebezogene Politik, zum anderen als sozialbezogene Politik hinsichtlich der Nutzung der Gebäude und des Stadtraums, vermittelt durch neue Formen der Partizipationskultur. Aber auch diese doppelte Politik konnte erst durch den Gegenstand selbst ihre suggestive Wirkung entfalten – durch die Altstadt von Bologna, eine der größten und schönsten Altstädte Europas. Die gestalterische Dimension des Modells Bologna faszinierte vor allem Denkmalpfleger und Architekten, die sozialpolitische Dimension Sozialwissenschaftler und Politiker. Von großer Bedeutung war aber auch das generelle

30 Edoardo Salzano, einer der führenden Urbanisten Italiens, ehem. Professor für Städtebau, Präsident des nationalen Urbanistischen Instituts von 1983-1991, Verantwortlicher für zahlreiche Generalbebauungspläne italienischer Städte und Autor vieler Bücher, sieht die eigentliche Krise des Reformmodells erst später, beginnend in den 1980er Jahren und vor allem nach 2000. Damals, so Salzano, hat sich die Gesamtlage verändert, die Dominanz des Neoliberalismus, des Privaten vor dem Öffentlichen, wurde in strukturellen Weichenstellungen sichtbar, etwa in der Bologneser Bauordnung des Jahres 2000 und in dem Regionalgesetz, das den Wiederaufbau nach dem Erdbeben 2012 betraf; vgl. E. Salzano, L'Emilia-Romagna: Le buone stagioni e la cattiva, 28 Aprile 2015, www.eddyburg.it/2015/04/lemila-romagnale-buone-stagioni-e-la.html [06.07.2015].

politische Umfeld – die Existenz einer starken eurokommunistischen Stadtregierung, die in der Formel „das rote Bologna“ ihren Ausdruck fand. Dieser Aspekt mobilisierte die damals stark politisierte Fachwelt in besonderem Maße, und zwar keineswegs nur im Sinne einer zustimmenden Bewunderung, sondern auch in einer kritischen Distanz. Denn die eurokommunistische Perspektive war in einer sich als progressiv verstehenden Wissenschaftswelt durchaus umstritten.

Heute, ja eigentlich schon seit den 1980er Jahren ist das Modell Bologna – zumindest außerhalb Italiens – weithin vergessen.³¹ Wer kennt schon die komplexen Dimensionen des Modells Bologna, wer seine Protagonisten wie etwa Pier Luigi Cervellati, einen ehemaligen wissenschaftlichen Assistenten von Leonardo Benevolo? Wer erinnert sich noch an Renato Zangheri, den Bürgermeister dieser Jahre (1970-1983), der am 6. August 2015 verstorben ist?³² Wenn überhaupt noch auf Bologna geblickt wird, dann zumeist in einer sehr engen Perspektive, mit Schwerpunkt auf die erhaltende Erneuerung des historischen Zentrums. In der Tat stellt sich diese Dimension heute als die einzige dauerhafte dar, während alle anderen Dimensionen ihre programmatische Kraft verloren haben. Hierzu noch drei abschließende Anmerkungen:

► 1. Das Modell Bologna war mit Blick auf die besondere Komposition der fünf Dimensionen einzigartig und neu, nicht aber hinsichtlich der einzelnen Dimensionen. Die Konzeption der öffentlichen Dienstleistungen spielte bereits in der ausgeprägten Kommunalwirtschaft der Zwischenkriegszeit eine herausragende Rolle. Das gilt auch für den Wohnungsbau, wenngleich eigentlich nur im „roten Wien“ der soziale Wohnungsbau die wirklich ärmeren Bewohner erreichte. Hinsichtlich der Regionalpolitik des territorialen Ausgleichs hatte das von seinem scharfen – und bis heute virulenten und unge lösten – Nord-Süd-Gegensatz gebeutelte Italien Nachholbedarf, und das Programm der kommunalen Dezentralisierung war alles andere als eine Erfindung der Eurokommunisten. Selbst die Ausweisung eines ganzen historischen Zentrums als Gesamtdenkmal war nicht gänzlich neu. So wurde etwa die Altstadt von Óbidos im Norden von Lissabon bereits 1951, also während der Salazardiktatur, komplett als Denkmal bewertet. Gänzlich neu war aber die Kombination all dieser Dimensionen, die erst die Professionen übergreifende Faszination des Modells Bologna erklären kann.

31 Vgl. als aktuelle Rückbesinnung in der italienischen Diskussion und perspektivische Weiterentwicklung des auf das historische Zentrum konzentrierten Modells der 1970er Jahre („Bologna centro storico“) auf die Gesamtstadt („Bologna città storica“) die in Nummer 1 (2010) der Zeitschrift *IN_BO*. *Ricerche e progetti per il territorio, la città e l'architettura* zusammengefassten Beiträge, *L. Bravo* (Hrsg.), Bologna, città storica sowie als Versuch einer umfassenden Bestandsaufnahme nicht nur der Bologneser, sondern auch der Entwicklungen in der Region Emilia-Romagna aus heutiger Sicht die Nummer 6 (2013) der gleichen Zeitschrift, *P. Orlandi/L. Bravo* (Hrsg.), *Città e regione in Emilia-Romagna. Il progetto di un territorio e la sua storia (1970-2013)*.

32 Vgl. *La Repubblica* vom 08.08.2015.

► 2. Der Blick von heute auf das Modell Bologna enthüllt ein Dilemma unserer Profession der Planungswissenschaften. Wir haben keine Kultur der kontinuierlichen Evaluierung von Modell- und Kultprojekten, zu denen das „Modell Bologna“ zweifelsfrei zu rechnen ist. Die Planungswissenschaften propagieren jeweils für kurze Zeit erfolgreiche Modelle, etwa die behutsame Stadterneuerung in West-Berlin oder die Erneuerung der öffentlichen Räume in Barcelona, aber ab dem Zeitpunkt, an dem diese Modelle in die Krise geraten, lässt nicht nur die vordergründige Begeisterung nach, sondern auch jegliches tiefer greifende wissenschaftliche Interesse. Wir haben daher kein Wissen über die Krise und deren Gründe und Verlauf. Und wir haben keine Deutung a posteriori dieser besonderen Ereignisse – angesichts der Handlungsorientierung der Planungswissenschaften eigentlich ein Armutszeugnis.

► 3. Wenn sich aus heutiger Sicht das Modell Bologna nur noch als ein überholtes fachlich-urbanistisches Konzept darstellt,³³ dann verweist das auch auf ein grundlegend verändertes Verständnis von Wissenschaft. Heute wird weithin eine rein analytische Sichtweise präferiert, während in den 1970er Jahren das Modell Bologna in der Regel handlungsorientiert diskutiert wurde – von den Planern als Modell, das unter Anerkennung der jeweiligen Spezifika in die eigene Stadt importiert und dort diskutiert und adaptiert werden kann, von den Politikern als zukunftsträchtiges Modell, das den Weg zu einer besseren Stadt weisen kann. Dass diese Perspektive nicht nur unkritische Rezeptionen erlaubte, lag an der durchaus kritischen Debatte über den Eurokommunismus. Eine handlungsorientierte Perspektive schloss damals immer die Debatte über das politische Programm und dessen Umsetzung ein.³⁴ Ganz zaghaft dringen allerdings nach Jahren neoliberaler Hegemonie, die den Diskurs um die „öffentlichen Dienstleistungen“ als Thema einer Welt von vorgestern erscheinen ließ, mit neuen Debatten um „Commons“, um Gemeinwohl und „solidarische Ökonomie“ gegenwärtig auch wieder Topoi ins Bewusstsein, die andere, fast vergessene Dimensionen von Stadtentwicklungspolitik thematisieren.³⁵ Der heutige Blick hat diese zentrale Dimension des Modells Bologna oft in der Vergessenheit verschwinden lassen. Eigentlich könnte er auch das Gegenteil bewirken: die Erkenntnis, dass die Ohnmacht öffentlicher Institutionen kein Naturgesetz ist, sondern Ausdruck politischer Entscheidungen. Oder mit den Worten von Edoardo Salzano: „Es ist nicht wahr, dass es, wie Margaret Thatcher proklamierte, ‚keine Alternative gibt‘. Ein anderes Europa, ein anderes Italien, eine andere Emilia-Romagna sind möglich.“³⁶

33 Vgl. hierzu P. Orlandi, La questione dei centri storici esiste ancora? in: IN_BO. Ricerche e progetti per il territorio, la città e l'architettura 1 (2010), S. 31 ff.

34 Vgl. H. Bodenschatz/T. Harlander, Ansätze einer alternativen Urbanistik in Italien, in: Leviathan 4 (1978), S. 575 ff.

35 Vgl. hierzu das Wissenschaftliche Kolloquium der DASL 2014, Fiktion Gemeinwohl, in: DASL/J. Wékel (Hrsg.), Stadt & Auto. Almanach 2014/2015, Berlin 2015, S. 427 ff.

36 E. Salzano (s. A 30).

DAS »CONSILIUM« ZUR ENTWICKLUNG DES FRANKFURTER STADTRAUMES MAIN

IMPULSGEBER FÜR DIE UMSETZUNG AMBITIONIERTER PROJEKTE
DER INNENENTWICKLUNG 1990-1992

1. VORBEMERKUNGEN

Der Beitrag thematisiert das Vorgehen der Stadt Frankfurt im Rahmen ihrer Strategie der Innenentwicklung im Frankfurter Stadtraum Main, die sie seit den 1980er Jahren verfolgte.¹ Ein zentraler Bestandteil dieser Strategie war die Umnutzung der innerstädtischen Hafens-, Großmarkt- und Schlachthofareale beiderseits des Mains. Auf den alten kommunalen Infrastrukturstandorten entstanden in den letzten 20 Jahren neue gemischt genutzte Quartiere, unter denen das Deutschherrnviertel und der Westhafen die bekanntesten sind. Sie zählen inzwischen bundesweit zu den großstädtischen Leitprojekten, die die Wohnnutzung in die Innenstadt zurückbringen. Diese komplexen Stadtumbauprojekte zur Aufwertung der innerstädtischen Flächen am Main waren eingebettet in eine Gesamtstrategie zum „Stadtraum Main“, die Anfang der 1990er Jahre entwickelt und politisch auf den Weg gebracht wurde.

Eine Schlüsselrolle in diesem Prozess kam dem so genannten *Consilium Stadtraum Main* zu, einem Gremium, das der Rat der Stadt Frankfurt eigens für diesen Zweck im Jahre 1990 ins Leben gerufen hatte. Damit war auch ein zu damaliger Zeit neuer und eigenständiger Verfahrensweg eingeschlagen worden, der ebenfalls weit über die Stadtgrenzen als ein Element der ambitionierten Stadtpolitik ausstrahlte, die vom damaligen Planungsdezernenten der Stadt Frankfurt, Martin Wentz, verfolgt wurde.² Dieser Beitrag beleuchtet die besondere Rolle des *Consiliums* bei der Durchsetzung dieser damals neuen Entwicklungsperspektive für die Innenstadt. Zunächst wird der kommunalpolitische Kontext Ende der 1980er Jahre skizziert, der zur Bildung des *Consiliums* geführt hat. Desweiteren werden Auftrag, Zusammensetzung, Selbstverständnis und Arbeitsweise des Gremiums charakterisiert. Die Ergebnisse der zweijährigen Tätigkeit werden vorgestellt,

1 Der Beitrag beruht auf der Dissertation des Autors: C. Schaber, Der Frankfurter Stadtraum Main als städtebauliches Handlungsfeld, Diss. TU Darmstadt 2015.

2 Für diese Politik steht auch die von Martin Wentz herausgegebene vielbeachtete Buchreihe über „Die Zukunft des Städtischen“ (1991-2001), die u. a. Beiträge mehrerer hochkarätig besetzter Fachtagungen dokumentiert.

deren Einfluss auf die Ausgestaltung der beiden bekanntesten Stadtumbauprojekte herausgearbeitet und ein Resümee gezogen, das diesen neuen Typus eines Planungsakteurs planungstheoretisch verortet und die Frage reflektiert, ob das Instrument des *Consilium* zum Modell für die Bewältigung aktueller städtebaulicher Herausforderungen wurde.³

1. STADTENTWICKLUNG IN FRANKFURT AM MAIN – DIE SPÄTEN 1980er JAHRE

Die Stärkung des innerstädtischen Wohnens durch Stadtumbauprojekte gehört seit zwei Jahrzehnten zum Repertoire der Stadtentwicklungspolitik europäischer Metropolen. Gleiches gilt für das Ziel, durch „Waterfront-Projekte“, stadtnahe Hafengebiete und Uferzonen für urbane Nutzungen zu aktivieren. Beide Ziele waren jedoch noch in den 1980er Jahren alles andere als unumstritten, in Frankfurt am Main allemal, wo „trotz zunehmenden Bewusstseins gegenüber ökologischen und sozialen Belangen [...] nach wie vor der wirtschaftlichen Entwicklung die Schlüsselstellung in der Stadtentwicklung zukommt“.⁴ Im Fokus stand dort die Sicherung und Modernisierung der harten und weichen Standortfaktoren als Dienstleistungsmetropole und Finanzplatz von europäischem Rang, die sich in der Hochhaussilhouette, in dem kontinuierlichen Ausbau von Messe und Flughafen, aber auch im vielbeachteten Museumsufer und der Rekonstruktion des Römers, beides zentrale Projekte der 1980er Jahre, manifestierten.⁵

Vor diesem Hintergrund war die Vision, den Stadtraum Main mit dem Nutzungsschwerpunkt „Wohnen am Wasser“ zu belegen, seinerzeit außerordentlich ambitioniert und deutlich gegen damalige Stadtentwicklungstrends und dominante Muster der Stadtpolitik und Denkgewohnheiten gerichtet.⁶ Anstoß und Begründung lieferten die Stadtfucht, also die seit Jahrzehnten negativen Wanderungsbilanzen der Stadt und die damit verbundenen rückläufigen Einwohnerzahlen. Mit dieser Vision waren daher von Beginn an ehrgeizige Mengenziele verbunden.

Den Anstoß, die Mainufer ins Zentrum der Stadtentwicklung zu rücken, gaben Vorarbeiten zur Bewerbung um die Ausrichtung der Olympischen Spiele 2000 bzw. 2004 in den 1980er Jahren. In diesem Zusammenhang entstanden auch die Termini „Stadtraum Main“ bzw. „Flussraum Main“, definiert als „städtebaulich-funktional determinierter Be-

3 *Stadt Frankfurt a. M.* (Hrsg.), *Consilium zur Entwicklung des Stadtraumes Main 1990-92*. Abschlussbericht, Frankfurt a. M. 1992.

4 C. Meyer zum alten *Borgloh*, *Eine Renaissance der Stadtentwicklungsplanung?*, Dortmund 2005, S. 43.

5 Die Schlüsselstellung lässt sich am Beispiel der Frankfurter Stadtentwicklungsgeschichte veranschaulichen. Anknüpfend an die gezielte Wirtschaftsförderung und die Ausdehnung der Cityfunktion nach 1949, die Konflikte um das Westend bis hin zum Ausbau postindustrieller Infrastrukturen und der Verbesserung des Images des Stadt im Sinne eines „weichen“ Standortfaktors.

6 Städtebauliche Planwerke wie der City Leitplan und der Olympische Rahmenplan lieferten in den 1980er Jahren planerische Grundlagen. Wohnungspolitik war dabei ein zentrales Thema in Kommunalwahlkämpfen.

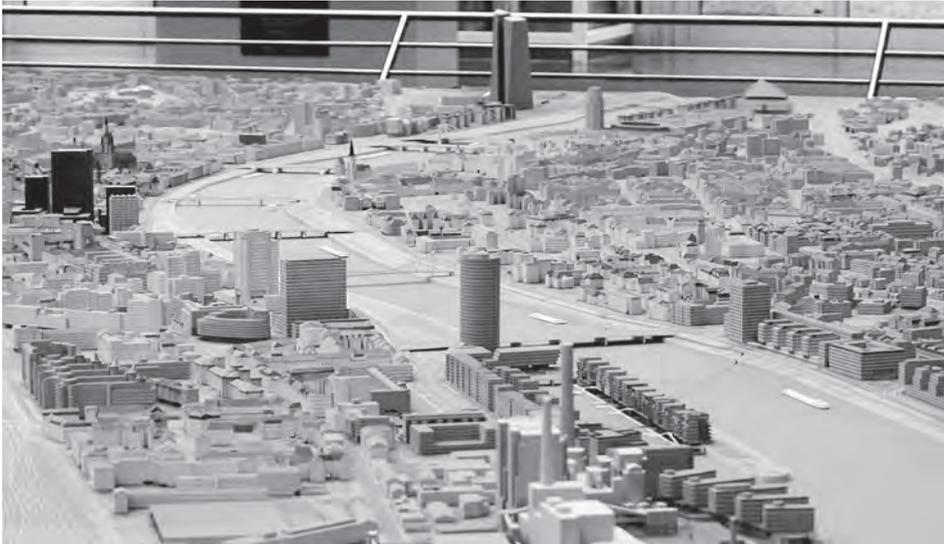


Abb. 1: Aktuelle Ansicht des Stadtraumes und Flussraumes Main zwischen Westhafen (unten) und Europäischer Zentralbank (oben); Frankfurter Stadtmodell; Foto: C. Schaber.

reich, der auf beiden Ufern ein jeweils etwa dreihundert Meter breites Band⁷ umfasst. Er war tragendes Element der Konzeption urbaner Spiele in Frankfurt. Die Bewerbung sah drei Olympiastandorte einschließlich des Olympischen Dorfes im Osten und Westen der Stadt vor, die durch den Flussraum Main verbunden sind.⁸ Die dezentrale Anordnung der Sportanlagen hatte wesentlich die Konversion untergenutzter Hafenaareale zur Voraussetzung; insofern nahm die damalige städtebauliche Konzeption der Olympiabewerbung Grundlinien der späteren Strategie für den Stadtraum Main vorweg. Mit der Konzeption von urbanen Spielen war ein Maßstabssprung verbunden, der die Vision vom Wohnen am Fluss in einem neuen, stadträumlich größeren Zusammenhang verankerte. Die Frankfurter Bemühungen um eine Olympiakandidatur wurden 1989 zugunsten Berlins aufgegeben.

Im selben Jahr kam es zu einem kommunalpolitischen Richtungswechsel in Magistrat und Stadtparlament. Die Umnutzung und Aufwertung der innerstädtischen Uferzonen am Main wurden in der Folge zu einem zentralen Thema der Stadtentwicklung. Die nacholympische Version des Stadtraumes Main baute auf der zuvor formulierten Fassung auf und entwickelte diese zu einer Vision vom Wohnen am Fluss weiter (vgl. Abb. 1 u. 2).⁹

⁷ *Stadt Frankfurt a. M.* (s. A 3), S. 20.

⁸ L. Juckel/D. Praeckel, *Stadtgestalt Frankfurt. Speers Beiträge zur Stadtentwicklung am Main 1964-1995*, Stuttgart 1996, S. 264.

⁹ Andere Städte entscheiden sich zum damaligen Zeitpunkt an vergleichbaren Standorten eher für in



Abb. 2: Die Einordnung des Stadtraumes Main im gesamtstädtischen Kontext. Schematische Darstellung der Elemente und Leitlinien der Frankfurter Stadtentwicklung 1995, aus: *M. Wentz, Stadtentwicklungsplanung für Frankfurt a. M., in: M. Wentz (Hrsg.), Stadtentwicklung, Frankfurt 1996, S. 140.*

Das um 1990 für die Entwicklung des Stadtraumes Main angesetzte Maß an innerstädtischem Wohnraum war als eine Antwort auf den zunehmenden Wohnungsmangel und die Stadtflucht zu verstehen. Stadträumlich lag der geplante Schwerpunkt für den Wohnungsbau im Osten der Stadt; hier sollten 6.000 neue Wohnungen errichtet werden. Hinzu kamen die zusätzlich im Sanierungsgebiet Ostendstraße geplanten 480 Wohneinheiten.¹⁰

Die Stadt Frankfurt hat im Verlauf ihrer jüngeren Geschichte wiederholt große Anstrengungen im Wohnungs- und Siedlungsbau unternommen. So knüpft die Vision Wohnen am Wasser mit den geplanten neuen Wohnquartieren beiderseits des Flusses an das reformerische Projekt des Neuen Frankfurt Ernst Mays in den 1920er Jahren an.¹¹ Beides sind ehrgeizige Vorhaben der Stadtentwicklung mit einer Reihe von Gemeinsamkeiten: hohe Anzahl geplanter Wohnungsneubauten, mehrere parallel zu entwickelnde Neubaugebiete und deren dezentrale Anordnung, strukturprägender Freiraum (Niddatal/Main-

finanzieller Sicht lukrativere Büros oder kulturelle Nutzungen; vgl. *C. Schaber* (s. A 1), S. 78-82.

¹⁰ *Stadt Frankfurt a. M.* (s. A 3), S. 67.

¹¹ *DW Dreyse, Das neue Frankfurt, Frankfurt 2011.*

Vorhaben	Entstehung	Größe / ha	Standorte	WE, geplant
Das Neue Frankfurt (May)	1925-34	k.A.	26	10.000
Auswahl Neues Frankfurt	1925-34	124,3	7	8.540
Stadtraum Main	1990-er	114,0	6	8.920
Nordweststadt	1960-er	170,0	1	7.500
Riedberg	2000-er	247,0	1	6.000

Abb. 3: Gegenüberstellung wichtiger Frankfurter Siedlungen und Quartiere des 20. Jahrhunderts; aus: C. Schaber (s. A 1), S. 77.

ufer) und nicht zuletzt hohe wohnungspolitische Ansprüche. Quantitativ überstieg das Wohnprogramm für das Mainufer mit über 8.000 geplanten Wohnungen sogar die großen Stadterweiterungen der letzten Jahrzehnte (Nordweststadt 7.500 WE) und Riedberg (6.000 WE) (vgl. Abb. 3).

Deutliche Unterschiede gab es allerdings in der Konzeption: statt „Siedlungen“ sollten von vornherein städtische „Quartiere“ mit funktionaler und sozialer Mischung entstehen.¹² „Neues Leben am Main heißt Wohnen, Arbeiten und Freizeit am Fluss eine Chance zu eröffnen“. Dazu gehört auch die Vielfalt innerhalb einzelner Funktionen: „Wohnen am Main, zum Beispiel am Westhafen, bietet Chancen für preiswerten Wohnraum in der Innenstadt und muss die soziale Vielfalt wollen.“¹³

2. DAS CONSILIUM ZUR ENTWICKLUNG DES FRANKFURTER STADTRAUMES MAIN

Mit der Entwicklung gemischter Quartiere auf untergenutzten innerstädtischen Standorten betraten die Verantwortlichen in Frankfurt Neuland. Der programmatische Schwerpunkt des Stadtwohnens war früh zum Gegenstand kommunalpolitischer Kontroversen geworden.¹⁴ In dieser schwierigen Situation setzte die Stadt Frankfurt ein Beratungsgremium (*Consilium*) aus externen und internen Fachleuten ein, das den Frankfurter Magistrat beraten und bei den anstehenden umfangreichen Nutzungsänderungen und Umstrukturierungen eine aktive Rolle spielen sollte.¹⁵

Das *Consilium* sollte helfen, die ambitionierten städtebaulichen und wohnungspolitischen Ziele durchzusetzen und den schwierigen Ausgleich zwischen planerischen, lokal-

12 C. Schaber (s. A 1), S. 61.

13 V. Hauff, Stadt und Lebensstil, Weinheim 1988, S. 19.

14 C. Schaber (s. A 1), S. 225-231.

15 Stadt Frankfurt a. M. (s. A 3), S. 9.

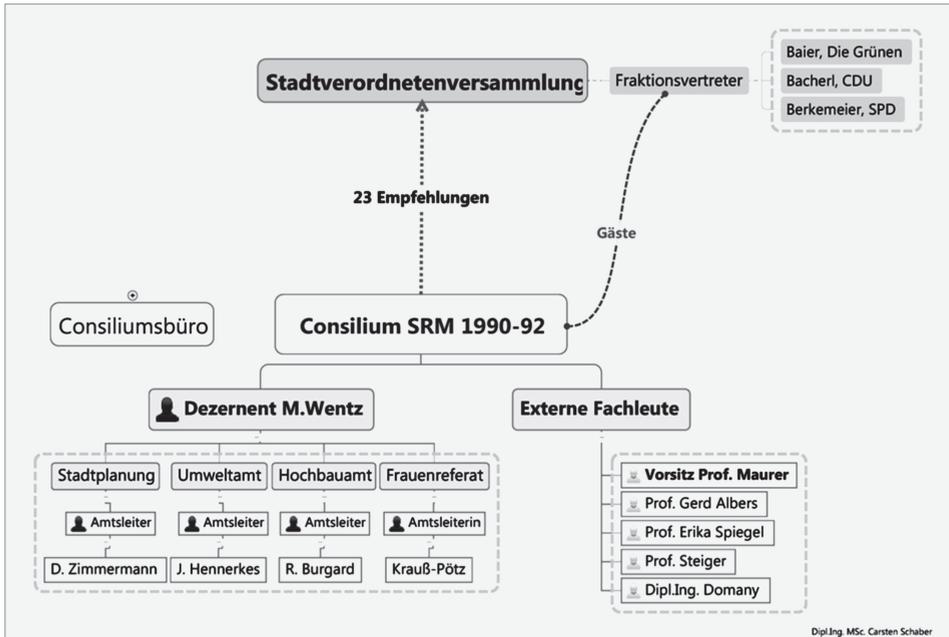


Abb. 4: Organigramm des Consiliums Stadtraum Main; aus: C. Schaber (s. A 1), S. 92.

politischen und immobilienwirtschaftlichen Belangen zu erleichtern. Im Einzelnen ging es dabei auch darum, den Bau nutzungsgemischter Stadtquartiere als neues städtebauliches Handlungsfeld zu etablieren und die Kohärenz zwischen dem übergeordneten Entwicklungsrahmen und den geplanten komplexen Einzelprojekten zu sichern.

Das *Consilium* konnte unabhängig von politischen Vorgaben arbeiten, war aber an geltende Grundsätze und Ziele der kommunalen Planungspolitik gebunden. „Der Auftrag an das *Consilium* ging dahin, sich eine Übersicht über eine Anzahl bereits laufender Projekte und Vorhaben zu verschaffen, deren Bedeutung für den Stadtraum Main zu bewerten, auf diese Bewertung Empfehlungen zu gründen und letztlich – als zentrale Aufgabe – einen Zusammenhang zwischen diesen sehr unterschiedlichen Elementen herzustellen.“¹⁶

Diese komplexen fachlichen und politischen Erwartungen an das Gremium bildeten sich auch in dessen fein austarierter personeller Zusammensetzung ab (vgl. Abb. 4). Es bestand zum einen aus fünf namhaften externen Fachvertretern unterschiedlicher Disziplinen: den Stadtplanern Prof. Jacob Maurer (ETH Zürich) und Prof. Gerd Albers (TU München), dem Oberstadtbaurat Bruno Domany (Stadtverwaltung Wien), der Stadtsoziologin

¹⁶ Ebda., S. 23.

Prof. Erika Spiegel (TU Hamburg-Harburg) sowie dem Architekten Prof. Peter Steiger (TU Darmstadt). Die Stadtverwaltung war durch die Amtsleiter der Ressorts Kommunale Gesamtentwicklung und Stadtplanung, Hochbau, Umwelt und das Frauenreferat vertreten, die Kommunalpolitik durch die Vorsitzenden der Ratsfraktionen. Die externen Mitglieder garantierten eine unvoreingenommene qualifizierte Außensicht, die Amtsleiter brachten die Kenntnis der lokalen Gegebenheiten ein und die Ratsmitglieder bildeten die wichtige Schnittstelle zur Stadtverordnetenversammlung.

Den Vorsitz übernahm Prof. Jakob Maurer, der zuvor auch ein Vorläufergremium, das Olympische *Consilium* geleitet hatte. Dieses Konstrukt und die Kontinuität des Vorsitzenden bei einer wechselnden politischen Konstellation wurde im Rückblick als geschickter politischer Schachzug bewertet, der zur Beruhigung der kommunalpolitischen Debatte über die Zukunft dieses Planungsraums beitrug. Zur Unterstützung bei der Klärung offener Fragen wurde ein Consiliumsbüro unter Leitung von Julian Wékel eingerichtet, das dem Gremium bei wichtigen Recherchen und Koordinationsaufgaben zuarbeitete. Das *Consilium* war mit einem eigenen Budget ausgestattet, um sich im Bedarfsfall spezielle fachliche Expertisen einholen zu können.¹⁷

Der Vorsitzende Prof. Maurer beschreibt die Herausforderungen: „Kennzeichen des [...] Verfahrens war die Möglichkeit und die Chance, quer über alle Grenzen hinweg unübersichtliche, umfangreiche und schwierige Problembereiche [...] in enger Zusammenarbeit und [...] in aller Offenheit anzupacken und zu klären.“¹⁸ Die Informationspolitik des Gremiums war auf Transparenz angelegt, wie der Vorsitzende Maurer später bekräftigte: „Wenn man alles offen hinlegt, ist die Sache [für die Medien] nicht mehr interessant. Man sieht die Idee, die läuft; die sind offen und man kann fragen. Wir haben das im dreimonatigen Rhythmus gemacht. Nicht um Aufmerksamkeit zu wecken, sondern um den Verdacht zu entkräften: Wir schonen etwas.“

Das *Consilium* traf sich zwischen Ende 1990 und 1992 vierteljährlich zu mehrtägigen Sitzungen. Im Verlauf der Sitzungen wurden unterschiedliche Themen und Fragestellungen auf der Basis von Expertengutachten erörtert. „Diese Regelmäßigkeit verbreitet auch etwas. Wenn man etwas einmal sagt, nützt es gar nichts. Zweimal vielleicht. Wenn man es fünfmal erwähnt, dann bleibt es hängen.“¹⁹ Die Arbeitsweise des *Consiliums* trug auch dadurch zu einer verbesserten Resonanz der Vorhaben im kommunalpolitischen Raum und in der lokalen Öffentlichkeit bei.

17 Frankfurter Allgemeine Zeitung, 29.09.1990, S. 46.

18 *Stadt Frankfurt a. M.* (s. A 3), S. 8.

19 Das Zitat ist einer Gesprächsrunde mit Zeitzeugen entnommen, die am 25.09.2012 unter Leitung von Julian Wékel in Frankfurt stattfand und hier anonymisiert wiedergegeben ist. Teilnehmer des Zeitzeugengesprächs *Consilium Stadtraum Main* sind interne und externe Consiliumsmitglieder sowie Vertreter der später beteiligten Entwicklungsgesellschaften und der Immobilienwirtschaft.

3. EMPFEHLUNGEN DES CONSILIUMS

Das Votum des Gremiums wurde nach ausgiebiger interner Diskussion und eingeholter Fachexpertise anschließend in Form von Empfehlungen an den Magistrat gerichtet. Insgesamt wurden in zwei Jahren 23 Empfehlungen ausgesprochen. Eine zentrale Empfehlung (Nr. 19) bildete den „Entwicklungsrahmen Stadtraum Main“, der den gesamten Mainraum des Frankfurter Stadtgebiets umfasst und ihn in charakteristische Teilbereiche bzw. Projektgebiete untergliedert. Zunächst wird auf diesen wichtigen strategischen Beitrag näher eingegangen. Die übrigen Empfehlungen sind, mit wenigen Ausnahmen, auf die einzelnen Projektgebiete gerichtet. Wie diese sich konkret in der Projektentwicklung niedergeschlagen haben, wird beispielhaft an den beiden wichtigsten Umbauprojekten Deutschherrnviertel (Alter Schlachthof) und Westhafen gezeigt.²⁰

3.1. Entwicklungsrahmen für den Stadtraum Main

Auf der Agenda des *Consiliums* stand die Erarbeitung einer umfassenden Stadtumbaustategie für den Stadtraum Main. Darin sollten übergreifende Entwicklungsziele formuliert werden, die als flexible Vorgaben den Rahmen für die komplexen Einzelprojekte zur Umsetzung dieser Ziele liefern sollten. „Der Entwicklungsrahmen soll eine Handhabe dazu bieten, allgemeine politische Richtlinien für die Planung des Mainraumes zu geben, in die sich Entscheidungen über Einzelprojekte [...] einfügen müssen.“²¹

Dieser Entwicklungsrahmen Stadtraum Main stand als Planungstypus in einer längeren Tradition. Die Erstellung solcher städtebaulichen Teilpläne gehörte in den 1980er Jahren zum Repertoire der Frankfurter Stadtplanung. Dafür stehen der Leitplan City²² und der Rahmenplan für die Olympischen Spiele 2000 (1988/89), beide vom Büro Speerplan. Darin wurde für stadträumlich bzw. thematisch bedeutsame Sachverhalte ein großräumiges, aber unterhalb der gesamtstädtischen Ebene angesiedeltes Entwicklungskonzept erarbeitet, das dann den übergeordneten Bezugsrahmen für einzelne Projekte bilden sollte. Als übergreifende Ziele des Entwicklungsplans formulierte das *Consilium* für den Stadtraum Main:²³

- ▷ Sicherung der feinkörnigen Nutzungsstrukturen und Vermeidung monofunktionaler Bereiche
- ▷ neue Möglichkeiten besonders für die Verbindung von Wohnen und Arbeiten
- ▷ Vermeidung reiner Büronutzungen

20 *Stadt Frankfurt a. M.* (s. A 3), S. 112 ff.

21 *Stadt Frankfurt a. M.* (s. A 3), S. 121.

22 Speerplan, Leitplan Frankfurt am Main. Im Auftrag des Amts für Kommunale Gesamtplanung und Stadtplanung der Stadt Frankfurt a. M. 1983.

23 *Stadt Frankfurt a. M.* (s. A 3) S. 48.



Abb. 5: Südliches Mainufer. Der Tiefkai wurde in den 2000er Jahren in den Fluss gebaut. Dieser Lückenschluss komplettiert die für das Südufer typische Kombination aus Tiefkai und Hochkai, die eine durchgehende Wegeverbindung am Wasser ermöglicht; Foto: C. Schaber.

- ▷ soziale Durchmischung der Bevölkerung in den neuen Quartieren
- ▷ intensive Nutzung von Gewerbeflächen
- ▷ räumliche Konzentration von Hafennutzungen
- ▷ Reduzierung des Verkehrs auf den Mainuferstraßen
- ▷ gute Mainverbindungen (z.B. durch Grün oder Sichtbeziehungen)
- ▷ Schaffung neuer öffentlicher Räume entlang der Mainufer (vgl. Abb. 5)
- ▷ Sicherung der Zugänglichkeit für den Individualverkehr
- ▷ Ausbau der Verknüpfung zwischen Uferzone und Landschaft
- ▷ Stärkung des Freizeitpotenzials in Verbindung mit dem Fluss (vgl. Abb. 5)

Kern des Entwicklungsrahmens war die Erarbeitung eines langfristigen Konzepts, das grundlegende Aussagen zur zukünftigen Nutzung der Teilräume (Erhalt, Umnutzung, Abriss und Neubau), zur Verflechtung mit den umgebenden Stadtteilen und zur Rückgewinnung der Uferzonen als städtische Freiräume trifft. Ein zentraler Schwerpunkt war dabei die Stärkung der Wohnfunktion. Dieser avisierte weitreichende Nutzungswandel löste im Umfeld des *Consiliums* eine Reihe von Untersuchungen zur Machbarkeit aus, zum Beispiel zu möglichen Standortverlagerungen von Schlachthof und Großmarkt oder zur Neuordnung der Hafenlogistik (*Hafen 2000*).

Das Konzept sollte nicht als Gesamtplan verstanden werden, der in der Folge schrittweise umgesetzt wird, sondern als ein „Gerüst von Grundgedanken“, das Veränderungsbedarfe und -potenziale erkennt, die Umstrukturierung über grundlegende, aber flexibel zu konkretisierende Zielsetzungen steuert und entsprechend laufend fortzuschreiben ist.

3.2. Projektgebiete

Die Tätigkeit des *Consilium* ging weit über die Erstellung des Entwicklungsrahmens hinaus, sie war auch mit konkreter Projektarbeit verbunden: „Das *Consilium* sollte die Übersicht über die Gesamtheit der für den Stadtraum Main bedeutungsvollen Absichten, Vorhaben und Projekte schaffen und fortschreiben und diese unter Beachtung von zeitlichen Abläufen, Ungewissheiten und Konflikten beurteilen. Es sollte Vorschläge für Schwergewichte künftiger Arbeiten machen und solche selbst durchführen oder anregen.“²⁴

Dies spiegelt sich auch darin, dass sich die Mehrheit der Handlungsempfehlungen an den Magistrat auf Teilräume, namentlich auf die komplexen Quartiersprojekte, bezog. Ursprünglich waren sechs der insgesamt sieben Teilprojekte als neue Stadtquartiere im Stadtraum Main konzipiert (vgl. Abb. 6); in der Folgezeit konnten davon vier realisiert werden: Deutschherrnviertel (Alter Schlachthof), Westhafen, Theodor-Stern-Kai und südliches Ostend. Diese Projekte tragen wesentlich die Handschrift des *Consiliums Stadtraum Main*. Bei allen Projekten spielte die Stadt Frankfurt als Initiatorin oder Grundstückseigentümerin eine aktive Rolle.

In dieser Hinsicht hatte die Arbeit des *Consiliums* auch den Charakter eines kollektiven Lernprozesses, in dessen Verlauf sich die beteiligten Akteure mit dem Aufgabenfeld der Planung und Umsetzung ganzer Stadtquartiere (wieder) vertraut machten. „Man hat als neue Handlungen ab Mitte der 1970er Jahre die Sanierungsverfahren durchgeführt. Aber es gab keine Stadtquartiersentwicklung, geschweige denn eine Stadtteilentwicklung mehr. Wenn dieses Know-how nicht geübt wird, ist es irgendwann nicht mehr vorhanden. Insofern war ein ganz wesentlicher Punkt, dass in der Verwaltung, bis hin zur Spitze, alle darüber gelernt haben.“²⁵

Anstelle eines deduktiven Vorgehens, bei dem Einzelmaßnahmen direkt aus übergeordneten Planungen abgeleitet werden, wurde ein induktiver Ansatz gewählt. Ein solches Vorgehen bot sich auch deshalb an, weil der Status der Teilprojekte zum Zeitpunkt, als das *Consilium* seine Arbeit aufnahm, sehr unterschiedlich war: die Stadtumbauprojekte Südliches Ostend oder Alter Schlachthof waren zuvor schon initiiert worden. Letzteres wurde in der Öffentlichkeit und im politischen Raum kontrovers diskutiert, das Planungsver-

²⁴ Ebda., S. 20.

²⁵ Zeitzeugengespräch (s. A 19).

Nr.	Projektgebiet	Planungsziele
1	Osthafen	Zusammenfassung Hafen-bezogener Nutzungen im Oberhafen
		Ermöglichen von Wohnnutzungen im Bereich des Unterhafens
2	Südliches Ostend Großmarktareal	Neugestaltung eines untergenutzten Sanierungsgebiets
		Verlagerung des Großmarkts, Ausdehnung der Wohnfunktion
3	Mainuferpark	Schaffung eines zusammenhängenden Mainuferparks
		Erweiterung des Grüngürtels
4	Westhafen	Eingehen auf Uferbereiche und Verkehrsproblematik
		Neuplanung eines Büro- und Wohnquartiers
5	Alter Schlachthof	Verbesserung des Verkehr- und Erschließungssystems
		räumlich differenzierte Verteilung verschiedener Förderkategorien
6	Theodor-Stern-Kai	Verbesserung der städtebaulichen Situation, Wettbewerb
		Neubau des Uferbereichs, Alternativen Tiefkai
7	Kaiserlei	Erarbeitung einer zufriedenstellenden Konzeption, Wettbewerb
		Eingehen auf Uferbereiche und Verkehrsproblematik

Abb. 6: Projektgebiete des Stadtraumes Main und Auswahl projektbezogener Planungsziele des Consiliums Stadtraum Main; aus: *Stadt Frankfurt a. M.* (s. A 3), S. 56; S. 13/14.

fahren war blockiert. Bei anderen Vorhaben wie dem Ost- bzw. Westhafen stand man noch ganz am Anfang; sie mussten noch konzipiert werden. Essentieller Bestandteil der Consiliumsarbeit war es, diese Heterogenität der Ausgangslagen durch den induktiv generierten Entwicklungsrahmen zu synchronisieren und die Projekte in ein konsistentes Argumentationsgerüst zu stellen, in dessen Mittelpunkt die Umstrukturierung der kommunalen Infrastrukturstandorte entlang des Mainufers stand – was notwendigerweise übergreifende stadtentwicklungspolitische Perspektiven einschließen musste. Wie sich die Handlungsempfehlungen des *Consiliums* auf die Stadtumbauprojekte konkret auswirkten, lässt sich beispielhaft zeigen am Projekt Alter Schlachthof, das schon eine längere Planungsgeschichte aufwies, und am Projekt Westhafen, das von Beginn an vom *Consilium* begleitet wurde.

Quartier Deutschherrnviertel – Alter Schlachthof

Das Stadtquartier Deutschherrnviertel gilt als das Schlüsselprojekt für die Umstrukturierung des Mainraums. Der Rahmenplan geht zurück auf einen Städtebaulichen Wettbewerb im Jahre 1990, dessen erster Preis dichte, funktionsgemischte und baulich vielfältige Blöcke und eine Reihe von Stadtvillen in der Uferlage vorsah. Zwischen 1997 und



Abb. 7: Quartier Deutschherrnufer. Das städtebauliche Ziel baulicher Vielfalt ist entlang des Straßenzugs Laurenburger Hof ablesbar. Die Wohnungen unterschiedlicher Finanzierungsform wurden bewusst kleinräumig verteilt; Foto: C. Schaber.

2012 entstanden 1.450 Wohnungen und ca. 95.000 qm BGF Gewerbeflächen.²⁶ Damit ist es auch das größte der Mainuferprojekte.

Die Bedeutung des *Consiliums* für das Schlachthofprojekt ging über rein städtebauliche Empfehlungen hinaus. Die Einsetzung des Gremiums erfolgte auch aus strategischen Erwägungen, um die damals bereits in Rat und Öffentlichkeit kontrovers diskutierten und im Verfahren blockierten Planungen zum Schlachthof-Areal positiv zu beeinflussen und die politischen Widerstände abzubauen. Im Einzelnen ging es darum, die öffentliche Wahrnehmung des Schlachthofprojekts zu verbessern (mediale Resonanz), das Projekt in eine gesamtstädtische Vision einzubinden (planerisches Leitbild), externe Fachleute mit den Amtsleitern und Vertretern der Politik zusammenzubringen (externes Know-how) und schließlich dessen Langzeitwirkung auf die dann folgenden Frankfurter Planungen zu sichern (Klarheit der Botschaften).²⁷

Im Rückblick kann dem *Consilium* bescheinigt werden, dass dies insgesamt gelungen ist. Das große Stadtentwicklungsprojekt konnte erfolgreich in einen gesamtstädtischen Bezug gestellt werden und die Resonanz des Projekts in der Stadtöffentlichkeit ins Posi-

²⁶ Vgl. ausführlicher zum Quartier Deutschherrnviertel: C. Schaber (s. A 1), S. 103-120 sowie A. Theiss, Konversion des ehemaligen Schlachthofgeländes in Frankfurt am Main zum Wohn- und Arbeitsquartier Deutschherrnviertel. Ein Großprojekt mit Vorbildcharakter für städtebauliche Vorhaben?, Diplomarbeit Goethe Universität Frankfurt, 2002.

²⁷ C. Schaber (s. A 1), S. 91-93.

tive gewendet werden. „Wenn man große Stadtentwicklungsprojekte hat [...], dann ist es ganz wichtig, dass man sie in eine übergeordnete städtische Strategie einbindet, damit möglichst viele Menschen sich betroffen fühlen und nicht nur Teilgruppen.“²⁸ Indem man dem Schlachthofprojekt „den Charakter eines gesamtstädtischen Entwicklungskonzepts überstülpte“, veränderte sich die öffentliche Wahrnehmung des Projekts, das nun als Auftakt für das „Leben am Fluss“ gesehen werden konnte.²⁹ „So muss das *Consilium* als größtenteils erfolgreicher Versuch gewertet werden, mittels externer Experten die Widerstände gegen das Projekt zu reduzieren und schließlich zu brechen.“³⁰

Darüber hinaus kam hier der schon angesprochene Lerneffekt für das damals neue Aufgabenfeld Planung Nutzungsgemischter Quartiere durch das *Consilium* besonders zum Tragen. Durch die externe Fachunterstützung konnte zusätzliches Know-how aktiviert werden. Der Bau neuer Quartiere war in Deutschland erst seit den frühen 1990er Jahren wieder zum Thema geworden, nachdem es für nahezu zwei Dekaden fast gänzlich von der städtebaulichen Agenda verschwunden war. Die Einbeziehung der Fachleute war „ein notwendiger Schritt, weil wir im Planungsamt und im Planungsdezernat gar nicht die Erfahrungen in dieser Form hatten und deswegen gut externe Experten brauchen konnten.“³¹

Quartier Westhafen

Wie das Deutschherrnviertel hat auch das später begonnene Stadtbauvorhaben Frankfurter Westhafen als prägnantes „Waterfront-Projekt“ die Aufmerksamkeit der Fachöffentlichkeit auf sich gezogen.³² Auf den alten Flächen des ehemaligen Westhafens südlich des Frankfurter Gutleutviertels wurden zwischen 2000 und 2012 755 Wohnungen gebaut, die in den unmittelbaren Uferlagen als Luxuswohnungen vermarktet wurden; desweiteren wurden ca. 140.000 qm BGF Büroflächen geschaffen (vgl. Abb. 8).

Auch beim Quartier Westhafen ging die Beratungstätigkeit des *Consiliums* weit über die rein planerische Aufgabe hinaus, ein neues Nutzungs- und Gestaltungskonzept zu entwickeln. Die aktive Mitwirkung am Westhafenprojekt ermöglichte es dem Beirat, „an einer prominenten Stelle einige Kerngedanken [...] für die planerische Arbeit im Stadtraum Main exemplarisch umzusetzen.“³³ Diese beziehen sich auf:

28 Zeitzeugengespräch (s. A 19).

29 A. Theiss, Innerstädtisches Brachflächenrecycling als Ausdruck komplexer gesellschaftlicher und ökonomischer Wandlungsprozesse, Frankfurt 2007, S. 138.

30 Ebda.

31 Zeitzeugengespräch (s. A 19).

32 Vgl. ausführlicher zum Quartier Westhafen C. Schaber (s. A 1), S. 141-161, sowie G. Kuhn, Frankfurt Westhafen. Exklusive Wohnlage am Wasser, in T. Harlander (Hrsg.), Stadtwohnen, München 2007, S. 328-333.

33 *Stadt Frankfurt a. M.* (s. A 3), S. 82.



Abb. 8: Quartier Westhafen. Die Bebauung folgt einem für Frankfurt typischen grobkörnigen Mischungsmuster, bei dem Bürogebäude die Wohnnutzungen vor Lärmemissionen schützen. Eine Fußgängerbrücke ermöglicht den Zugang zur Mole am Main; Foto: C. Schaber.



Abb. 9: Quartier Westhafen. Zur Entlastung der neuen Wohnbereiche entlang der Hafeneisenbahn erfolgt die Andienung eines Kohlekraftwerks vom Main aus durch das Bürogebäude des Westhafenspiers hindurch; Foto: C. Schaber.

- ▷ die Gestalt, Benutzbarkeit, Erlebbarkeit und ökologische Qualität der Uferbereiche. Es galt die „Aufenthalts- und Erholungsqualität zu stützen“, die Förderung „ökologischer Potentiale“ voranzubringen sowie „Sichtbeziehungen auf die Stadt“ zu schaffen.
- ▷ die Anpassung der Nutzungsstruktur. Ziel waren gemischte Quartiere für „Wohnen und Arbeiten“ am Main mit einem besonderen Augenmerk auf die Wohnfunktion. Die Gebiete sollten „durchgängig“ mit öffentlichem Grün ausgestattet sein.
- ▷ die Verflechtung des Flussraumes mit anderen Teilen des Stadtgebiets.
- ▷ Die Erreichbarkeit „entfernter liegende[r] Stadtteile“ sollte durch eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie eine gute ÖPNV-Anbindung verbessert werden.

Anders als beim Projekt Alter Schlachthof, in dem es um die Versachlichung der Konflikte ging, griff das *Consilium* beim Westhafen aktiv in das operative Geschehen ein, wie an zwei Interventionen deutlich wird. Zum einen ging es um das Verfahren bei der Investorensuche. In diesem Projekt wurde anders als beim Alten Schlachthof „im Interesse baldiger Realisierung“ zunächst über einen Investorenwettbewerb (1990) ein Investor gesucht.³⁴ Das vom ausgewählten IPL-Konsortium vorgelegte Konzept offenbarte allerdings städtebauliche Defizite. Es zeigte sich, dass Investorenauswahl und städtebauliches Konzept nicht isoliert betrachtet werden können. Entsprechend erarbeitete das Gremium für den Westhafen Empfehlungen sowohl zu städtebaulichen Aspekten (Empfehlung Nr. 15, 22) als auch zu organisatorischen Fragen (Empfehlung Nr. 14, 16). Unter Anleitung des

³⁴ Ebda., S. 14.

Consiliums Stadtraum Main wurden zum einen städtebauliche Kriterien für das Projekt formuliert, die dann vom Architekturbüro des Investors, Büro Seifert (London), in das Konzept eingearbeitet wurden. Zum anderen führten diese Empfehlungen dazu, dass auf ein zunächst geplantes Gutachterverfahren verzichtet wurde. Man war der Auffassung, dass die Überarbeitung des Konzepts zu einer „einfachen und überzeugenden städtebaulichen Grundstruktur geführt“ hatte, welche durch einen Wettbewerb „kaum nennenswert verbessert werden“ könne. Stattdessen sah man „Raum für Bauwettbewerbe innerhalb der einzelnen Teilgebiete.“³⁵ Auch nach dem Ausstieg des IPL-Konsortiums (1994) und der Bildung eines neuen Konsortiums (Grundstücksgesellschaft Westhafen) wurde die städtebauliche Grundstruktur übernommen. Im Rahmen der Umsetzung wurde das ursprüngliche Rahmenkonzept später weiterentwickelt.

Eine zweite wichtige Intervention des *Consiliums* richtete sich auf Fragen des Verkehrs. Lärmbelastungen durch Verkehr spielten bei allen neuen Quartieren im Stadtraum Main eine große Rolle. Beim Westhafen bestand die Herausforderung weniger in der Bewältigung des Durchgangsverkehrs auf der Straße, sondern vielmehr in der Suche nach Lösungen im Umgang mit dem internen Güterverkehr der Hafeneisenbahn. Die Empfehlung Nr. 16 beschäftigte sich mit der „Standortqualität der künftigen Westhafennutzung“ und der Erschließung des Kohlekraftwerks im Westen des neuen Quartiers. Durch eine Verlagerung der Kohleandienung von der Schiene (Hafeneisenbahn) auf das Schiff und den Einsatz „modernster Umschlagtechnik“ sollten Verkehrsemissionen reduziert und die Aufenthaltsqualität des neuen Quartiers gesichert werden.³⁶ Gemäß den Leitgedanken des *Consiliums* war auch hier die Herstellung einer „durchgängigen Tiefkaiverbindung zum inneren Mainraum“ von zentraler Bedeutung (vgl. Abb. 9).

3.3. Die soziale Dimension der neuen Quartiere

Soziale Belange waren ein weiteres wichtiges Thema der *Consiliums*arbeit (vgl. Empfehlung Nr. 6): „Das Image der Stadt hängt nicht zuletzt von der sozialen Integration der Bevölkerung und der Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Stadtteil ab. Deshalb kommt der sozialen Zusammensetzung der Bevölkerung eine hohe Bedeutung zu.“³⁷ Das Ziel sozialer Vielfalt bei der Zusammensetzung der Bewohner sollte in allen Quartieren durch die Mischung unterschiedlicher Finanzierungsarten der Wohnungen und Wohnungstypen erreicht werden. Die Konzeption sah für den Wohnungsneubau eine Drittelung in frei finanzierten, geförderten und sozialen Wohnungsbau vor. Das *Consilium* empfahl, die Wirkung bisheriger Vergabepraktiken in Bezug auf die genannten Ziele zu prüfen und anzupassen.

35 Ebda., S. 122.

36 Ebda., S. 120.

37 Ebda., S. 115.

Mit der Berufung der Soziologin Erika Spiegel als externe Gutachterin und aktives Mitglied in das *Consilium* unterstrich die Stadt Frankfurt die Bedeutung, die sie der Berücksichtigung sozialer Fragen in den neuen Quartieren zumaß. Erika Spiegel vertrat die Position, dass die Vision der Stadt Frankfurt zur Schaffung eines „lebenden und lebendigen Organismus“ im Stadtraum Main ein hochgestecktes Ziel sei und Mut bedürfe.³⁸ Sie betonte, dass der Einfluss der Stadt auf die Zusammensetzung der Nachbarschaften begrenzt sei. Homogene Nachbarschaften³⁹ könnten nicht direkt durch Politik oder Verwaltung verordnet werden. Einflussmöglichkeiten beständen lediglich indirekt über wohnungspolitische Maßnahmen zugunsten bestimmter Bevölkerungsgruppen.⁴⁰ Das „Frankfurter Programm“ zum Mainufer gehöre in diese Kategorie. Die Erzeugung heterogener Nachbarschaften hielt Spiegel für schwierig, da der „Wohnungsbau für breite Bevölkerungsschichten“ durch das zunehmende Preisgefälle der Vergangenheit angehöre. Die vorgesehene Drittelung des Wohnungsbaus bewertete sie insofern positiv, da sie „eine Überbrückung des Gefälles zwischen frei finanziertem und sozialem Wohnungsbau erlaubt“. Bei der Frage nach der räumlichen Verteilung der Förderprogramme (Empfehlung Nr. 3) bezog sie klare Stellung: „Es bleibt die Aufgabe, die Drittelung des Wohnungsbaus nicht in einer Drittelung der kleinräumlichen Unterteilung der Gebiete zum Ausdruck kommen zu lassen, etwa in dem die ‚Reichen‘ an den Fluss, die ‚Armen‘ an die rückwärtige Erschließungsstraße und der ‚Mittelstand‘ auf die Zone dazwischen verwiesen werden.“⁴¹

Allerdings zeigte sich im weiteren Verlauf der Projektentwicklung, dass diese Vorgaben zur sozialen Mischung des Wohnungsbaus nicht in allen Quartieren berücksichtigt wurden; ihnen am nächsten kam man im Projekt Deutschherrnviertel (vgl. Abb. 7), während sie im Westhafen keine Spuren mehr hinterlassen haben.⁴²

4. DAS PLANUNGSVERSTÄNDNIS FÜR DIE ENTWICKLUNG DES STADTRAUMES MAIN

Aus der Sicht des verantwortlichen Planungsdezernenten Wentz war das *Consilium Stadtraum Main* der Versuch, einer projektbezogenen Vereinzelung entgegenzuwirken. Dabei sollten übergeordnete Leitvorstellungen die Akzeptanz der Projekte gegenüber den Partikularinteressen einzelner Akteure sichern.⁴³ Für die städtebauliche Planung bildete das *Consilium* eine wichtige Plattform zur Abstimmung sektoraler Aspekte im Rahmen eines komplexen Entwicklungsprozesses.

38 Vgl. E. Spiegel, Wohnen zwischen Stadt und Fluss. Vision und Wirklichkeit, in: M. Wentz, Wohn-Stadt, Frankfurt a. M. 1993, S. 72.

39 C. Schaber (s. A 1), S. 49.

40 Vgl. E. Spiegel (s. A 38), S. 75.

41 Ebda., S. 76.

42 C. Schaber (S. A 1), S. 171 f.

43 Zeitzeugengespräch (s. A 19).

Der mit dem *Consilium* beschrittene Weg des Magistrats kann als Abkehr vom „großen Plan“ bzw. der Entwicklungsplanung⁴⁴ gesehen werden, die zu dieser Zeit auch anderswo an Bedeutung verloren. Diese Abkehr speiste sich aus negativen Erfahrungen, die man bei der langwierigen Umsetzung starrer Planwerke in den Jahrzehnten zuvor gemacht hatte. Stattdessen wurde ein flexibles, auf Veränderungen reagierendes Vorgehen gewählt, das lediglich einen Orientierungsrahmen setzt und regelmäßig fortgeschrieben werden muss. Diese Form der Abkehr ist von Karl Ganser, dem früheren Direktor der IBA Emscherpark mit dem Begriff des „perspektivischen Inkrementalismus“ belegt worden. Es meint ein Planungsverständnis, das durch folgende Elemente geprägt ist:

- ▷ Zielvorgaben auf dem Niveau von gesellschaftlichen Grundwerten
- ▷ Prinzipientreue im Einzelfall
- ▷ Projekte statt Programme
- ▷ überschaubare Etappen
- ▷ Verzicht auf flächendeckende Realisierung
- ▷ Integration der Instrumente, ökonomische statt rechtliche Interventionen.⁴⁵

Der Planungstheoretiker Gerd Albers, selbst Mitglied des *Consiliums*, spricht in Anlehnung an Ganser von „Perspektivplanung“.⁴⁶ Nach Albers ergänzen folgende Aspekte die Abkehr von der Entwicklungsplanung im Sinne eines perspektivischen Inkrementalismus: die Betonung der informellen Planung, die Verlagerung von öffentlichen Aufgaben [...] auf privatrechtlich organisierte Entwicklungsgesellschaften [...] unter Umgehung einer umfassenden Bürgerbeteiligung sowie die flexible Steuerung und das Aufgreifen von Chancen anstelle des Vollzugs von Planung.

5. RESÜMEE

Das *Consilium* konnte auf umfangreiche Vorarbeiten zurückgreifen. Die Planungen zum Stadtraum Main hatten einen langen Vorlauf. Die städtebaulichen Aktivitäten der 1980er und 1990er Jahre wiesen, unabhängig vom kommunalpolitischen Richtungswechsel im Jahre 1989, eine hohe Kontinuität auf. Zwar hatten die einzelnen Planwerke unterschiedliche stadträumliche Schwerpunkte, wie zum Beispiel den Bereich der City (Leitplan City 1983) oder die unterschiedlichen potentiellen Olympiastandorte (Rahmenplan 1988/89), in ihnen bildete der innere Mainraum und das Wohnen am Fluss jedoch eine Zielkonstante der städtebaulichen Konzepte. Darauf konnte das *Consilium* aufbauen. Es kamen aber auch neue Ziele und Vorgaben hinzu, wie die stadtplanerische Forderung nach einer Aufwertung des oft vernachlässigten Frankfurter Ostens, später die Notwen-

44 Ebda., S. 76.

45 C. Schaber (S. A 1), S. 171 f.

46 Zeitzeugengespräch (s. A 19).

digkeit privater Entwicklungsinitiativen und die Schaffung von Wohnungsneubauten höheren Standards. Schließlich hat die Arbeit des *Consiliums* als besondere Verbindung von Wissenschaft und Planungspraxis dazu beigetragen, dass soziale Kriterien bei der Ausgestaltung des Wohnungsprogramms stärker berücksichtigt wurden und es im Frankfurter Deutschherrnviertel sogar gelang, auch geförderte Wohnungen, entgegen der vertrauten ökonomischen Logik, an den Vorzugslagen unmittelbar am Flussufer zu platzieren.

Die Einsetzung des *Consiliums* zur Entwicklung des Stadtraumes Main trug wesentlich zur Vermittlung der Vision vom Wohnen am Fluss bei, wie der damalige Planungsdezernent Wentz bekennt: „[...] um den Fluss mehr in das öffentliche Bewusstsein zu bringen [...] ist ein unabhängiges, hochkarätig besetztes Beratungsgremium wie ein *Consilium* sehr hilfreich.“⁴⁷ Es gelang, einen übergeordneten Entwicklungsrahmen zu schaffen, der überzeugend die Einzelprojekte stadträumlich und programmatisch miteinander verband. Ein Beteiligter erinnert sich beispielhaft an die „eigentliche Stärke des Westhafens“, die nach seiner Auffassung in einer „sehr intelligenten Konstruktion, die Politik an Bord zu behalten“, bestand.⁴⁸

Im Umgang mit der Öffentlichkeit war das Gremium glaubhaft um Transparenz bemüht. So gelang es, Vertrauen zu schaffen – ein hohes Gut, das vor allem bei Großprojekten immer wieder vernachlässigt wird, wie die zahlreichen Bürgerproteste belegen. Zum Gelingen des Unterfangens trug neben der erwähnten Transparenz auch bei, die Tätigkeit des *Consiliums* zeitlich zu begrenzen. Im Hinblick auf die beteiligten Akteure war es überdies wichtig, dass sie „die Strategie verstehen und anerkennen und ihre Tätigkeiten entsprechend wechselnder Umstände ausführen.“⁴⁹

Trotz seines weithin unbestrittenen Erfolgs hat das Modell *Consilium* in der beschriebenen Form kaum Schule gemacht. Dies mag an der speziellen Konstellation zum Zeitpunkt seiner Gründung gelegen haben. Auslöser für die Einsetzung des Gremiums waren die Frankfurter Olympiabewerbung und die damit verbundenen besonderen Herausforderungen und stadtplanerischen Ambitionen, an denen man auch nach dem politischen Richtungswechsel 1989 festhalten wollte. Gleichwohl gehört die organisierte Einbeziehung externer Fachleute bei der Planung und Umsetzung komplexer städtebaulicher Vorhaben inzwischen zur Routine integrierter Stadtentwicklung. Ein weiteres Moment kommt bei Vorhaben dieser Art hinzu, was im *Consilium* noch nicht deutlich sichtbar verankert war: dialogorientierte Planungsverfahren, die zivilgesellschaftliche Mitwirkung ermöglichen und befördern; diese gehören inzwischen ebenfalls zum festen Repertoire städtebaulichen Handelns.

47 Vgl. G. Albers, Über den Wandel im Planungsverständnis, in: M. Wentz (s. A 38), S. 53.

48 Vgl. K. Ganzer, Instrumente von gestern für die Städte von morgen?, in: K. Ganzer u. a., Die Zukunft der Städte, Baden-Baden 1991, S. 59.

49 G. Albers (s. A 44); Stadt Frankfurt a. M. (s. A 3), S. 24.

Erika Spiegel

ZUR WACHSENDEN DIVERGENZ VON STANDORT, FUNKTION UND GESTALT¹

Nach dem Text der Einladung zu dem heutigen Abend erwarten Sie vielleicht, dass ich hier Zeichen für die Zukunft der Raumplanung setze. Das ist ein hoher Anspruch. Zeichen ist jedoch zum Glück ein vieldeutiger Begriff. Er schließt auch Fragezeichen mit ein. Aus meiner Sicht ist das, was ich Ihnen hier vortragen werde, ein einziges großes Fragezeichen, und meine Motivation, dies zu tun, die Hoffnung, damit eine breitere Diskussion anzustoßen. Einige – wenige – Ansätze zu dieser Diskussion gibt es zwar schon, aber meist unter anderen Vorzeichen, weiterführende vielleicht auch in den abschließenden Kapiteln des kürzlich erschienenen Wüstenrot-Bandes „stadtmachen.eu“, der auch von daher einige Aufmerksamkeit verdient.² In den Einführungen und Programmen zu den zahllosen Kongressen, Tagungen, Workshops zum Thema Stadt, die täglich um unsere Aufmerksamkeit werben, habe ich sie jedoch noch nicht gefunden.

RÜCKBLICK: KONVERGENZ ALS STRUKTURDOMINANTE

Wenn im Titel dieses Referates von einer wachsenden Divergenz von Standort, Funktion und Gestalt die Rede ist, so setzt dies ja voraus, dass

es vorher so etwas wie eine Konvergenz gegeben hat. Und ich gehe in der Tat davon aus, dass dies der Fall war. Das soll heißen, dass der Standort eines Gebäudes oder Gebäudekomplexes innerhalb eines Stadtganzen, der Zweck, dem es diene und seine bauliche Gestalt in einem sachlich begründeten, unmittelbar nachvollziehbaren Zusammenhang standen, einem Zusammenhang, der die baulich-räumliche Struktur der Stadt prägte und der auch im Stadtbild mühelos ablesbar war.

Dies gilt zunächst für die vorindustrielle Stadt. Wo Rathaus und Stadtkirche ihren Platz hatten, wo sich die Patrizierhäuser befanden, wo die Häuser der Zünfte und Gilden, unterlag keinem Zweifel; aber auch die einzelnen Handwerke und die Umschlagplätze der Waren, die in der Stadt gehandelt wurden, waren keineswegs beliebig über die Stadt gestreut. Auch sie hatten ihren vorgegebenen Platz, festgelegt durch Recht und Gewohnheit, sicher auch durch das, was man später als „Fühlungsvorteile“ bezeichnete. Straßen- und Platznamen legen davon bis heute Zeugnis ab: Brauergasse, Färbergasse, Tuchmachergasse, Pferdemarkt, Heumarkt, Fischmarkt. Wo genau, an welchem konkreten Ort sie sich jeweils befanden, war zwar von Stadt zu Stadt verschieden, und zwar abhängig von den jeweiligen geographischen, topographischen und klimatischen Gegebenheiten, auch historische Zufälle waren im Spiel. An der räumlichen Konzentration und wechselseitigen Zuordnung der einzelnen Stände, Berufe und Gewerbe änderte sich damit jedoch nichts; auch nichts an der damit einhergehenden Segregation und dem Bedeutungs- und Statusge-

1 Vortrag gehalten am 9. November 2010 an der Fakultät Raumplanung der Technischen Universität Dortmund anlässlich der Verleihung der Ehrendoktorwürde.

2 J. Jessen/U.M. Meyer/J. Schneider, stadtmachen.eu – Urbanität und Planungskultur in Europa, hrsg. von der Wüstenrot Stiftung, Stuttgart 2008.

fälle, das in der Regel mit der zunehmenden Entfernung von der Mitte zum Rand hin verbunden war. Dabei ergibt sich die Sinnfälligkeit und Einprägsamkeit dieses Musters nicht zuletzt aus dem Nebeneinander, aus der Häufung gleichartiger Berufe, Ämter und Funktionen. Ein einzelnes Patrizierhaus mag noch so eindrucklich Macht und Reichtum seines Besitzers widerspiegeln, erst das Nebeneinander von zehn Patrizierhäusern sagt etwas aus über Stellung und Bedeutung des Patriziats in der Stadt.

In größerem Maßstab und etwas weniger trennscharf gilt dies auch noch für die Stadt des Industriezeitalters, zunächst für die Stadt der Gründerzeit. Wo Politik, Verwaltung, Gerichte, wo die Börse ihren Sitz hatten, wo Theater und Museen zu finden waren, wo die Hauptverwaltungen von Banken, Versicherungen und großen Konzernen, wo die besten Hotels, die Flaggsschiffe des Einzelhandels, auch wer wo mehr oder weniger herrschaftlich oder mehr oder weniger dürftig wohnte, drückte sich in der stadträumlichen Lage und im architektonischen Erscheinungsbild deutlich aus, ebenso dass Fabriken und Schornsteine in der Regel den Stadtrand markierten. Wer in einer fremden Stadt irgendwo abgesetzt wurde – oder einer U-Bahn entstieg –, konnte in der Regel nach einigem Umhersehen erkennen, wo etwa er sich befand.

Es gilt aber auch noch für die großen Verwaltungs- und Dienstleistungszentren, wie sie sich – auch wenn Ansätze dazu schon früher vorhanden waren – vor allem seit Ende des 19. Jahrhunderts herausgebildet hatten und wie sie nicht zuletzt durch die fortschreitende Citybildung gekennzeichnet sind. Man wird kaum eine City finden, die nicht auch räumlich die Mitte der Stadt markierte. Und auch wo Städte im Zweiten Weltkrieg weitgehend zerstört wurden, wurden sie in der Regel nach diesem Muster wieder aufgebaut. Insbesondere dort, wo sich schon immer die so genannten zentralen Funktionen konzentriert hatten, erweiterten und verdichteten sich diese jetzt auch noch mehr zu dem, was nicht nur in angelsächsischen Ländern als *Central Business Dis-*

trict, CBD, bezeichnet wurde und was sich alsbald auch in der Stadtsilhouette bemerkbar machte. Aber auch wo sich die städtebauliche Planung bemühte, der Ausdehnung des CBD in benachbarte Wohnviertel hinein entgegenzuwirken, zielte dies damals noch weniger auf eine breitere Streuung als auf eine erneute Konzentration, jedoch an einem weniger prominenten Ort, so etwa in Hamburg in der City Nord, in Frankfurt in der Bürostadt Niederrad, in Paris in La Défence, in London in Canary Warf. Erst später kamen manche der betroffenen Unternehmen auch selbst darauf, reine Verwaltungsaufgaben von Leitungs- und Repräsentationsfunktionen zu trennen, nur diese in der City zu belassen und die so genannten „Backoffices“ auf irgendeine grüne Wiese zu verlagern. Dem Vernehmen nach sollen auch Vorstand und Aufsichtsrat der Frankfurter Börse weiter am Börsenplatz in Frankfurt tagen, während die eigentlichen Börsengeschäfte gerade dieser Tage endgültig nach Eschborn verlagert wurden – angeblich wegen der Gewerbesteuer.

Und dieses Muster gilt auch keineswegs nur für die europäische Stadt im engeren Sinne. Auch wer zum ersten Mal nach New York kommt, wird schon bald an den gängigen Lagebezeichnungen wie Downtown oder Midtown Manhattan, Greenwich Village, Upper East oder Upper Westside, vom Broadway ganz zu schweigen, erkennen können, was er wo zu erwarten hat, vom Blick in die Höhe und auf die Fassaden ganz zu schweigen.

Wenn ich diesem Rückblick hier einigen Platz eingeräumt habe, so nicht zuletzt deswegen, weil ich in Erinnerung rufen wollte, dass eine „Trennung der Funktionen“ keineswegs erst eine böseartige Erfindung der Charta von Athen und der städtebaulichen Moderne ist und daher, zusammen mit dieser, möglichst schnell und gründlich ad acta gelegt werden sollte und könnte. Auch wenn man nach einer raumwirtschaftstheoretisch schlüssigen Begründung für innerstädtische Standortverteilungen vergeblich suchen wird – funktional differenzierte Stadtstrukturen sind weit älter und auch keineswegs nur durch planerische Eingriffe entstanden.

VON DER KONVERGENZ ZUR DIVERGENZ

Diese Konvergenz von Standort, Funktion und Gestalt wird jedoch zunehmend *obsolet*. Dies ist zwar angesichts der hohen Beständigkeit aller Gebäuden erst in Ansätzen und vor allem dort zu erkennen, wo – aus welchen Gründen auch immer – ganze Stadtviertel umgebaut oder großflächige Stadterweiterungen in Angriff genommen werden. Aber auch die Versuche potenter privater Investoren, einzelne, bislang eher negativ bewertete Standorte durch ein spektakuläres Projekt aufzuwerten – dies sicher auch in der Erwartung, von den steigenden Bodenpreisen auch in der Nachbarschaft zu profitieren –, nehmen zu. Es kann also kaum ein Zweifel bestehen, dass die hier ablaufenden Umbau- und Umnutzungsprozesse, dass aber auch die Prinzipien und Leitlinien der städtebaulichen Planung selbst in diese Richtung weisen.

Dabei ergibt sich die zunehmende Divergenz von Standort, Funktion und Gestalt zunächst aus der abnehmenden Bindung der Betriebe an spezifische Standorte und Standortqualitäten, ob diese Bindung nun rein historisch oder auch noch funktional begründet ist. Die Produktionsabläufe haben sich verändert und verändern sich weiter, die Eigentümer und die Eigentumsverhältnisse haben gewechselt und wechseln weiter, der Absatzradius überschreitet längst die lokalen Grenzen, auch der betriebsspezifische Arbeitsmarkt hat sich laufend erweitert. Und auch von den so genannten „Führungsvorteilen“, lange Zeit einem der Hauptargumente für die Konzentration ähnlicher oder sich ergänzender Funktionen an einzelnen Standorten, ist kaum noch die Rede, und wenn, dann eher auf stadtreionaler Ebene, wo sie zur Begründung und Förderung so genannter „Cluster“ erhalten müssen, in ihrer realen Bedeutung allerdings umstritten sind. In jedem Falle aber müssen Standorte möglichst vielfältigen und auch wechselnden Ansprüchen genügen. Kein Wunder also, dass sich auch und gerade bei gewerblichen Nutzungen die Lebenszyklen, die Abschreibungsdauer und die Abschreibungsfris-

ten der Gebäude und Anlagen so verkürzt haben, dass jeder Standort auch jedweden Folgenutzungen gerecht werden muss.

Sieht man von stark emittierenden oder von Betrieben mit einem ganz spezifischen Bedarf an technischer Infrastruktur ab, so sind die Betriebe daher auch objektiv kaum noch auf bestimmte Standorte und Lagen angewiesen. Muss aus Platzgründen oder wegen der vom Betrieb ausgehenden Störungen ein neuer Standort gesucht werden, so zählt fast nur noch das Vorhandensein ausreichender und nicht mit irgendwelchen Auflagen versehener Flächen, nicht weniger aber auch eine optimale Anbindung an den regionalen und überregionalen Verkehr.

Eine Entkoppelung von Standort, Funktion und Gestalt wird aber auch gefördert durch die *Umnutzung* freigewordener, mehr oder weniger „historischer“ Gebäude und Anlagen. Wenn die ursprüngliche Funktion von Fabriken, Werkhallen oder Lagerhäusern noch in erkennbarem Zusammenhang mit ihrer stadträumlichen Lage und ihrer baulichen Gestalt stand, so gilt dies für die Folgenutzungen in den seltensten Fällen – so, zum Beispiel, auch nicht bei der ehemaligen Duisburger Kupferhütte, die mich in meinen ersten Dortmunder Jahren noch als jede Nacht grünliche Feuer spuckendes Ungetüm tief beeindruckt hat, deren Nachfolgerin an genau dem gleichen Standort ich kürzlich aber nur noch an der mir zunächst rätselhaften Beschriftung „DKR-Duisburger Kupferhütte Recycling“ an einem sonst völlig nichtssagenden Gebäude erkannt habe.

Aber auch dass und wo etwa Kraftwerke oder Bahnhöfe in Museen umgewandelt werden, Gasometer in Ausstellungshallen, Zechen in Konferenz- oder Kulturzentren, Großmolkereien in Kunsthochschulen – die Beispiele ließen sich vermehren –, hat kaum noch etwas mit ihren originären Funktionen und Standorten zu tun und auch wenig mit ihrer Gestalt, fast noch weniger aber mit den neuen Nutzungen, die dort einziehen. Auch für diese ist in der Regel die Verfügbarkeit geeigneter Flächen ausschlaggebend, vielleicht auch noch eine Kostenersparnis durch die

Wiederverwendbarkeit der Fundamente und einiger tragenden Elemente, zunehmend aber auch die Singularität oder das historische Flair der Architektur, und zwar weitgehend unabhängig von den Konnotationen oder dem Renommee, die ursprünglich damit verbunden waren. Weder die Zeche Zollverein noch der Hamburger Bahnhof noch das Kraftwerk, das heute die Tate Modern beherbergt, waren jemals mit irgendwelchen kulturellen, ja überhaupt nicht mit irgendwelchen besonders positiven Assoziationen verbunden; häufig handelte es sich sogar eher um so genannte „No-go-areas“. Inzwischen begründen sie zwar vielleicht neue Standorte, oft sogar mit einer gewissen Ausstrahlung auf die unmittelbare Umgebung. Im überkommenen Standortgefüge der Stadt bleiben sie jedoch isoliert. Wer ohne anderweitig erworbene Vorkenntnisse danach sucht, kann sich weder an der gewachsenen Stadtstruktur noch am Stadtbild orientieren.

Ähnliches gilt aber auch für die Mehrzahl der Projekte, die inzwischen vielen größeren Stadterweiterungen die Richtung weisen. Wenn aus der Perspektive der Planung eine „Planung durch Projekte“ zunächst meist kritisch gesehen wurde, so zwar sicher einerseits wegen des damit verbundenen Machtverlusts, andererseits aber auch wegen der Standortanforderungen der Projekte, die sich selten nahtlos in die noch häufig an der überkommenen Stadtstruktur orientierten Entwicklungsvorstellungen einpassen ließen. Inzwischen gelten zwar vor allem Megaprojekte wie Weltausstellungen, Olympische Spiele oder Millennien eher als willkommene Ideen- und Impulsgeber, mit deren Hilfe Entwicklungsschübe – wo auch immer – initiiert oder vorangetrieben werden können. Aber auch bei weniger spektakulären Projekten orientiert sich die Standortwahl fast nur noch an der Verfügbarkeit geeigneter Flächen, seltener, wie beim Londoner Olympiagelände, auch noch an dem erhofften Aufwertungspotential für eine sonst wenig renommierte Gegend. Sofern dabei Preise in die Rechnung einfließen, sind dies ohnehin oft eher politische als Marktpreise. *Conditio sine qua non* ist jedoch auch hier

eine optimale Anbindung an den Verkehr, und zwar sicher auch den Individual-, vor allem aber den öffentlichen Nah-(und Fern)verkehr.

Je größer und potenter die Projektentwickler sind, desto eher sind sie auch in der Lage, sich die darüber hinaus benötigten Standortqualitäten – einschließlich des Renommees – selbst zu schaffen. Was ihnen bzw. den vorgesehenen Hauptnutzern an Partnerbetrieben, Dienstleistern oder Abnehmern fehlt, wird in die Projekte integriert, ob es sich dabei um arbeitsteilig verbundene Betriebe handelt, ein Hotel, eine Freizeitanlage oder auch Wohnungen für eine gut verdienende Mittelschicht, die den Kundenstamm vergrößern oder Kostenteilung und eine krisenfeste Rendite sichern – oder auch nur die ständig gegenwärtige Forderung der Planung nach noch mehr Mischung befriedigen sollen.

Keineswegs zu vernachlässigen ist jedoch auch, dass sich viele Standortdeterminanten, die ehemals nur an ausgewählten Standorten zur Verfügung standen – eine ausreichende Wasser- und Energieversorgung, Anlagen und Leitungen für die Abführung von Abwässern und Abfällen, leistungsfähige Telefon- und Internetanschlüsse, selbst Licht und Luft –, zunehmend gleichmäßig über die Stadt verteilen und fast zu ubiquitären Gütern geworden sind, die von daher denn auch eine fast beliebige Streuung der Betriebe und Haushalte ermöglichen.

Ob und in welchem Ausmaß mit einer zunehmenden Unabhängigkeit bzw. Indifferenz gegenüber spezifischen Standortbedingungen auch eine wachsende Indifferenz gegenüber einem bislang dominierenden Kriterium der Standortbewertung – Lage, Lage, Lage – verbunden ist, scheint zunächst noch offen bzw. abhängig von dem Ausmaß, in dem eine Nutzung oder ein Nutzer selbst lagebildend wirken kann. Bei der Tate Modern ist dies zweifellos der Fall, bei einer Werbeagentur oder den Bewohnern eines Lofts nur dann, wenn sie selbst einen gewissen Reputationsüberschuss mitbringen. Ob und wann eine solche Umdefinition der Lage dann auch zu einer Erhöhung der Grundstückspreise im engeren

und weiteren Umfeld – und damit vielleicht auch zur Entstehung neuer Standortmuster – beiträgt, würde erst eine genauere Beobachtung der Preisentwicklung auch in Relation zum gesamtstädtischen Preisgefüge zeigen können. Entsprechende Untersuchungen oder auch nur eine wachsende Sensibilität für die Bedeutung einer kontinuierlichen Beobachtung und Registrierung der Grundstückpreise im Stadtgebiet sind aber keineswegs die Regel.

Wenn aber die stadträumliche Lage als solche zunehmend an Aussagekraft verliert, so kann die Aufmerksamkeit, die einem Standort durch eine großvolumige, spektakuläre, weithin sichtbare Architektur zuteilwerden kann, nur an Bedeutung gewinnen. Entsprechend wächst der Markt für auffällige Bauwerke und für international renommierte Architekten. Im Hinblick auf die Funktion des Gebäudes sind die damit ausgesendeten Signale jedoch zunächst nichtssagend. In der Regel kann niemand mehr von außen erkennen, ob ein behelmter oder gewundener Turm Büros, Wohnungen oder ein Hotel (oder alles zusammen) beherbergt, ob sich hinter einer schräg gefalteten Schachtel eine Bibliothek oder ein Forschungszentrum verbirgt, ob in einem gläsernen Kubus eine Parteizentrale oder eine Unternehmensberatung untergebracht ist. Will sich ein Besitzer oder ein Nutzer damit nach außen kenntlich machen, so kann er dies nur noch durch die Anbringung eines Schriftzuges, eines Logos oder eines anderen Signets tun, die sich schnell und dauerhaft einprägen.

Wenn aber schon die Änderung der sachlich begründeten Standortbedingungen und Erscheinungsformen eine Entkoppelung von Standort, Funktion und Gestalt begünstigen, so erst recht die heute vorherrschenden Leitvorstellungen der städtebaulichen Planung. Wenn sich die „Mischung der Funktionen“ zu einer dominierenden Maxime des neueren Städtebaus entwickelt hat, so stand dabei zwar vielleicht zunächst die Belegung „toter“, weil durchweg monofunktionaler Bürokomplexe und Wohnanlagen im Vordergrund, vorzugsweise durch die Einstreuung

von Wohnungen hier, Geschäften, Praxen oder „Kultur“ dort. Konsequenterweitergedacht, bedeutet dies aber auch, dass generell Häufungen und erst recht eine Konzentration gleichartiger Nutzungen in räumlicher Nachbarschaft des Teufels sind und, wo auch immer eine Möglichkeit zur planerischen Einflussnahme besteht, verhindert werden sollten. Und dies erst recht dann und dort, wo sie einer sozialen Segregation der Bevölkerung Vorschub leisten könnten. Oder auch, ins Positive gewendet, dass immer und überall Wohnen jedwedem Standards, Büros und andere Arbeitsstätten, Einzelhandel und Dienstleistungen, Kultur- und Freizeiteinrichtungen – und vieles mehr – möglichst breit gestreut und kleinteilig gemischt, wenn nicht miteinander verflochten werden sollten.

EIN BEISPIEL: ZÜRICH WEST

Eines der eindrucklichsten, weil konsequentesten und am sorgfältigsten durchgeplanten Beispiele für die Realisierung solcher Leitvorstellungen ist für mich zur Zeit Zürich West, wo ein ehemals rein gewerblich geprägtes Gebiet eine weitgehende Umnutzung erfahren hat.³ Bis vor kurzem noch als Industriequartier oder auch, nach einem der wichtigsten Nutzer, als Escher-Wyss-Quartier bekannt, handelt es sich bei Zürich West um ein ehemaliges Gewerbegebiet, knapp 1,5 km nordwestlich des Züricher Hauptbahnhofs zwischen Limmat und dem Geleisfeld der Schweizerischen Bundesbahnen gelegen, 2.000 m lang, 700 m breit, mit einer Gesamtfläche von rund 1,3 qkm. Erschlossen wird das Gebiet durch zwei viel befahrene Aus- bzw. Einfallstraßen, die einzige größere Querstraße, die Hardbrücke, führt eher über das Gebiet hinweg als in es hinein; ein Straßenraster ergibt sich daraus nicht.

Das Quartier wurde in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts erstmals durchgehend

3 Vgl. B. Wehrli-Schindler, Kulturelle Einrichtungen als Impulsgeber für Stadtentwicklung? Beobachtungen am Beispiel Zürich West, in: DISP 150, Heft 3/2002, S. 4-10.

industriell genutzt, und zwar auf Initiative der Stadt Zürich selbst, die dort wichtige Industriebetriebe ansiedeln wollte. Deren Namen spiegeln sich noch heute in der Bezeichnung der einzelnen Areale wider: neben dem Maschinenbauer Escher-Wyss unter anderem eine Seifensiederei (Steinfels), eine Textilfärberei (Schoeller), eine Fahrradfabrik (Maag), Großbetriebe der Lebensmittelindustrie (Löwenbräu, die Stadtmühle), auch die Großmolkerei Toni. Im Zuge eines Bedeutungsverlusts der Züricher Industrie gab die Mehrzahl dieser Betriebe nach 1980 ihre Fertigung auf oder verlagerte sie nach außerhalb. Die Gebäude und Anlagen blieben jedoch zu einem großen Teil erhalten; eine unmittelbar anschließende Neu- oder Umnutzung wurde auch durch die Konjunkturschwäche der 1990er Jahre verhindert. Umso größere Anziehungskraft entfaltete das Gebiet mit seinen vergleichsweise billigen Nischen auf zahlreiche Zwischennutzer wie Bars, Discos, Jazzclubs, Ateliers, Galerien, Kleintheater, deren Betreiber dort nach Möglichkeit auch Wohnung bezogen – Zürich West wurde zum „Trendquartier“.

Mit wieder anziehender Konjunktur wurde das Gebiet jedoch auch für die alten (und einige neue) Grundstückseigentümer wieder interessant, und die Stadtplanung sah sich veranlasst, eine umfassende Entwicklungsplanung einzuleiten. Diese stieß allerdings zunächst wegen der dabei zutage tretenden Interessenkonflikte zwischen Verwaltung, Grundstückseigentümern und benachbarter Bevölkerung auf erhebliche Widerstände, die aber mit Hilfe eines 1996 zu ihrer Ausarbeitung ins Leben gerufenen und viel beachteten Stadtforums weitgehend entschärft werden konnten.

Hier interessieren jedoch weniger die weithin als vorbildlich geltenden Abstimmungsprozesse zwischen den Beteiligten als die Prinzipien und Leitvorstellungen, die in dem im Jahr 2000 beschlossenen Entwicklungskonzept ihren Niederschlag fanden und seither Schritt für Schritt in die Tat umgesetzt werden. Sie lassen sich in wenigen Punkten zusammenfassen: Im Vordergrund steht

die Nutzung des Quartiers als, wie es offiziell heißt, „gemischtes Quartier mit Zentrumsfunktion“, wobei in der Außerdarstellung der „attraktive Nutzungsmix“ oder der „attraktive Nutzungscocktail“ im Vordergrund stehen. Im (geplanten) Endzustand schlägt sich diese Mischung in Flächenanteilen von 42% für Büros und Dienstleistungen, 23% für Industrie und Gewerbe, 22% für Wohnen, 5% für Kultur, Gastronomie und Sport, 6% für Schulen und 2% für Einzelhandel nieder. Dabei wird, ebenfalls im Endzustand, mit etwa 40.000 Arbeitsplätzen und 8.000 Bewohnern gerechnet. Möglich wird dies durch eine durchgehend relativ hohe Dichte, insbesondere Geschossflächenzahlen von 2,0 bis 3,0. Dabei geben der aus der Sicht der Bevölkerung noch zu geringe Wohnanteil und die magere Ausstattung mit Grünflächen immer wieder zu Diskussionen Anlass. Beides dürfte angesichts der citynahen Lage und der hohen Grundstückspreise aber nur schwer zu ändern sein.

Die räumliche Verteilung der Nutzungen ergibt sich zunächst aus der Lage und dem Durchschnitt der ehemaligen Industrieareale, auch aus den verbliebenen baulichen Anlagen, für die jeweils mit den Eigentümern bzw. Projektentwicklern individuelle Gestaltungspläne auszuhandeln waren. Dabei wurde diesen zwar eine möglichst wirtschaftliche Nutzung ihrer Grundstücke und Anlagen zugestanden, aber doch auch auf eine Übereinstimmung mit den Prinzipien der städtebaulichen Planung geachtet.

Zu diesen Prinzipien gehören, nachdem eine Nutzungsmischung innerhalb der einzelnen Gebäude offenbar relativ selten durchgesetzt werden konnte, auch die öffentliche, zumindest halböffentliche Nutzung zumindest der Erdgeschosszonen, dazu eine größtmögliche Durchlässigkeit dieser Zonen, etwa in Form von Passagen, die vielleicht auch die etwas dürftigen Querverbindungen verbessern sollen.

Eine für Züricher Verhältnisse relativ großzügige Ausstattung mit Hochhäusern, insgesamt ein knappes Dutzend, in der Mehrzahl bis zu 80 m, nur eines 126 m hoch, der so genannte

„Swiss Prime Tower“, ist bis jetzt eines der höchsten Häuser der Schweiz. Eine räumliche Konzentration der Hochhäuser ist jedoch nicht vorgesehen, sie streuen ungleichmäßig über das Quartier.

Erwähnenswert, wenn auch nicht schriftlich fixiert, scheint mir schliesslich, dass beim Umbau oder der Erweiterung der historischen Bestände nicht, wie dies lange Zeit auch in der Schweiz üblich war, auf eine möglichst originalgetreue Erhaltung des Alten und eine möglichst deutliche Abgrenzung des Neuen gegenüber dem Alten, die auch vor harten Kontrasten nicht zurückscheut, Wert gelegt wurde. Die Regel ist eher eine Verwischung der historischen Grenzen zugunsten einer neuen, eigenständigen Einheit von Alt und Neu, die auch nicht vor einer Aufstockung eines Gebäudes um einige Geschosse zurückscheut. Man wird sich in diesem Zusammenhang an die bittere Kritik Wolfgang Pehnts an dem Museum Kolumba von Peter Zumthor in Köln erinnern.⁴ Mischung also auch hier.

Ich kann und brauche hier sicher nicht an die Highlights von Zürich West erinnern, an die Umnutzung einer Schiffbauhalle in eine viel besuchte Produktions- und Spielstätte des Züricher Schauspielhauses, einer ehemaligen Gießerei in eine weitläufige Anlage für Märkte und „Events“, bekannt als „Puls 5“, an den Turbinenplatz, an die (teuren) Wohnungen an der Limmat und die (weniger teuren, genossenschaftlich organisierten) Wohnungen im sogenannten KraftWerk1. Weniger bekannt ist, dass auf Teilen des ehemaligen Escher-Wyss-Areals weiter produziert wird und auf einem benachbarten Grundstück im März dieses Jahres ein neuer Turbinenprüfstand für MAN Schweiz, ein markanter dunkler Kubus, in Betrieb genommen wurde.

4 W. Pehnt, Das Ende der Wundpflege? Veränderter Umgang mit alter Bausubstanz, in: Die Alte Stadt, Heft 1/2009, S. 25-44; vgl. auch J. Jessen/J. Schneider, Umbau und Umnutzungen im Bestand – Neuere Tendenzen in Deutschland und Europa; in: *Wüstenrot Stiftung* (Hrsg.), *Umbau im Bestand*, Stuttgart/Zürich 2008, S. 60-64. 4 Ebd., S. 198.

Wenn, bei aller Begeisterung, Kritik laut wird, so betrifft sie häufig die Unübersichtlichkeit des Quartiers und die Orientierungsschwierigkeiten, die damit verbunden sind. Das Amt für Städtebau hat auf diese Kritik damit reagiert, dass an wichtigen Knotenpunkten einheitliche Hinweistafeln aufgestellt und dass auch für private Firmen so genannte „Orientierungselemente“ entwickelt wurden, die deren Kundschaft bereits am Eingang zu dem jeweiligen Areal den Weg weisen sollen – dies alles zusammengefasst unter dem Begriff der „Signaletik“, der mir hier zum ersten Mal begegnet ist.

Niemand kann heute übersehen, wie sich Zürich West weiter entwickeln wird, welche eigene Dynamik die Betriebe, aber auch die am Ende 40.000 Beschäftigten und 8.000 Bewohner entwickeln werden, und ob diese Dynamik den gegenwärtigen Prinzipien und Zielvorstellungen der Planung entspricht. Ich kenne jedoch kaum ein Quartier, dessen Planung so konsequent und sorgfältig auf die Realisierung dieser Prinzipien und Zielvorstellungen ausgerichtet wäre. Nicht umsonst wird Zürich West in dem schon erwähnten Buch *stadtmachen.eu* als „bislang nicht gekannter Quartierstyp“ bezeichnet.

EIN FAZIT?

Spätestens hier dominieren die Fragezeichen. Wo, selten genug, in einer anspruchsvolleren städtebaulichen Diskussion diese Prinzipien und Zielvorstellungen überhaupt hinterfragt werden, werden sie zwiespältig beurteilt. Auf der einen Seite durchaus positiv, fast euphorisch, als Indiz für eine endgültige Überwindung der städtebaulichen Moderne, ihrer Sterilität, ihrer Eindimensionalität, ihres Herrschaftsanspruchs. Immer wieder wird in diesem Zusammenhang auch an Colin Rowe und Fred Koetter und ihr Buch „*Collage City*“⁵ mit seiner Forderung nach einer Mischung historischer und moderner Elemente erinnert. Auch Brüche, Widersprüchlichkeiten, die

5 C. Rowe/F. Koetter, *Collage City*, MIT Press Cambridge 1984.

Fragmenthaftigkeit der neuen, post-modernen Stadt werden zwar deutlich als solche wahrgenommen, aber keineswegs negativ beurteilt, weniger als Gefahr denn als Chance, daraus neue, auch neue Wege weisende Ideen und Aktivitäten zu entwickeln. Auf der anderen Seite aber auch skeptisch, wenn nicht offen kritisch. Begriffe (und Fakten) wie Brüche, Widersprüchlichkeiten, auch die Fragmenthaftigkeit können ja auch als Zerfallserscheinungen und als Symptome für den Untergang der so genannten „europäischen Stadt“ gedeutet werden.

Mir selbst scheint jedoch, dass, wie positiv oder negativ auch immer man das Ergebnis beurteilen mag, die sozio-ökonomischen und technisch-organisatorischen Entwicklungsprozesse, die zu einer Auflösung der überkommenen stadträumlichen Strukturen und der überkommenen Erscheinungsbilder der Stadt geführt haben, irreversibel sind: die wachsende Unabhängigkeit der Nutzungen und Nutzer von spezifischen Standortbedingungen auf der einen, die nahezu ubiquitäre Verfügbarkeit oder Herstellbarkeit solcher Bedingungen auf der anderen Seite – und zwar zunächst unabhängig davon, ob die städtebauliche Planung dies nun noch fördert oder nicht. Und die konstruktiven Voraussetzungen und Regeln modernen Bauens sprechen ja auch nicht eben für die Widerspiegelung der Funktion eines Gebäudes in Form und Fassade.

Ich würde mich aber auch nicht darauf verlassen wollen, dass eine neue Generation von Stadtbewohnern oder Stadtbenutzern schon in der Lage sein wird, eine solcher Art nutzungsgemischter Stadt mit Hilfe „situativen Lesens“ oder aufmerksamen Spazierengehens oder auch durch assoziative Verknüpfung räumlich disperser Erfahrungen und Erinnerungen zu erfassen und zu verstehen, jedenfalls nicht als Ganzes und im Zusammenhang. Ich würde mich aber auch nur begrenzt darauf verlassen wollen, dass Schilder, Hinweistafeln oder auch Navigationssysteme nicht nur jedermann an den Ort gelangen lassen, an den er gelangen will, sondern ihm auch eine Vorstellung der städtebaulichen und/oder

der wirtschaftlichen und sozialen Struktur einer Stadt insgesamt vermitteln, auf die er immer wieder zurückgreifen kann.

Man sollte sich daher vielleicht auch wieder an Kevin Lynch erinnern und an die relative Bedeutung der Elemente, aus denen sich für ihn bzw. für seine Probanden das Bild der Stadt zusammensetzte, nämlich Wege, Bereiche, Grenzlinien, Brennpunkte, Merk- und Wahrzeichen.⁶ Wenn und wo es keine funktional oder gestalterisch homogene Quartiere mehr gibt, wird man zwar die Bereiche und, wenn es sich nicht um natürliche Grenzen handelt, auch die Grenzlinien hintanstellen können. Umso wichtiger werden die Wege und die Brennpunkte bzw. Knoten, die sie verbinden. Und zwar auf allen Ebenen, vom Fußweg bis zur Stadtautobahn, von der U-Bahn bis zur Hochstraße. Deren Beschilderung lässt zwar selten etwas zu wünschen übrig. Die städtebauliche Akzentuierung und Gestaltung dieser Wege entspricht dem jedoch keineswegs. Die Präferenzen des Städtebaus liegen heute eindeutig auf den öffentlichen Räumen und ihren Erlebnisqualitäten. Wie man, wenn sich denn die „Stadt der kurzen Wege“ endgültig als Phantom erwiesen haben wird, dort – oder auch an seinen Arbeitsplatz – hingelangt, interessiert weit weniger, am ehesten noch unter verkehrstechnischen oder verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die Sichtbarkeit der Stadt, das Stadtbild, das sich am ehesten über das Wegenetz erschließt, spielt dabei kaum eine Rolle. Dabei war zum Beispiel „The View from the Road“ auch schon damals (1964) das Thema einer Untersuchung von Donald Appleyard.⁷ Und auch von Hanns Adrian ist bekannt, dass er in Hannover bei der Planung der Hochstraße hinter dem Bahnhof das Bild der Stadt, das sich von dorther bietet, im Auge hatte. Dass aber auch U-Bahnstationen ein Potential zur Widerspiegelung auch der oberirdischen Stadt haben, ist

6 K. Lynch, *Das Bild der Stadt* (Bauwelt Fundamente 16), Berlin/ Frankfurt a.M./ Wien 1965.

7 D. Appleyard/K. Lynch/J. Meyer, *The View from the Road*, Cambridge 1964.

noch weit seltener ein Thema. Dass man an den Louvre, unter dem man gerade hält, auch durch das Dekor der Metrostation erinnert wird, gehört zu den Ausnahmen.

Umso wichtiger werden aber auch die Merk- und Wahrzeichen, an denen man sich auf seinen Wegen orientieren kann, ob Türme, ein Denkmal, ein auffälliges Gebäude, ein Brunnen oder eine Baumgruppe, aber auch nur eine Plakatwand. Oder auch, nachdem das Wort nun einmal in der Welt ist, eine Signaletik, deren Signale sich nicht auf kleingeschriebene Hinweistafeln oder Strichmännchen beschränken, sondern – wenn es denn schon keine Tetraeder sein können – nach Maß-

stab und Gestalt zu selbstverständlichen Elementen des Stadtbildes geworden sind. Für das Verständnis und erst recht für die „Aneignung“ der städtischen Umwelt, auf die die städtebauliche Planung doch immer hofft, scheinen mir solche sinnfälligen Merkmale und Zeichen künftig zentral – wenn sich denn nicht aus neuen sozio-ökonomischen oder ökologischen Entwicklungen oder auch aus anderen Leitbildern der städtebaulichen Planung, die heute noch nicht zu erkennen sind, auch neue, wieder aus sich selbst heraus verständliche stadträumliche Strukturen und Bilder ergeben.

ZUR EFFIZIENZ VON VOLKSABSTIMMUNGEN AUF KOMMUNALER EBENE IN DER SCHWEIZ

1. UM WAS GEHT ES?

In Schweizer Städten und Gemeinden sind in der Regel weder große noch kleinere Projekte über politische Absprachen oder irgendwelche Koalitionsverträge von Regierungsparteien durchsetzbar. Ganz besonders auf kommunaler Ebene gilt das Prinzip der möglichst breiten Einbindung maßgeblicher politischer und gesellschaftlicher Kräfte. Unabdingbar verbunden ist diese Konkordanzpolitik mit dem verbrieften Korrektiv des Souveräns. Das schweizerische politische System ist nicht geeignet, zu Beginn einer Wahlperiode fixe Projekte seitens der neu gebildeten Regierung zu beschließen, die dann im Verlauf der Legislaturperiode umgesetzt werden. Weit wichtiger ist es, robuste Ziele und Strategien der Entwicklung im größeren Zusammenhang zu formulieren, die sich im Verlauf der Regierungsarbeit durchaus modifizieren lassen aufgrund der Meinungsbildung in unterschiedlichen fachlichen und politischen Gruppierungen von Wirtschaft und Gesellschaft. In Diskussionen um neue Partizipationsmodelle in Deutschland wird oft auf das fein ausbalancierte System der Volksabstimmungen in der Schweiz verwiesen. Dabei wird meist übersehen, dass Bürgerbefragungen in repräsentativen Demokratien und Abstimmungsverfahren in der direkten Demokratie zwei grundlegend verschiedene Dinge sind, die unterschiedliche Konsequenzen in sich tragen. Nachfolgend wird eine Übersicht gegeben über das Schweizer System der Volksabstimmung auf kommunaler Ebene.

2. KEINE AUFGEREGTHEITEN

Es ist noch nicht lange her, als mich ein deutscher Kollege, der als Experte für Umweltfragen in der Evaluierung von Endlager-Standorten in der

Schweiz mitwirkte, fragte, weshalb die Schweizer so wenig emotional wären, wenn es um derart wichtige Fragen der Qualitätssicherung ihres Lebensumfelds geht. Es würde unter den Schweizer Kollegen und unzähligen Interessierten eine ausgesprochene Gelassenheit vorherrschen, die in keiner Weise vergleichbar wäre mit der Aufgeregtheit in ähnlichen Diskussionen in der Bundesrepublik. Dieser Unterschied ließ sich rasch erklären: Über Expertenwissen und politische Absprachen lässt sich in der Schweiz durchaus sachlich diskutieren. Am Ende eines jeden Dialogs und vielfältiger politischer Entscheidungen steht für die Bürger die Gewissheit, in einer Volksabstimmung das „letzte Wort“ zu haben – was die Aufgeregtheit naheliegender Weise in Grenzen hält. Hinzu kommt, dass vielfach und trotz eines gleichen Gegenstands die Zuständigkeit des Volkes sowohl auf kantonaler als auch auf kommunaler Ebene gegeben ist. Dies hat den Vorteil, dass nicht nur die örtliche Sicht, sondern auch die übergeordnete, kantonale Sichtweise im Entscheidungsprozess zum Tragen kommt. Bis zur Durchführung derartiger Volksabstimmungen bleibt eigentlich immer genügend Zeit, sich über den zur Diskussion stehenden Gegenstand eingehend sachkundig zu machen und zwar ohne Aufgeregtheit in der Meinungsbildung. Im Gegensatz zur indirekten Demokratie, in der die Wahl von Repräsentanten der Mehrheitsparteien im Mittelpunkt steht, sind in der direkten Demokratie schweizerischer Praxis exekutive und legislative Entscheidungen des Parlaments wohl wichtige Prozesse der Meinungsbildung. Sie sind aber nie abschließend und unmittelbar vollzugsorientiert. Das letzte Wort hat eben das Volk. In der Regel geht es dabei nicht um Macht,

sondern vorrangig um Kooperation. Dank diesem Prinzip ist auch bei den politischen Repräsentanten ein ganz anderes Verhalten erkennbar im Vergleich mit demjenigen in repräsentativen Demokratien.

Es ist hier nicht der Ort, über unterschiedliche juristische und verfassungsrechtliche Auslegungen der Volksrechte zu diskutieren, wozu der Schreibende auch gar nicht in der Lage wäre. Weit spannender ist es in unserem Zusammenhang, Entscheidungsprozesse zu skizzieren, wie sie auf kommunaler Ebene in Schweizer Städten erfolgen und welche Konsequenzen im Vergleich zur kommunalen Mitbestimmung in Deutschland gezogen werden könnten. Die Qualität von Volksabstimmungen hängt in erster Linie von der Intensität vorbereitender Abstimmungsprozesse ab. Ein Plebiszit innerhalb einer Wochenfrist, wie wir es in Europa jüngst erleben konnten, wäre in der Schweiz weder möglich, noch hätte ein derartiges Verfahren mit den Volksrechten schweizerischer Prägung etwas zu tun. Einer Volksabstimmung geht in der Schweiz stets ein äußerst fein abgestimmter fachlicher und sachlich ausgerichteter Evaluierungsprozess auf gesellschaftlicher, exekutiver und legislativer Ebene voraus. Es sind die so genannten „Vernehmlassungsverfahren“, die den Behörden einen Überblick über die aktuelle Meinungsbildung geben.

3. TYPISCHES PRAXISBEISPIEL

Ein stadtplanerisches Beispiel aus der Stadt Bern kann den Sachverhalt gut erklären: Eine politische Interessengruppe ergreift in den frühen 1990er Jahren die Initiative, eines der letzten Baugebiete der Stadt Bern aus der Bauzone in die Landwirtschaftszone umzuwidmen. Das Baugebiet ist allerdings generell erschlossen und verfügt über eine rechtskräftige Bauzone. Die Initiative löst einen vielschichtigen Strategie-, Abwägungs- und Entwurfsprozess unter allen Beteiligten aus. Dabei geht es um die Abschätzung politischer Machbarkeit, finanzieller Folgen für private Grundeigentümer und der öffentlichen Hand sowie um Fragen von Plausibilität und Rationali-

tät. Und es geht eben auch um kreative Entwurfsstrategien zur Stadtentwicklung, die im Wechselspiel der Konsensfindung, drohender Auszonung des Baulands und weitsichtiger Entwicklungsideen geschickt vermitteln. Letztendlich spielt die Qualität des Zusammentragens unterschiedlich zu gewichtender Kriterien, Fakten, politischer und weltanschaulicher Ideen eine zentrale Rolle. Ihre Gemengelage bildet sodann die Grundlage des Kompromisses, der in differenzierter Art und Weise Konsequenzen und Möglichkeiten der Konsensfindung aufzeigt. Dieser vielschichtige Prozess zwischen gesellschaftlich ausgerichteten Interessensgruppen, der Verwaltung, Exekutive und Legislative benötigt viele Monate des Dialogs, der Abwägung und Abstimmung unterschiedlicher Interessen und des sorgfältigen Herausfilterns tragfähiger Ideen und Konsequenzen. Im Ergebnis wird eine umfassende Einbindung breiter gesellschaftlicher und politischer Kräfte erreicht. Sie ist Voraussetzung einer kreativen Konkordanzpolitik.

In Bern hat dieser Prozess zu einem tragfähigen Konzept geführt, das in einen Masterplan der Stadtbauentwicklung übergeleitet werden konnte. Allerdings umfasste der Masterplan für das am westlichen Stadtrand gelegene Areal nur noch die Hälfte des ursprünglichen Baugebiets mit seiner einst festgesetzten, zweigeschossigen Bauweise. Erschwerend war allerdings, dass in den frühen 1990er Jahre die radikalen Forderungen nach Erhaltung von Grün- und Landwirtschaftsflächen politisch über Gebühr gewichtet wurden. Bauen auf der grünen Wiese war zunehmend negativ konnotiert. Dank der umfassenden Kompromissuche ließ sich in jenem Jahrzehnt trotzdem eine zukunftsweisende städtebauliche Entwicklung formulieren. Die kreative Mitwirkung der Stadtplanung an dieser Kompromissfindung hatte denn auch zu einer, damals eher ungewöhnlich hohen örtlichen Verdichtung und besonderen Stadtbaugegestaltung geführt (vgl. Abb. 1). Aus heutiger Sicht ist ein hoch verdichtetes Stadtbaukonzept mit lesbaren Stadträumen und Stadtqualitäten entstanden.

4. KONKORDANZPOLITIK VERSUS BÜRGERBETEILIGUNGSVERFAHREN

In der Regel benötigen derartige Koordinations- und Abwägungsprozesse unterschiedlicher Interessen sowie das Erarbeiten möglicher Kompromisse langwierige und intensive „Differenzbereinigungsverfahren“. Diese Konkordanzpolitik hat zur Folge, dass sich die Interessensvertreter und politischen Parteien stets wieder zusammenfinden können, weil, je nach Abstimmungsgegenstand, auch immer wieder andere Konstellationen und unterschiedliche Mehrheiten zwangsläufig mit gewichtet werden müssen. Im Gegensatz dazu stehen kurzfristig gefällte Beschlüsse einer Regierung mit breiter parlamentarischer Mehrheit einer repräsentativen Demokratie, die Ergebnisse aus Bürgerbeteiligungsverfahren in der Regel wohl zur Kenntnis nimmt, deren Inhalte aber kaum größere Auswirkungen auf einmal gefällte Beschlüsse haben.

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang zudem, dass in der modernen Schweiz seit etwa Ende des 19. Jahrhunderts Konsens darüber besteht, dass in Volksabstimmungen die Mehrheit der Abstimmenden und nicht die Mehrheit der Stimmberechtigten entscheidet. Dieser Unterschied im Verhältnis zur repräsentativen Demokratie zeigt recht deutlich, dass Meinungsverschiedenheiten in der Schweiz sachlich ausgetragen werden, während in Deutschland nach einem erfolgten Plebiszit die Interpretation des Mehrheitswillens der Stimmberechtigten eher zu politischen und emotional geführten Diskursen beiträgt. Mit der direkten Demokratie – so schwerfällig sie auch erscheinen mag – gelingt in der Regel eine breite Pflege der Konfliktkultur, auf die sich alle Beteiligten schlussendlich berufen. So ist es in der Schweiz kaum denkbar, dass unmittelbar nach einer Volksabstimmung der Wille des Volkes kontrovers diskutiert wird, wie dies beispielsweise in Berlin mit der gescheiterten Vorlage der Behörden zur Frage der Nachnutzung des Tempelhofer Feldes der Fall war. In der Schweiz würde in einem ähnlich gelagerten Fall ein breiter Konsens darüber bestehen, dass während etwa

fünf bis acht Jahren (dieses zeitliche Limit ergibt sich aus dem schweizerischen Raumplanungsgesetz, wonach verabschiedete Zonenpläne etwa acht Jahre rechtlich Bestand haben sollten) keine weiteren politischen Diskussionen zum gleichen Gegenstand stattfinden sollten – weil eben das Volk gesprochen hat.

5. EFFIZIENZ UND QUALITÄT POLITISCHER ENTSCHEIDUNG

In der heutigen globalisierten Welt, müsste das Prinzip der direkten Demokratie schweizerischer Prägung in Ländern mit repräsentativer Demokratie eigentlich weit nachhaltiger ausgebaut werden als es den regierenden Parteien auf allen Ebenen der unterschiedlichen Gebietskörperschaften bis hin zu Vertretern supranationaler Vereinheitlichungstendenzen recht und lieb ist. Die direkte Demokratie ist hinsichtlich Verwurzelung der Bürger in ihrem Gemeinwesen, des Zusammenhalts der Gesellschaft und der Konfliktvermeidung äußerst effizient. Natürlich sind damit langwierige Prozesse des Entscheidens und Handelns weit mehr gegeben als in repräsentativen Demokratien. In Zeiten der Globalisierung mit ihrem Geschwindigkeitsfetisch wirkt sich die direkte Demokratie geradezu wohltuend auf die Entwicklung des Gemeinwesens aus. Insofern tragen die Volksrechte schweizerischer Provenienz weit mehr zur Erhaltung der Vielfalt und Differenziertheit unseres gesellschaftlichen Lebens und zum sorgfältigen Umgang mit unserer Umwelt bei. In der Tendenz wird allerdings nie über die ‚beste Lösung aller Zeiten‘ abgestimmt. Positive Argumente, die für die Notwendigkeit eines Abstimmungsgegenstands / Projekts sprechen, werden nicht mit dem Wissen um die absolute Wahrheit gleichgesetzt, sondern mit Annäherungswerten an eine bessere Zukunft versehen.

Die Bedenken von Regierungsparteien repräsentativer Demokratien gegenüber den langwierigen Prozessen, die mit Volksabstimmungen in der Schweiz verbunden sind, sollten aus meiner Sicht nicht überbewertet werden. Insbesondere auf kommunaler Ebene führt die direkte Demo-

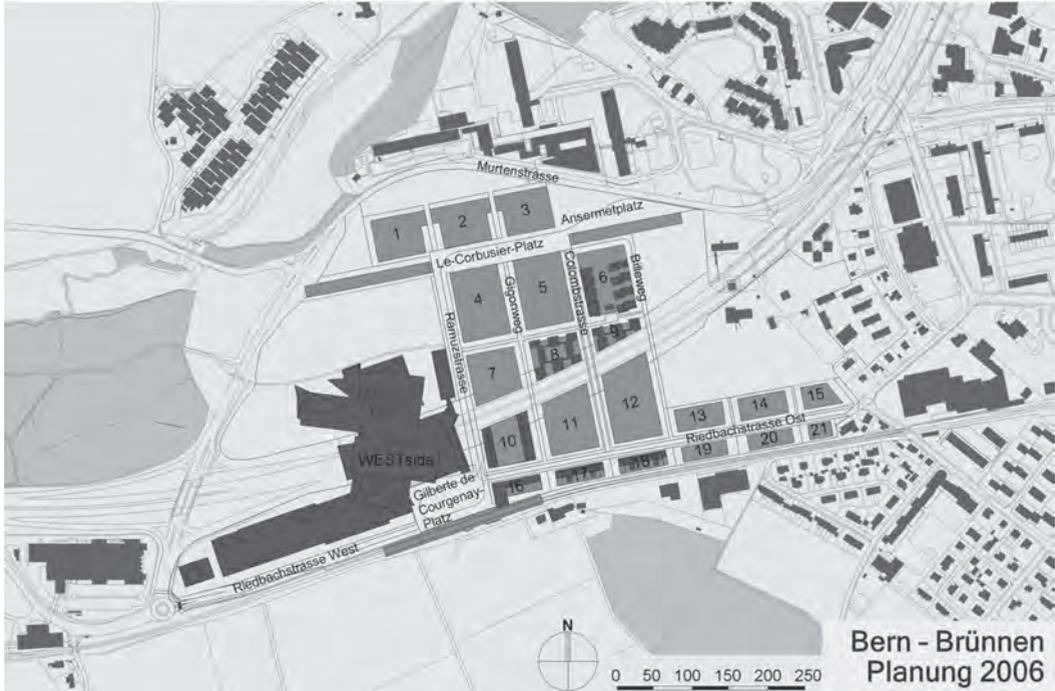


Abb. 1: Masterplan Stadterweiterung Bern-Brünnen, Produkt weitsichtiger Abstimmungs- und Konsensfindungsprozesse; Quelle: Stadtplanungsamt Bern 1999 / 2006.

kratie in der Regel zu Berechenbarkeit von Entscheidungen und sind im Rückblick wohl mehrheitlich auch vernünftig und effizient. Rasche Beschlüsse von Regierungsparteien in repräsentativen Demokratien sind vordergründig gesehen wohl handlungsorientiert, hinsichtlich eines ganzheitlich wirkenden Endprodukts sind sie in dem einen oder anderen Fall trotzdem nicht effizienter. Zusammen mit dem Korrektiv des Souveräns hat die schweizerische Konkordanzpolitik weitaus mehr Vorteile als dies gemeinhin gegenüber richtungsweisenden Regierungsbeschlüssen und parlamentarischen Mehrheiten repräsentativer Demokratien erscheinen mag.

In der heutigen Zeit erweist sich die Effizienz von Volksabstimmungen auf kommunaler Ebene vielleicht gerade darin, dass die Abstimmungsgegenstände wohl überlegt sein wollen und ein breiter Prozess der Konsensfindung vorausgegangen ist. Zudem ergeben sich weniger Aufregtheiten, weil ein breit abgestütztes Verständnis über die Möglichkeiten und Grenzen des Instruments von Volksabstimmungen besteht. Umfassende Abwägung in der Entscheidungsvorbereitung, Solidität in der Wirkungsprognose und letztendlich auch Nachhaltigkeit im besten Sinn des Wortes sind Attribute der Effizienz schweizerischer Volksabstimmungen auf kommunaler Ebene.

STADTERWEITERUNG UND NEUE INFRASTRUKTUR DER HOBRECHT-PLAN IM LICHT DER INFRASTRUKTURENTWICKLUNG AM BEISPIEL DER WASSERINFRASTRUKTUR

Ein Werkstattbericht aus einem laufenden Forschungsvorhaben

*So verschiedenartig nun auch die Straßennetze
von Entwässerungsgebieten gestaltet sein mögen,
und so sehr deshalb auch die gegebenen Verhältnisse
eine für jeden Fall besondere technische Prüfung und Erwägung erfordern,
so muß doch die Aufmerksamkeit auf einige Regeln gelenkt werden,
welche für eine richtige Disposition nicht unbeachtet bleiben dürfen.*

James Hobrecht, Die Canalisation von Berlin, Berlin 1884, S. 87.

James Hobrecht zeichnet für den Stadterweiterungsplan für Berlin aus dem Jahr 1862 verantwortlich. Seine Planungen für die Kanalisation, die Be- und Entwässerung der Stadt wurden zehn Jahre später vorgelegt. Hat der Städtebau die Kanalisation bestimmt, hat die Kenntnis von den technischen Verhältnissen der Entwässerung den Städtebau beeinflusst? Die Frage lässt sich durch die Ausführungen von James Hobrecht selbst nicht beantworten. Aber eine Analyse der Entstehung und Weiterentwicklung des Hobrecht-Plans von 1862 und die Ausführungen zur Kanalisation lassen zu, Thesen aufzustellen, wie Stadtraum und technische Infrastruktur sich aufeinander beziehen.

Der Bebauungsplan der Umgebungen Berlins von 1862 ist die Grundlage, auf der die innere Stadt bis heute aufbaut. Der Plan von James Hobrecht ist in der Planungsgeschichte eine wiederkehrende Referenz. Das 150-jährige Jubiläum der Plangenehmigung war Anlass für die Konzeption eines fächerübergreifenden Forschungsprojektes mit dem Ziel, die Ideen- und Realgeschichte des Plan(gebiet)s integriert zu beleuchten. Das Forschungsprojekt an der TU Berlin, gefördert von der DFG, widmet sich drei zentralen Fragen: Hat der Plan eine Logik als Wachstumsgerüst für

die Stadt Berlin? Können aus der realen Entwicklung des Stadtraums Aussagen zur Robustheit des Plans abgeleitet werden? Wie ist der Stadtraum als Werk der Stadtbaukunst nach seinem kulturellen, historischen und künstlerischen Wert zu verstehen?

Die drei Lehrstühle Städtebau, Denkmalpflege und Bestandsentwicklungen an der TU Berlin widmen sich diesen Fragen und stellen dabei die räumliche Entwicklung in den Mittelpunkt. Das Zusammenwirken von Infrastruktur und Stadtplan ist in diesem Forschungsprojekt kein expliziter Untersuchungsgegenstand. In diesem Beitrag sollen Stadtentwicklung und Infrastruktur in den Wechselwirkungen thesenhaft skizziert und am Beispiel des Hobrechtplanes erste Anhaltspunkte für diese Thesen aufgezeigt werden. Die Bildung der Thesen erfolgt auf der Grundlage einer Literaturstudie und der Überlagerung von Stadterweiterungsplan und Entwässerungsplan in einer digitalen Karte, die sich aktuell in der Erarbeitung befindet.

Der Zusammenhang von Infrastrukturplanung und Stadtplanung wird in der Literatur zu meist nicht in ihrem Entstehungsprozess, sondern eher in der Wechselwirkung untersucht. Infrastruktur ist ein weit gefasster Begriff, der

nach der Standarddefinition von Jochimsen die wachstums-, integrations-, ver- und entsorgungsnotwendigen Basisfunktionen einer Wirtschaft umschreibt.¹ Einen Bezug stellt er zur regionalen Wirtschafts- und Strukturpolitik her, in dem er Infrastruktur als Standortfaktor bezeichnet.

TECHNISCHE INFRASTRUKTUR UND RÄUMLICHE STADTENTWICKLUNG

Die besondere Bedeutung technischer Infrastruktur für die Stadtentwicklung beschreibt bereits Lewis Mumford 1961.² Er geht zurück auf die römische Stadtentwicklung und stellt heraus, dass es sicher kein Zufall war, dass „das älteste Denkmal römischer Ingenieurbaukunst die Cloaca Maxima ist, der große Abzugskanal, der im 6. Jahrhundert in so gigantischem Maßstab gebaut wurde, daß seine Erbauer in jenem frühesten Augenblick erkannt haben müssen, daß dieser Haufen von Dörfern sich zu einer Metropole von einer Million Einwohnern entwickeln würde. Andernfalls müssen sie für erwiesen gehalten haben, dass Hauptinhalt und letzter Sinn des Lebens der physiologische Vorgang der Entleerung sei.“³

Das Handbuch zur Raum- und Umweltplanung von Fürst und Scholles thematisiert zum System der Projektzulassung in Deutschland Ermessensentscheidungen zu Planfeststellung und Plangenehmigung und zeigt hier die instrumentellen Rahmenbedingungen, Rechtsgrundlagen und Vorhabenträger für stadtplanerische Themen und Infrastrukturvorhaben auf.⁴ Die Themen stehen nebeneinander, verknüpft werden sie bei der Erläuterung der Verwaltungsstruktur, die ein ho-

hes Maß an Arbeitsteilung mit sich bringt. „Mit der internen Ausdifferenzierung in Abteilungen und Referate (auf Ministerialebene) oder in Ämtern und Abteilungen (auf kommunaler Ebene) oder in ‚Fachbereiche‘, ‚Teams‘ oder ‚Fachdiensten‘ (in modernisierten kommunalen Verwaltungen) wird der Arbeitsteilung in der Organisation Rechnung getragen“,⁵ womit die Zuständigkeit in der Organisation zeigt, dass die Verknüpfung eher in einem Nebeneinander von Verfahren stattfindet.

Dass Stadtplanung „seit der industriellen Revolution auf die Steuerung von Nutzflächen und deren Verbindungselementen – Straßen, Bahnen, Leitungen – ausgerichtet“ war, zeigt nicht nur eine funktionale, sondern auch eine räumliche Beziehung zwischen Infrastruktur und Stadtplanung auf.⁶ Wie diese allerdings ausgeprägt ist, welche Möglichkeiten der wechselseitigen Wirkung und räumlichen Gestaltung vorhanden sind, wird nicht aufgezeigt.

Die Wechselwirkungen von Stadtentwicklung und Infrastruktur sind auch Thema einer Difu-Studie, in der vor allem die künftigen Erfordernisse der Infrastrukturplanung thematisiert werden.⁷ Darin werden in verschiedenen untersuchten Infrastrukturbereichen übergreifende Herausforderungen und Handlungsoptionen festgestellt, die „zum einen die quantitative, qualitative und räumliche Ausdifferenzierung der unterschiedlichen Bedarfe sowie neue Angebotsformen, zum anderen das Finden einer neuen Balance zwischen Governance und kommunaler Steuerung“ betreffen.⁸ Die Wechselwirkung ist dabei funktional in einem räumlichen Kontext

1 R. Jochimsen, Infrastruktur, in: ARL (Hrsg.), Handwörterbuch der Raumplanung, Hannover 1995, S. 490.

2 L. Mumford, Die Stadt. Geschichte und Ausblick, Bd. 1, Berlin, 1963, S. 251-260.

3 Ebda., S. 252.

4 D. Fürst/F.Scholles (Hrsg.), Handbuch Theorien und Methoden der Raum- und Umweltplanung, 3. vollständig überarbeitete Auflage, Dortmund 2008, S. 101.

5 Ebda., S. 136.

6 G. Albers/J. Wekel, Stadtplanung. Eine illustrierte Einführung, Darmstadt 2008, Vorwort.

7 J. Libbe/H. Köhler/K.J. Beckmann, Infrastruktur und Stadtentwicklung. Technische und soziale Infrastrukturen – Herausforderungen und Handlungsoptionen für Infrastruktur- und Stadtplanung, Berlin 2010.

8 J. Libbe, Infrastruktur und Stadtentwicklung, in: difu berichte, 4/2010, S. 4-5.

beschrieben, in erster Linie geht es dabei um Bedarfe, um Quantität und Qualität der bereitgestellten oder bereitzustellenden Infrastrukturen. Vorgeschlagen wird, kommentierte Orientierungswerte zu entwickeln, wobei die Kommentierung für eine Einordnung der Kennziffern in ihren Entstehungs- und Anwendungskontexten sorgen und damit fachplanerische Kennziffern in stadtplanerisch relevante Aspekte übersetzen soll. In dieser Studie wird der Bezug zwischen Stadtstruktur und Infrastruktursystem bei der Erläuterung der geschichtlichen Entwicklung auf das Beispiel des Hobrechtplans bezogen: In der Gründungsphase der Infrastrukturentwicklung erfolgte die „Durchsetzung der neuen Technologien [...] keineswegs zwangsläufig, sondern war mit vielerlei Interessenkonflikten verbunden, und kulturelle Barrieren mussten überwunden werden. Der Stadtentwicklungsplanung kam dabei eine entscheidende Rolle zu: Entscheidungen für bestimmte Industrieansiedlungen führten zur Installation verschiedener Energietechnologien in den Städten, und die Übernahme des Hygiene-Paradigmas der Abwasserversorgung stellte die entscheidenden Weichen für die abwassertechnische Infrastruktur [...] und war somit indirekt (über die Infrastruktur) auch prägend für die Stadtstruktur (etwa Hobrecht-Plan für Berlin).“⁹

Auf EU-Ebene gibt es seit Mitte der 1990er Jahre eine Debatte zur Neugestaltung urbaner Infrastruktursysteme, die sich den Fragen der Privatisierung und ihren Auswirkungen auf den Stadtraum und die Stadtentwicklung widmet. Eine Forschungsarbeit aus dem Jahr 2011 konstatiert dazu, dass es in dieser Debatte eine Forschungslücke gibt, nämlich „die Bedeutung des Ortes zu erwägen [...]“. Wie der soziale und technische Wandel durch die Stadt und die Region gestaltet wird – und sie seinerseits selbst gestaltet – [...] ist ein zentraler Aspekt, der in den meisten Forschungen zum Wandel der Systeme fehlt.“¹⁰

Als Ausgangspunkt für diese Verbindung von Ort oder Raum mit dem Wandel von Infrastruktur und Stadtentwicklung kann die klare Feststellung helfen, dass Städte historisch gesehen erheblich durch die Entwicklung der Schlüsselinfrastrukturen gestaltet wurden und die komplexen Systeme von Wasser, Energie, Transport, Kommunikation und Müll das Konzept der heutigen Stadt überhaupt erst möglich gemacht haben.¹¹ Die hier aufgeworfenen Fragen werden am Fallbeispiel der intermediären Organisationen untersucht, also eher mit Bezug auf die Akteursperspektive. Die sehr ausführliche internationale Literaturzusammenstellung in der Arbeit von Guy et al. zeigt die zentralen Fragen der Debatte um Stadtentwicklung und Infrastruktur deutlich auf. Dabei sind Themen im Fokus, die eher sektoral betrachtet, wirtschaftlich ausgerichtet oder prozessbezogen sind, wie der Technologiewechsel und die ökonomische Entwicklung (von Städten und Regionen), das Management von Prozessen des Wandels bei der Erneuerung technischer Infrastruktursysteme, die Eigentums- und Betreiberformen mit deren Wirkung auf Netzinfrastrukturen und Stadtentwicklung sowie die Setzung fachlicher Schwerpunkte in den Bereichen Wasser, Energie und Mobilität.

Der räumliche Zusammenhang von technischer Infrastruktur und Stadtentwicklung zeigt sich an unterschiedlichen Orten in der Stadtgestaltung, Positionierung und Gestaltung von Mobilitätszugängen (Bahnhöfe, Busstationen) oder auch in der Wasserversorgung (Brunnen, offene Wasserläufe zur Regenentwässerung). Die Versorgung mit regenerativen Energien (Windräder, Solarpaneele) ist immer wieder Gegenstand der Auseinandersetzung zwischen Fachplanung und räumlicher Planung der Gestaltung. Die Verbindung von Gebäudestrukturen mit Infrastrukturen ist ein Kernthema der Stadttechniklehre an unterschiedlichen Universitäten.

9 J. Libbe/H. Köhler/K. J. Beckmann (s. A 7), S. 55.
10 S. Guy/S. Marvin/W. Medd/T. Moss, *Shaping Urban Infrastructures. Intermediaries and the*

Governance of Socio-technical Networks, London 2011, S. 3 (Übersetzung Pahl-Weber).

11 Ebd., S. 53.

Insgesamt wird in der Literatur deutlich, dass die Forschungslücke der Wechselwirkung zwischen Infrastruktur und Raum beschrieben ist. Zugleich wird aber auch immer wieder beispielhaft dargestellt, dass es auf verschiedenen Skalierungsebenen (Gebäude, Block, Quartier, Stadt, Region) deutlich beschreibbare Wechselwirkungen gibt.

Der Hobrechtplan für die Stadterweiterung von Berlin umfasst die stadtbezogenen Ebenen, der Entwässerungsplan für Berlin von Hobrecht geht bis in die regionale Ebene zur Anlage von Rieselfeldern. In der Aufarbeitung der beiden Elemente in der Literatur ist eine Verknüpfung nur an wenigen Stellen untersucht.

INFRASTRUKTUR UND STADTENTWICKLUNG AM BEISPIEL DES BERLINER HOBRECHTPLANES

► 1. These: *Der Hobrecht-Plan von 1862 ist die notwendige Planungsgrundlage für eine kostenintensive Großinfrastruktur*

Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die Notwendigkeit einer das Städtewachstum regulierenden Planung sichtbar, nachdem die Industrialisierung zu starkem Bevölkerungswachstum in den Städten geführt hatte.¹² In Berlin wurde dafür ein Plan für die Stadterweiterung aufgestellt. Der Bebauungsplan von James Hobrecht für Berlin (1862) ist, im europäischen Kontext betrachtet, einer der ersten Pläne, die die Entwicklung eines großen Gebietes einheitlich steuern sollten. Seine stadtbauhistorische Bedeutung, seine Rezeption für die Entstehung des Berliner Mietshauses und die Auseinandersetzung mit dem „steinernen Berlin“ sollen hier nicht betrachtet werden. Vielmehr ist die Frage, wie Hobrecht den Plan erarbeiten konnte, ohne als „Baumeister für den Wasser-, Wege- und Eisenbahnbau“, zu dem er

12 L. Benevolo, Die Geschichte der Stadt, Frankfurt/New York, 1983, 8. Auflage 2000, S. 813 ff.

1858 die Prüfung abgelegt hatte, explizit die Themen der Infrastruktur einzubeziehen.¹³

Bereits 1860 hatte der preußische Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Angelegenheiten angeordnet, dass die Wasserversorgung und Abwasserentsorgung in Berlin neu konzipiert werden müssen.¹⁴ Zu diesem Zeitpunkt war das erste Wasserwerk am Stralauer Tor gerade einmal fünf Jahre alt. Es diente nicht in erster Linie der Wasserversorgung der Bevölkerung, die sandige Ebene, auf der Berlin steht, „verfügte an jeder Stelle ab drei Meter Tiefe über ausreichendes Wasser“, sondern der „Spülung der Rinnsteine, in denen sich Abwässer und Unrat sammelten sowie der „Verfügbarkeit von genügend Feuerlöschwasser bei Bränden.“¹⁵ Die Spülung war ein Versuch, den aus den Rinnen aufsteigenden Gerüchen entgegenzuwirken. Seit dem Auftreten von Cholera in Europa 1831 waren zudem Vermutungen und Theorien über die Ausbreitungsbedingungen und -wege der Krankheit entstanden; die Übertragungswege waren bis in die 1880er Jahre nicht eindeutig nachweisbar.¹⁶

In welcher Weise die Neukonzeption vor allem der Abwasserbeseitigung erfolgen sollte, bedeutete zu diesem Zeitpunkt eine weitreichende Entscheidung zwischen unterschiedlichen Systemen, die gerade erst in London und Paris aufgebaut worden waren. London hatte Sammelkanäle für das Abwasser entwickelt, die 1856-58 ca. 300.000 Häuser mit Wasseranschluss nicht mehr direkt in die Themse, sondern in Abwasserkanäle entsorgten, die ihrerseits erst außerhalb der Stadt wieder in die Themse geführt wurden. Paris hatte ein

13 K. Strohmeier, James Hobrecht (1825-1902) und die Modernisierung der Stadt, Potsdam 2000, S. 42.

14 H. Tepas, Stadttechnik im Städtebau Berlins, 19. Jahrhundert, Berlin 2001, S. 13-14.

15 H. Bärthel, Anlagen und Bauten der Wasserversorgung in Berlin, Teil X, Stadttechnik, Berlin 2006, S. 53-110.

16 Vgl. S. Mohajeri, 100 Jahre Berliner Wasserversorgung und Abwasserentsorgung 1840-1940, Berlin 2005, S. 31.

System sehr großer unterirdischer Schmutz-, Ab- und Regenwasserkanäle angelegt, die von Menschen gereinigt wurden und ebenfalls außerhalb der Stadt in die Seine mündeten.¹⁷ Die bei der Reinigung zusammengetragenen festen Abfallstoffe und Fäkalien wurden abgefahren.¹⁸ Neben der Unsicherheit in der Entscheidung zwischen den Systemen war unklar, für wieviel Menschen diese neue Anlage in Berlin zu planen wäre. Vor diesem Hintergrund erscheint der Auftrag des gleichen Ministers, der die Neuordnung der Wasserver- und Entsorgung angeordnet hatte, an Hobrecht 1859 folgerichtig, „die Umgebung Berlins für einen Bebauungsplan zu vermessen und dabei auch die Bedingungen für eine Stadtentwässerungsanlage zu klären“.¹⁹ Hobrecht setzte sich intensiv mit den unterschiedlichen Systemen auseinander und stellte an den Anfang seiner Überlegungen die Frage, für wieviel Einwohner ein neues System zu konzipieren sei. Dabei berücksichtigte er, dass „bis zu dem Tage, an welchem die erwartete Vermehrung der Bevölkerung und der Fläche eingetreten sein wird, ist die Anlage zu groß; für einen Tag oder ein Jahr ist sie gerade passend; für die Folge muss sie zu klein sein“.²⁰

Die Erstellung des Bebauungsplans 1862 lieferte das Grobgerüst für die Abschätzung der Bevölkerungszahl und zeigte deutlich, dass die Großinfrastruktur für Be- und Entwässerung die Funktionsfähigkeit der Stadt mit der rasch wachsenden Bevölkerung herstellen muss. Die Bevölkerung hatte sich zwischen 1847 und 1871 sowie 1871 und 1890 jeweils verdoppelt, von 400.000 auf 1.600.000 Menschen.²¹ In Bezug auf die technische Infrastruktur zeigt sich deutlich, dass der Hobrechtplan als Wachstumsgerüst diente.

17 Vgl. H. Tepasse (s. A 14), S. 14.

18 Ebda, S. 18.

19 Ebda.

20 J. Hobrecht, Die Canalisation von Berlin. Im Auftrage des Magistrats der Königl. Haupt- und Residenzstadt Berlin. Entworfen und ausgeführt von James Hobrecht. Nebst einem Atlas in Gross Folio mit LVH Tafeln, Berlin 1884, S. 1.

21 Vgl. H. Tepasse (s. A 14), S. 18.

► 2. These: Das Radialsystem der Kanalisation ist ein dynamisches System, das mit der städtebaulichen Entwicklung auch kleinräumig gut abgestimmt werden kann.

Der Vergleich der Systeme in anderen Städten und Ländern, der nicht nur von Hobrecht, sondern auch von anderen Gutachtern angestellt worden ist, führte Hobrecht zu der Erkenntnis, dass ein Gesamtsystem bis zu dem Tag, an dem es voll ausgenutzt wird, „fressendes Kapitel“ ist. „Fängt man aber umgekehrt mit den obersten Kanälen nicht an der Peripherie, sondern im Mittelpunkt der Stadt an, wo [...] eine Erweiterung der Stadt nicht mehr stattfinden kann, und führt man die Kanäle innerhalb der Stadt vom oberen Ende bis zur Peripherie, so ist damit der Vortheil erreicht, dass sämtliche Kanäle innerhalb der Stadt vom oberen Ende an bis zur Peripherie einem bestimmten konstanten Bedürfnis entsprechend gebaut werden; dagegen findet am untern Ende der Kanäle (in Folge der Stadterweiterungen) teleskopartig eine Verlängerung und Erweiterung der Kanäle statt, was nicht allein technisch das richtige, sondern auch finanziell nicht mit einer Einbuße verbunden ist.“²²

Diese Erkenntnis erlaubte Hobrecht mit Flexibilität für die Berliner Be- und Entwässerungskonzeption vorzugehen. Dabei war er sich darüber im Klaren, dass im Zuge von Stadtentwicklungsvorhaben unterschiedliche räumliche Ausprägungen und „Terrainbildungen“ stattfinden. Ein Gesamtsystem für die Stadt würde sich den natürlichen Gegebenheiten aufzwingen und wenig Spielraum für räumliche Entwicklung lassen bzw. Nachbesserungen erfordern. Eine abschnittsweise Entwicklung aber „kann der Terrainbildung meistens bequem Rechnung tragen, wodurch Kosten gespart werden.“²³

Hobrecht veröffentlicht diese Erkenntnisse 22 Jahre nach der Aufstellung des Bebauungsplans von 1862, aber seine Ausführungen zeigen, dass der Plan selbst nicht nur zur Abschätzung

22 J. Hobrecht (s. A 20), S. 11-12.

23 Ebda., S. 13.

der Bevölkerungszahl erforderlich war, sondern auch ein Gerüst gebraucht wurde, für das ein völlig neuartiges System in Anwendung gebracht werden konnte. Seine Planentwicklung in einzelnen Abschnitten, die zusammengesetzt den Bebauungsplan ergeben, lässt sich mit einem Radialsystem sehr gut vereinbaren. Es ist nicht bekannt, ob er die Idee des Radialsystems schon vor der Entwicklung des Bebauungsplans hatte, aber die räumliche Anordnung des Plans enthält Hinweise darauf, dass Bebauungsplan und Entwässerungssystem in der Stadtentwicklung aufeinander abgestimmt wurden. So sind die Hauptentwässerungskanäle in den bereits bestehenden radialen Hauptstraßen angelegt, die die einzelnen Abschnitte des Bebauungsplans verknüpfen. Die unterschiedlich konzipierten Abschnitte des Bebauungsplans folgen einem Konzept der Unterschiedlichkeit mit unterschiedlich breiten Straßen, Plätzen, Parzellen und sollten einem Konzept der sozialen Mischung folgen. Zudem unterscheiden sich die von Hobrecht bearbeiteten Abteilungen danach, „ob sie vor oder nach der 1860 zum Studium der Kanalisation nach England und Frankreich unternommenen Dienstreise entworfen wurden“.²⁴ In der Erläuterung des Abschnitts X des Bebauungsplans führt Hobrecht aus, dass er mit Grün und asymmetrischer Aufteilung der Monotonie einheitlich gestalteter Straßenzüge vorbeugen wollte. Hobrecht begründete die Durchdringung von Grün, Freiraum und Gebäudestruktur auch als zentralen Beitrag zur öffentlichen Gesundheitspflege und auch zur Erläuterung der Kanalisation, wo sich in einem Blatt ein Querschnitt eines Gebäudes befindet, das eine lichte Hofanlage ohne Quergebäude mit einem Garten darstellt.²⁵

Die abschnittsweise Zusammenstellung des Bebauungsplanes, die unterschiedlichen räumlichen Ausprägungen und das Radialsystem der Entwässerung entsprechen sich in der Möglich-

keit, bei der Umsetzung jeweils aufeinander Bezug zu nehmen. Denn dass der Plan von 1862 für 100 und mehr Jahre fix bleiben und keinen Veränderungen unterworfen sein würde, davon ging Hobrecht nicht aus: „Die erforderliche Größe der Kanaleinrichtungen lässt sich für eine bestimmte Bebauungsfläche an der Hand bestimmter Erfahrungen über die mögliche Zunahme, der Dichtigkeit der Bevölkerung auch für das kommende Bedürfnis ziemlich genau veranschlagen, während dies bei einem einheitlichen System gänzlich unmöglich ist.“²⁶

► 3. These: *Der Hobrecht – Plan von 1862 ist so flexibel angelegt, dass notwendige Änderungen für die Einbindung von Großinfrastrukturen überwiegend gelingen können.*

Flexibilität in der Stadtentwicklung ist kein Merkmal, das der Stadtbaukunst in der ersten Phase der Industrialisierung zugerechnet wird. Eher wird sie als „Anpassungsplanung“ beschrieben, die mit öffentlich-rechtlichen Fluchtlinienplänen arbeitet, wobei der Planer sich als „Experte für technische Verbesserung und für Verschönerung der Stadt“ sieht.²⁷ Hobrecht scheint demgegenüber mit seinem Bebauungsplan und seinem Plan für die Großinfrastruktur der Entwässerung ein auf Anpassungsfähigkeit und Flexibilität setzendes Planungsparadigma gewählt zu haben.

Obwohl er selbst eine Durchdringung von Grün und Gebäudestruktur anstrebte, wird sein Plan in zahlreichen Publikationen als die Grundlage für das Entstehen der Berliner Mietskasernen gesehen, das hier als Inbegriff für viel zu dichte Wohnverhältnisse gemeint ist. Möglicherweise

26 J. Hobrecht (s. A 20), S. 2.

27 G. Albers, Städtebau im Umbruch – Wandel im Planungsverständnis und Berufsbild des Städtebauers. Rückblick und Ausblick auf das Wirken einer jungen Profession, in: M. Einsele/M. Petersek/R. Klein-Knott (Hrsg.), Stadt im Diskurs. Beiträge zur aktuellen Städtebaudiskussion, Karlsruher Städtebauliche Schriften Bd. 5, Karlsruhe 1994, S. 101-118.

24 J. Geist/K. Kürvers, Das Berliner Mietshaus, Bd. 2, 1862-1945, München 1984, zit. n. K. Strohmeyer (s. A 13), S. 502.

25 Vgl. K. Strohmeyer (s. A 13), S. 54.

war gerade die gewollte Flexibilität des Plans, die eine Anpassung an sich ändernde Verhältnisse erlaubte, zugleich der Grund dafür, dass ungewollt die immer wieder kritisierten Wohnverhältnisse entstanden. Diese Kritik hält weiter an, obwohl die Arbeiten, die sich mit der Verbindung von Stadttechnik und Stadtentwicklung auseinandersetzen, hier sehr viel feiner differenzieren.

Die Einschätzung der Berliner Situation durch Abercrombie ist demgegenüber eine Beschreibung großstädtischer Verhältnisse, für die der Bebauungsplan und die Kanalisation auch gedacht waren. „Berlin is the most compact city in Europe; as she grows she does not straggle out with small roads and peddling suburban houses, but slowly pushes her wide town streets and colossal tenement blocks over the open country, turning it at one stroke into a full-blown city.“²⁸ Die genaue Untersuchung der Entwicklungsgeschichte des Hobrechtplans und der Entwicklung der städtebaulichen Struktur steht noch aus, aber der Forschungsstand erlaubt schon jetzt zu vermuten, dass der Plan nicht der Grund für Auswüchse war. Vielmehr war er ein flexibles städtebauliches Gerüst, das sich gut mit der Infrastruktur verbinden ließ. Hobrecht ging von der besonderen geomorphologischen Lage Berlins aus und verband Bebauungsplan und Infrastruktursystem bezogen auf die Standortbedingungen und die Ausprägung der generellen Strukturelemente.

Die Standortbedingungen der Infrastruktur zeichnen sich dadurch aus, dass Berlin eine ebene Stadt mit nur wenig Gefälle ist. Hobrecht führte dies am Beispiel der Friedrichstraße, der Chausseestraße und des Kottbusser Tors aus und kam zu dem Schluss, dass „die breite Thalebene Berlins [...] im Großen und Ganzen eine horizontale Lage [hat]; in keiner Weise läßt sich behaupten, dass dieselbe sich nach der Spree zuneige, oder am Fuße der Thalwände eine höhere Lage

habe [...]. Es wird mithin der Terrainbildung kein Zwang angetan, wenn die Kanäle Berlins eine radiale Richtung vom Mittelpunkt der Stadt aus nach der Peripherie hin erhalten.“²⁹ Die Einteilung der einzelnen Radialsysteme richtete sich ebenfalls nach der Topografie, auch bei den geringen Höhenunterschieden war „diejenige Linie (Kamm), welche die höchsten Punkte der Thalwände mit einander verbindet, [...] die notwendige Grenze desjenigen Gebiets, welches zu dem Radialsystem der inneren Stadt etwa hinzugezogen werden darf resp. muß, auch wenn die städtische Bebauung sich noch weiter auf der Hochebene erstreckt.“³⁰ Die Spree bildet die natürliche Grenze, von der aus die Radialsysteme nördlich oder südlich ausgerichtet sind.

Eines der Hauptstrukturelemente der Stadtstruktur ist die Erschließung durch die Straßen. Hobrecht erwähnt die Lage der Straßen, die bereits zum Zeitpunkt der Entstehung des Plans in weiten Teilen in einer radialen Struktur vorhanden waren, nicht explizit. Diese Straßen sind aber die Strukturelemente, die die Einteilung der Kanalisation in ein Radialsystem wesentlich räumlich geprägt haben. Die zurzeit in Arbeit befindliche Aufarbeitung in einem GIS-System lässt vermuten, dass diese Straßen die Kanäle aufgenommen haben und für diese Aufgabe in ihrer Ausprägung, insbesondere in der Breite, angepasst wurden. Damit wurde ein historisch gewachsenes Strukturelement, das sich nicht nur in Berlin findet, für die Umsetzung einer neuen Großinfrastruktur nutzbar gemacht. „Die radialen Hauptverkehrsstraßen gehören zu den ältesten und in ihrer Lage und Struktur über die lange Stadtgeschichte hinweg konstantesten Elementen der Stadt. Sie haben sich in Funktion und Querschnitt im Wandel der Zeitläufte immer wieder verändert.“³¹ Ausge-

29 J. Hobrecht (s. A 20), S. 15.

30 Ebda. S. 16.

31 T. Sieverts, Radialstraßen konstruieren Stadtregion, in: H. Bodenschatz/A. Hofmann/C. Polinna (Hrsg.), Radialer Städtebau, Abschied von der autogerechten Stadt, Berlin 2013, S. 7-11.

28 Patrick Abercrombie, zit. n. P. Hall, Cities of Tomorrow. An intellectual history of urban Planning and Design since 1880, New York/Oxford 2014.

Abb. 1:
 Bebauungsplan von Hobrecht 1862
 als Graudarstellung in den einzel-
 nen Planungsabschnitten auf dem
 heutigen Stadtgrundriss; Quelle der
 Grundkarte: Umweltatlas Berlin / Flä-
 chennutzung, Stadtstruktur 2010 und
 Versiegelung, 2011; Graudarstellung
 der Abschnitte des Hobrechtplanes:
 TU Berlin, Kartografie ISR, Arbeits-
 stand 09/2015.



hend von den vorhandenen Gegebenheiten sind Bebauungsplan und Kanalisation ein flexibles robustes Grundgerüst, dessen Ausprägung nicht zuletzt den Entscheidungen in der jeweiligen Umsetzungsperiode unterworfen ist.

Die Flexibilität des Bebauungsplans zeigt sich auch in der Anlage von kleineren Verbindungsstraßen innerhalb der einzelnen Abschnitte. Aus der Arbeit an der Überlagerung der Kanalisationsplanung von 1884 mit dem Straßennetz des Hobrechtplans von 1862 lässt sich bei Auswertung der zum Kanalisationsplan zählenden Einzel-Blätter erkennen, dass sich einzelne Straßen zur Blockunterteilung nach der Anlage des Kanalisationssystems richten, der Bebauungsplan wird damit ausdifferenziert, kaum wesentlich geändert. Das Strukturelement sind hier Straßen zur Unterteilung der Blöcke und Erschließung der großen Blockinnenbereiche. Die Auswertung lässt ein zweites Element erkennen, das in ähnlicher Weise wirkt: Im Bebauungsplan von 1862 dargestellte Plätze werden bei der Planung der Kanalisation nicht berücksichtigt, die Kanäle durchschneiden die Plätze und scheinen einen Straßenverlauf vorzugeben, der schließlich anstelle des Platzes realisiert wurde.

Die historische Entwicklung im Zusammenhang von Stadtentwicklung und Infrastruktur lässt sich am Beispiel des Hobrechtplanes besonders gut aufarbeiten. Ein Vergleich zu anderen Städten ist noch eine Forschungslücke. Die Auseinandersetzung mit London und Paris bezogen auf die Kanalisation hat Hobrecht geleistet. Dabei war sicherlich die Untersuchung von Eduard Wiebe hilfreich, die dieser im Auftrag des Handelsministers „über den Betrieb der Anlagen in Paris, London, Edinburgh, Hamburg und anderen Städten“ durchgeführt hatte.³² London und Paris haben wie Berlin eine historisch gewachsene radiale Erschließungsstruktur, die Entscheidungen zur Implementation einer Kanalisation sind dort aber ganz anders gefallen. Den historischen Wert der Hobrechtschen Planung würde man besonders gut beschreiben können, wenn ein systematischer Vergleich dieser ersten großen Phase von Stadtentwicklung mit Stadterweiterung einerseits und die Entwicklung von großen Infrastrukturgroßanlagen andererseits in den europäischen Großstädten durchgeführt würde.

³² H. Tepasse (s. A 14), S. 19.

AUTORINNEN/AUTOREN

Prof. Dr. Harald Bodenschatz

1995-2011 Universitätsprofessor für Planungs- und Architektursoziologie an der Fakultät Planen Bauen Umwelt der TU Berlin, jetzt assoziierter Professor am Center for Metropolitan Studies an der TU Berlin und Angehöriger des Bauhaus-Instituts für Geschichte und Theorie der Architektur und der Planung an der Bauhaus-Universität Weimar. Mitherausgeber der Zeitschrift Forum Stadt.

Dr.-Ing. Heidede Becker

Stadtplanerin, langjährige wissenschaftliche Mitarbeiterin am Deutschen Institut für Urbanistik (Themen: Stadterneuerung, Städtebau, integrierte Stadtteilentwicklung); seit 2006 freiberufliche Tätigkeit in der Stadtforschung (Planungs-, Haus- und Quartiersgeschichte).

Prof. Dr. Tilman Harlander

1997-2012 Professor für Architektur- und Wohnsoziologie der Architektur fakultät der Universität Stuttgart. Mitglied der DASL, der GSU und des Deutschen Werkbundes. Mitherausgeber der Zeitschrift Forum Stadt.

Prof. Dr. Johann Jessen

Seit 1992 Professor für Grundlagen der Orts- und Regionalplanung am Städtebau-Institut der Universität Stuttgart. Zahlreiche Publikationen in der Stadt- und Planungsforschung. Mitglied der DASL und ARL. Mitherausgeber der Zeitschrift Forum Stadt.

Prof. Elke Pahl-Weber

Fachgebietsleiterin für Bestandsentwicklung und Erneuerung von Siedlungseinheiten am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. 2009-2011 nach eigener Bürotätigkeit und mehreren Gastprofessuren Leiterin des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung an der TU Berlin.

Dr.-Ing. Carsten Schaber

Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Entwerfen und Stadtplanung der TU Darmstadt. Promotion zum Thema „Nutzungsmischung bei neuen Stadtquartieren am Beispiel des Frankfurter Stadtraumes Main“.

Prof. Dr. Walter Siebel

Universitätsprofessor für Soziologie mit Schwerpunkt Stadt- und Regionalforschung an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg. Zahlreiche Ehrenämter und Mitgliedschaften; 1995 Fritz-Schumacher-Preis der Alfred Toepfer Stiftung; 2003 Schader-Preis der Schader Stiftung.

Prof. Dr. Erika Spiegel

1968-1978 Professur für Soziologische Grundlagen der Raumplanung an der Univ. Dortmund; 1978-1981 Leiterin des DIFU Berlin; 1981-1993 Professur für Sozialwissenschaftliche Grundlagen des Städtebaus an der TU Hamburg-Harburg. Mitglied von ARL und DASL. 1993 Preis der Schader-Stiftung, 1997 Cornelius-Gurlitt-Denkünze, 2010 Ehrendoktorwürde der TU Dortmund. Mitherausgeberin der Zeitschrift Forum Stadt

Prof. Dr.-Ing. Jürg Sulzer

Stadtplaner und Architekt BSA Zürich; 1983 bis 2004 Stadtplaner der Stadt Bern; 2004-2014 Professor für Stadtumbau und Stadtforschung an der TU Dresden und Leiter des Görlitz Kompetenzzentrum Revitalisierender Städtebau. Seit 2009 Präsident der Leitungsgruppe Neue Urbane Qualität des Schweizerischen Nationalfonds.

Prof. Dr. Karin Wilhelm

1991 bis 2001 als Ordinaria für Kunstgeschichte und erste Professorin an der Technischen Universität Graz, Österreich. 2001 folgte sie dem Ruf an die Technische Universität in Braunschweig. Seit April 2012 emeritierte Professorin für Geschichte und Theorie der Architektur und Stadt.

BESPRECHUNGEN

VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI /
KATIA FREY / ELIANA PEROTTI (Hrsg.),
*Anthologie zum Städtebau, Band II:
Das Phänomen Großstadt und die
Entstehung der Stadt der Moderne,*
Gebrüder Mann Verlag: Berlin 2014,
1.497 S., 150,- €.

Mit diesen zwei gewichtigen Teilbänden ist dieses über ein Jahrzehnt hinweg erarbeitete Quellenwerk zur Geschichte des Städtebaus nun abgeschlossen. Schon 2005 war als erstes der zeitlich jüngste Band („Vom Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg bis zur Zeitgenössischen Stadt“) erschienen und dann 2008 der ebenfalls aus zwei Teilbänden bestehende Bd. 1 („Von der Stadt der Aufklärung zur Metropole des industriellen Zeitalters“). Und nun also der bisher fehlende Teil dazwischen, der die Blüte- und Schlüsselzeit der modernen europäischen Stadt abdeckt, von der Zukunftsgewissheit der Gründerzeit und der Belle-Epoque bis zur Ausformung und Überwindung einer modernen funktionalistischen Stadtbautheorie.

Selbstverständlich folgt auch dieser Band dem etablierten Muster der Reihe. Ausgewählte Schlüsseltexte werden weitgehend chronologisch in Gruppen zusammengefasst, die jeweils durch ausführliche Kommentare eingeführt werden, um die Quellentexte zu perspektivieren und historisch zu kontextualisieren. Die ausgewählten Texte sind durchweg in Originalsprache und zumeist in signifikanten Auszügen publiziert - anders als auszugsweise ist das breite Themenspektrum des Bandes auch gar nicht zu bewältigen. Neben einschlägigen und bekannten Texten stehen auch hier viele weniger bekannte und vergessene. Diese Veröffentlichung eignet sich insofern nicht nur als leistungsfähiges Nachschlagewerk, sondern ist auch ausgesprochen anregend. Dass es insgesamt wenig inhaltlich wirklich Überraschendes gibt, zeigt auch, welche Fortschritte im Hinblick auf die



Erforschung der Geschichte des Städtebaus in den letzten Dekaden erzielt worden sind, Fortschritte, die nicht zuletzt auf das Engagement des Teams um Vittorio Magnago Lampugnani und sein nicht ermüdendes Engagement zurückzuführen sind.

Die Gliederung ist insgesamt sehr überzeugend und bietet interessante Perspektivierungen. So ist, nach den Texten zur Erweiterung und Modernisierung der Großstadt, der „Stadtbaukunst“ ein eigenes Kapitel gewidmet. Gleichberechtigt wird neben Reformbewegung und Gartenstadt zu Recht auch die amerikanische City Beautiful-Bewegung behandelt. Deutlich sieht man hier, wie sich die Gewichtungen in den letzten Dekaden verschoben haben. Auch dass der lange Zeit fast ausschließlich in Spezialpublikationen abgehandelte koloniale Städtebau hier mit einem eigenen Textblock in den Kanon integriert wird, ist eine begrüßenswerte Weiterung des Blicks.

Der erste Halbband schließt mit den einschlägigen Textauszügen zum Hochhausbau als dem beherrschenden Thema des frühen 20. Jahrhunderts in den USA und in Europa und leitet damit schon das übergreifende Thema der Diskussionen im zweiten Halbband ein, der wesentlich unterschiedlichen Aspekten der modernen Stadt gewidmet ist. Dort sind, unter dem diskussionswürdigen Begriff der „historischen Avantgarden“ zunächst sehr he-

terogene „radikal künstlerische“ Positionen versammelt. Neben Alfred Kubin findet sich hier Ezra Pound, aber auch Bruno Taut und El Lissitzky sind hier eingeordnet. Es folgt eine sehr aufschlussreiche Zusammenstellung von Texten zur „Funktionstrennung“, einem Hauptanliegen der Stadtformen seit dem 19. Jahrhundert, das wesentlich in Deutschland vorbereitet wurde, und, international rezipiert, im Zoning seinen Höhepunkt fand. Fast Logischerweise steht hier die CIAM Charta von Athen am Ende des Kapitels. Ulrike Sturm gelingt es in ihrer Einleitung exemplarisch, die vorherrschende eurozentrische (und darüberhinaus auf den deutschsprachigen Raum fokussierte) Sicht aufzubrechen und den erstaunlich dichten internationalen Verflechtungen nachzugehen, deren Intensität noch immer unterschätzt wird. Erfreulicherweise ist hier nicht nur die deutsche Frühgeschichte ausführlich gewürdigt, sondern sind wichtige und frühe Texte der US-amerikanischen Diskussion aufgenommen. In den USA hatte die Zone als Funktionszone eine frühe Blüte erlebt, die allerdings nicht nur die hier beschriebene landbesitzerfreundliche Ordnungsfunktion hatte, sondern darüber hinaus im Namen einer Funktionstrennung auch offensiv rassistische Ziele verfolgte, etwa im Verbot der de facto ausschließlich chinesisch betriebenen Wäschereien in Los Angeles. Überhaupt bleibt in solch einer „technisch“ angelegten Anthologie der ideologische und politische Gehalt des Städtebaus notgedrungen unterbelichtet, wenn man von den einschlägigen thematischen Spezialekapiteln über die koloniale, die sozialistische, die faschistische und die nationalsozialistische Stadt einmal absieht.

Längst hat diese nunmehr zum Abschluss gekommene Unternehmung sich als ein Standardwerk etabliert. Auch die beiden neuen Bände sind eine Fundgrube an einschlägigen, sorgfältig edierten und kenntnisreich kommentierten Texten. Sie bieten eine äußerst anregende Textsammlung, in der man auch einfach nur lesen kann, ohne einen systematischen Zugang zu suchen. Wer sich für die Geschichte des Städtebaus interessiert oder für die Stadt als eine gleichermaßen phantasieanregende und widersprüchliche moderne Schlüsselfigur, wer sich über Wege und Irrwege städtebaulicher Utopi-

en und Pläne informieren will oder den mündigen Diskursen, den falschen Sicherheiten und trügerischen Hoffnungen der Planer folgen will, der wird hier fündig werden.

Gerhard Vinken, Bamberg

ERNST-RAINER HÖNES, *Handbuch Städtebaulicher Denkmalschutz, 2 Bde., Hamburg: Verlag Dr. Kovač 2015, 993 S., 149,80 Euro.*

E.R. Hönes ist einer der wenigen deutschen Autoren zu Fragen des Denkmalrechts. Eine Vielzahl seiner Aufsätze (zwei Seiten im Literaturverzeichnis) sind leider infolge von Sparmaßnahmen in nicht mehr von Bibliotheken geführten Zeitschriften kaum noch auffindbar und auch nicht zuletzt infolge fehlender Zugänglichkeit im Internet der Wissenschaft und der Praxis quasi verloren. Umso mehr hervorzuheben ist das vorliegende Werk. Quasi als Quintessenz vieler der bisherigen Einzelbeiträge des Verfassers fasst es zumindest partiell seine Erkenntnisse zum städtebaulichen Denkmalschutz zusammen.

Das Inhaltsverzeichnis ist reich gegliedert und greift von der Welterbekonvention über die kommunale Selbstverwaltung, Raumordnung, Naturschutz-, Wald-, Wiesen-, Wasser- und Straßenrecht bis zum Urheberrecht des Bundes. Den breitesten Raum nimmt das BauGB ein, für dessen einschlägige Teile geradezu ein – bekanntlich allerdings nicht konkurrenzloser – reich gegliederter Kommentar geboten wird.

Das breite Spektrum des Autors belegen nicht zuletzt naturgemäß nur gestreifte Themen wie das bundesweit noch nicht ausdiskutierte Abwehrrecht von Nachbarn (weitere Rechtsschutzfragen werden zumindest am Rande erörtert), das UVP-Recht (eine vertiefte Darstellung zur Einbeziehung der Denkmäler in den Umweltbegriff und eine Auslotung von deren praktischen Folgen ist ein generelles Desiderat) und das UVPRG. Die Ausführungen zum urheberrechtlichen Denkmalschutz (S. 853-882) liegen in dem Werk thematisch etwas am Ran-



de, da sie eher Einzelschöpfungen betreffen, nicht aber speziell Denkmäler in einem städtebaulichen Zusammenhang; vielleicht hat der Rezensent dies aber auch nicht richtig verstanden. Erfrischend sind Exkurse wie die feuilletonistische siebenseitige Darstellung zur 2011 geplanten (Nachtrag: längst gebauten und mittlerweile wohl auf Dauer gesicherten) Seilschwebbahn über den Mittelrhein (S. 390 ff.).

Unbeschadet dieser wenigen kritischen Untertöne hat das Werk grundlegenden Charakter und ist wiederum eine wissenschaftliche Arbeit höchsten Ranges. Das blamable Ergebnis der Streichung des städtebaulich wichtigen Dresdner Elbtals durch die UNESCO aus der Liste unseres Welterbes zeigt, wie wenig letztlich die internationalen und nationalen Rechtsgrundlagen bewirken können, wenn sie nicht administrativ umgesetzt werden. Die Erwartungen an den Inhalt der Publikation und an das damit erneut verbreiterte Wissen um die einschlägigen bundesrechtlichen Rechtsgrundlagen und ihre Zusammenhänge dürfen sehr hoch angesetzt werden. Die angesprochenen Planer und die Verantwortlichen auf den Entscheidungsebenen (insbesondere die Gemeinden, nicht angesprochen sind leider die Denkmalschutzbehörden) sollten die Kenntnisse ihres Instrumentariums vertiefen und zugunsten der Denkmäler einsetzen.

Der ganze Kosmos des einschlägigen internationalen Rechts und des Bundesrechts wird mit dem Werk durchschaubar. Fast überflüssig ist es zu erwähnen, dass der Autor mit seinem geradezu enzyklopädischen Wissen Fakten und Recht einschließlich zahlloser Stellen aus Literatur und Rechtsprechung zusammenführt und

in 4.099 Fußnoten belegt – niemand sonst wäre hierzu in der Lage. Handwerklich bleibt kein Wunsch offen angesichts der überzeugenden Bibliographie und des vorbildlichen, tief gegliederten Stichwortverzeichnisses.

Den Schutz städtebaulicher Denkmäler und von allen Denkmälern in ihren städtebaulichen Zusammenhängen nach den sechzehn Denkmalschutzgesetzen der Länder (Stadtbilder, Siedlungen, Ensembles, Denkmalbereiche, Landschaft, Umgebung und Nähe) und den Bauordnungen (z.B. Veranstaltung, Klimaschutz) hat der Autor übrigens in den beiden vorliegenden Bänden noch ausgeklammert. Zu diesen und damit verknüpften aktuellen Themen der energetischen Revolution (Windräder, Solaranlagen usw.) sowie weitere einschlägige Themen darf die gespannte Fachöffentlichkeit wohl die Teilbände III und IV zeitnah erwarten.

Dieter Martin, Bamberg

PATRICK STURM, *Leben mit dem Tod in den Reichsstädten Esslingen, Nördlingen und Schwäbisch Hall. Epidemien und deren Auswirkungen vom frühen 15. bis zum frühen 17. Jahrhundert (Esslinger Studien, Schriftenreihe 23), Ostfildern: Jan Thorbecke Verlag 2014, 520 S., 29,90 €.*

Diese Marburger Dissertation widmet sich mit „Epidemien“ einem durchaus nicht unbeliebten Thema, kann sich aber bei den drei Städten auf umfangreiche Archivbestände stützen, was wiederum deren Auswahl begünstigt hat; der zeitliche Schwerpunkt liegt eindeutig auf dem 16. Jahrhundert. Urteile oder Bewertungen des Autors erfolgen vor dem Hintergrund des zeitgenössischen Kenntnisstands und nicht anhand des heutigen Wissens über die Pest. Da die Krankheit nicht in jeden Fall eindeutig im Rückblick diagnostiziert werden kann, findet der Begriff „Epidemien“ Verwendung. Die Arbeit ist zwei Großkapitel unterteilt, einerseits die Epidemien als Einflussfaktoren auf Reichsstädte sowie andererseits die Auswirkungen der Epide-



mien auf dem reichsstädtischen Alltag. Der erste Teil untergliedert sich nochmals in Sterbensläufe, in Deutung und Wahrnehmung sowie in obrigkeitliche Reaktionen. Im zweiten Hauptteil werden die Auswirkungen auf Politik und Stadtverwaltungen analysiert, ebenso das Medizinalwesen sowie die Organisation der Begräbnisse, die sozialen und ökonomischen Auswirkungen sowie Kirche und Klerus.

In dem sehr detaillierten, aber dennoch flüssig geschriebenen und mit zahlreichen Beispielen arbeitenden Werk werden nach dem Forschungsüberblick zunächst die Städte und die Quellen vorgestellt, wobei die Esslinger Kirchenbücher ab 1566 verlässliche Mortalitätsziffern liefern. Während der Frühen Neuzeit erfuhr zudem der breit benutzte Pestbegriff Präzisierungen und Ausdeutungen zur Abgrenzung von weiteren Erkrankungen. Neben der Übertragung durch den giftigen Atem kam wohl im 15. Jahrhundert die Vorstellung auf, dass der Schweiß Erkrankter gleichfalls krankheitsauslösend sein konnte. Die Gegenmaßnahmen der jeweiligen Obrigkeiten ließen diese mündlich wie schriftlich ankündigen. Zu derartigen Vorhaben zählten auch die üblichen Reinlichkeitsvorschriften vornehmlich zur Verbesserung der Luftqualität, die zumindest bis in das 14. Jahrhundert zurückreichen. Quarantänevorschriften reduzierten sich zumeist auf eine Eingrenzung des Bewegungsradius der Erkrankten oder von Besuchern. Der Bann als schärfste Form der Abschottung betraf in der Regel nur Dörfer der Umgebung, kaum aber Städte. In beiden Fällen setzte um 1600 eine striktere Umsetzung der Bestimmungen ein. Zuvor sollte

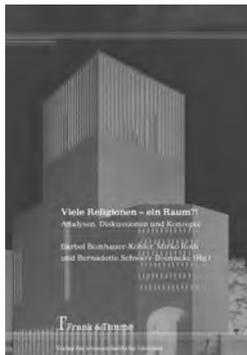
der zwischenstädtische Handel mit Ausnahme bestimmter, als gefährlich eingestufte Güter in möglichst geringen Umfang unterbunden werden. Die Nördlinger Pfingstmesse lag zeitlich ohnehin günstig, da die Infektionen im Frühsommer erst wieder begannen. Sturm schätzt allerdings das demographische Gewicht der Pest für die Städte letztlich als gering ein, da einerseits häufig Kinder und Jugendliche stärker betroffen waren, andererseits eine erhöhte Geburtenrate sowie Zuzug kompensierend wirkten. Es handelt sich um eine lesenswerte Lektüre weit über den Kreis der drei Städte hinaus.

Bernd Fuhrmann, Öhringen

BÄRBEI BEINHAEUER-KÖHLER/MIRKO ROTH/BERNADETTE SCHWARZ-BOENNEKE (Hrsg.), *Viele Religionen – ein Raum?! Analysen, Diskussionen und Konzepte*, Berlin: Frank & Timme 2015, 240 S., 24,80 €.

Das Forschen nach guten Formen, so formulierte es einmal Piet Mondrian, sei die Aufgabe der Vergangenheit gewesen, das Forschen nach guten Beziehungen ein schwacher Schimmer in der Gegenwart. Mehr als bloß ein kraftloser Widerschein ist heute freilich das Bedürfnis, über profane Alltäglichkeit hinaus zu gehen. Die Sehnsucht nach einer verlässlichen Religion scheint in dem Maß zu wachsen, wie materielle Sicherheiten schwinden, unbeherrschbare Bedrohungen zunehmen und die Heilsversprechen der totalen Ökonomisierung immer haltloser klingen. Angesichts des Verlusts sittlicher und moralischer Werte in der sinnentleerten Turbowelt kehrt das Interesse zurück an Transzendenz, an Glauben und Werte.

Doch solche Bedürfnisse brauchen geeignete Orte, um sich zu entfalten oder überhaupt erst artikuliert zu werden. Nun sind allerdings Kirche, Tempel, Synagoge und Moschee, in ihrer jeweiligen Ausschließlichkeit, längst nicht mehr die allein seligmachenden Angebote. Zunehmend werden Räume nachgefragt, die allen offenstehen, unabhängig von Konfession, Religion oder Weltanschauung.



Konsequenterweise richten immer mehr Institutionen – Schulen, Universitäten, Krankenhäuser, Flughäfen – Gebets- und Besinnungsräume für Menschen verschiedener Religionen ein. All den Fragen, die damit aufgeworfen sind, widmet sich nun ein instruktiver Sammelband. Wer ist für die Konzeption und spätere Betreuung solcher Räume verantwortlich? Soll ein einzelner Raum für viele geschaffen werden oder sollen mehrere konfessionell getrennte Bereiche in einem gemeinsamen Haus entstehen? Wie wird der Ort symbolisch ausgestaltet? Wer darf den Raum zu welchem Zweck nutzen, und wie kann man sich auf gemeinsame Regeln einigen? Die Beiträge spiegeln unterschiedliche Perspektiven auf das Thema: Vertreter aus Soziologie und Religionswissenschaft kommen ebenso zu Wort wie Architekten oder Pfarrer.

Die Angemessenheit und Sinnfälligkeit dieser so genannten „Räume der Stille“ wird dabei nicht infrage gestellt. In den Worten von Bernadette Schwarz-Boenneke: „Angesichts des zunehmenden Bewusstseins für die weltanschauliche und religiöse Vielfalt in Deutschland werden die Räume der Stille als Möglichkeit gesehen, dieser Vielfalt Platz zu geben, einen Begegnungsraum zu schaffen und – so in einigen Fällen die Intention – den Dialog zu fördern.“ Pointiert gesagt, lautet die dahinter stehende Idee: Eine friedlich-freundliche Gottes-WG in einer säkularen Stadtgesellschaft, in der die Mitbewohner ihre Unterschiede weder verheimlichen noch verabsolutieren sollen.

Um diese Idee Architektur werden zu lassen, sind indes einige Punkte durchaus beachtlich. Klar sein dürfte, dass der Raum kein Neben-, sondern

ein Miteinander der Religionen vorsehen sollte. Aber dann: Welche Art von Identität soll er stiften? Kann es ein Problem darstellen, dass darin den Gläubigen ein Platz geschaffen wird, um sie als Gläubige erkenn- und sichtbar zu machen, um sie also als Gruppe von der säkularen Gesellschaft abzusondern? Ein „Raum der Stille“ ist ja mehr als ein überkonfessioneller Ort, er stellt der Gesellschaft die Gretchenfrage: Wie hältst du’s mit der Religion? Lädt er also auch jene ein, die sich als Nichtgläubige beschreiben? Mit anderen Worten: Leistet die Architektur einen Beitrag zur Aufklärung, hilft sie, Religion zu (re)integrieren, ihre Versöhnbarkeit mit einer säkularen Gesellschaft herzustellen?

Wobei man sehen muss, dass Religion in der Moderne ständigen Transformationsprozessen unterliegt. „Glaube“ ist unter den Bedingungen der säkularen Welt zunehmend individuell, er verdichtet sich in religionsübergreifenden Milieus ebenso wie in traditionell geprägten Institutionen. Das Neben- und Miteinander individueller Religiosität, von Religionsgemeinschaften und Konfessionen drängt dabei zunehmend in gestaltete, auch in gemeinsam genutzte Räume. Die vorgestellten Fallbeispiele – das Haus der Religionen in Bern etwa, das „Haus der Stille“ auf dem Westend-Campus der Frankfurter Universität oder „The House of One“ in Berlin – sind zwar auf der Suche nach dem Gelingen eines multireligiösen Miteinanders durch formidabile Architekturen. Aber sie setzen sich auch mit dem potenziellen Misslingen auseinander: Etwa wenn Nutzungskonzepte unausgereift zwischen einem vermeintlich kleinsten gemeinsamen Nenner von „Spiritualität“ und Option zur religionspezifischen Liturgie changieren oder Konzepte zur wechselseitigen Nutzung fehlen. Beklagt wird, dass es nicht nur Institutionen bei der Schaffung multireligiöser Räume häufig an Professionalität fehlen lassen, etwa wenn Abstellkammern oder ungenutzte periphere Räume mit wenig Liebe und gestalterischer Phantasie zum „Raum der Stille“ deklariert werden. Auch die Wissenschaft biete bislang in dieser Thematik zu wenig Orientierung.

Der Soziologe Markus Schroer weist auf die Ambivalenz hin, dass die klassischen Kirchen oft in säkulare Räume (aus-)wandern, während die Künste verstärkt in religiöse Räume kommen. Da-

mit spricht er implizit ein Paradox an: Vielfach wird erwartet, dass religiös genutzte Räume „unalltäglich“ sind, die Menschen zu sich selbst, zu anderen und darin auch zu Gott finden lassen. Zugleich aber bedienen sich vor allem Museen in einer zunehmend profanierten Welt gerne einer als sakral empfundenen Architektursprache. Derart mit Zitaten aus der Kirchenbaukunst geschmückt, atmen sie als Kathedralen der Kunst längst überalltägliche Atmosphäre. Spricht also alles dafür, möglichst neutrale Raumcontainer zu kreieren?

Eine Antwort auf dieser Frage gibt das Buch nicht. Will es auch nicht geben – zurecht. Denn Widersprüche sind hier immanent. Multireligiöse Räume benötigen gewissermaßen einen hohen Abstraktionsgrad, weil sie unterschiedliche Bedeutungsebenen schichten, unseren Erfahrungshorizont brechen, weil sie historische Bezüge und Erinnerungen als Vergewisserung einer Glaubensgeschichte herstellen sollen. Zugleich möchten sie als Besonderheit wirken, durch Materialität, Lichtführung, Dimensionierung und Akustik jenes unerklärliche Erhabenheitsgefühl befördern, das ein transzendentes Übersteigen des eigenen Ich ermöglicht. Womöglich aber sollte man diese Räume nicht zu sehr mit Bedeutung aufladen: Sie werden gebaut, doch vielleicht mehr noch gelassen.

Robert Kaltenbrunner, Bonn/Berlin

MAREN BALLERSTEDT/GABRIELE KÖSTER/MAIK HATTENHORST (Hrsg.), *Magdeburg im Ersten Weltkrieg 1914 bis 1918. Eine Großstadt an der „Heimatfront“ (= Magdeburger Schriften, Bd. 6), Halle (Saale): Mitteldeutscher Verlag 2014, ill., 512 S., 28,- €.*

OSKAR DOHLE/THOMAS MITTERECKER, *Salzburg im Ersten Weltkrieg. Fernab der Front – dennoch im Krieg, (= Schriftenreihe des Forschungsinstitutes für politisch-historische Studien der Dr.-Wilfried-Haslauer-Bibliothek, Salzburg, Bd.*

48; =Schriftenreihe des Archivs der Erzdiözese Salzburg, Bd. 13; =Schriftenreihe des Salzburger Landesarchivs, Bd. 22), Wien/Köln/Weimar: Böhlau-Verlag 2014, zahlr. Abb., 492 S., 39,- €.

Hundert Jahre nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges erschienen neben zahlreichen Überblicksdarstellungen zur Geschichte des Krieges vor allem Lokal- und Regionalstudien, die das Leben fern der Kriegsschauplätze an der so genannten „Heimatfront“ zum Thema hatten. Bei den vorliegenden Büchern über Magdeburg und Salzburg handelt es sich um Beispiele aus der preußischen Provinz Sachsen und den österreichischen Kronlanden. Zwischen der Stadt im Deutschen Reich und der Stadt in der Donaumonarchie gab es eine wichtige Gemeinsamkeit: beides waren Garnisons- und beides waren zeitweise Festungsstädte. Die wirtschaftliche Struktur zu Beginn des Krieges war dagegen unterschiedlich. Magdeburg war Sitz kriegswichtiger Industrie wie etwa der Krupp-Grusonwerke. Salzburg hatte dagegen kaum Industrie. Salzburg war Handels- und vor allem Fremdenverkehrstadt. 27 Autoren behandeln Aspekte der Heimatfront in Magdeburg und 20 in Salzburg. Einerseits wachsen mit jedem Autor Perspektiven und Facetten der Darstellung, andererseits lassen sich in einer Besprechung von Sammelbänden in kurzen Zeilen kaum mehr als knappe Hinweise mitteilen.

Justus H. Ulbricht lotet in einer Einführung allgemein das Verhältnis von Lokalgeschichte und Erinnerungskultur am Beispiel Magdeburgs aus. Guido Skirlo beschreibt im einzigen eher politisch-historischen Beitrag des Magdeburg-Buches die zeitgenössische Friedens- und Antikriegsbewegung. Ideologische und weltanschauliche Themen werden ausführlich behandelt. Monika Gibas beschreibt den Kriegseinsatz eines Feldrabbiners. Jenny Neubauer analysiert die kirchliche Gemeindegarbeit an einem lokalen Beispiel. Guido Heinrich thematisiert die Magdeburger Freimaurer. Pädagogische Themen sind prominent vertreten. Rolf Hensel wettet gegen die hohlen Werte des zeitgenössischen Bildungsbürgertums. Kerstin Dietzel spricht über die „Kriegspädagogik“. Benjamin Kant beschreibt den Kriegsalltag an Magdebur-

ger Schulen. Überraschenderweise gab es in einer so großen Garnison wie Magdeburg, deren Geschichte im Krieg Helmut Menzel darstellt, Probleme bei der Anlage bzw. Erweiterung des bestehenden Soldatenfriedhofs der Stadt, wie Lutz Miethe darlegt. Maren Ballerstedt beschreibt Leben und Sterben von Magdeburgs erstem Kriegstoten. Marcel Bastian stellt als Magdeburger Besonderheit mit reichsweiter Bedeutung die Gründung des Veteranenverbandes „Stahlhelm“ heraus. Michhael Thomas beschreibt anhand des Magdeburger Männer-Turn-Vereins einen Aspekt von Geselligkeit während des Krieges, den man als „Selbstmobilisierung“ verstehen könnte. Das traurige Schicksal der Kriegsversehrten sieht Petra Kaiser zwischen den Polen „Fürsorge“ und „Disziplinierung“. Maren Ballerstedt, Sandra Lenz und Anja Herfurth geben einen Überblick über die relevanten Quellen im Stadtarchiv Magdeburg bzw. im Landeshauptarchiv Sachsen-Anhalt. So erfährt man hier etwa, dass der Magdeburger Vertreter der allerorten beliebten Nagelfiguren nicht mit nicht rostenden Bronzenägeln benagelt werden konnte, weil Bronze während des Krieges ein Mangelstoff war. Die Figur wurde deshalb unter Dach aufgestellt, damit die Ersatznägel aus Eisen nicht kosten konnten. Zu den eher ansonsten kaum bis gar nicht behandelten Themen gehört der weite Bereich des „Verkehrs“, der von Bernhard Mai behandelt wird. Das Verkehrsaufkommen auf den Straßen wuchs etwa so stark an, dass die Macadam-Decken der Wege den Lasten nicht mehr standhielten und sie deshalb gepflastert werden mussten. Mit dem Titel des Beitrages „Hungern an der Heimatfront“ von Konstanze Soch lässt sich das Thema „Kriegswirtschaft“ genauso treffend subsumieren, wie mit dem Beitrag von Hans Otto Gericke über „Kohlemangel“. Braunkohle gab es in der Region Magdeburg zwar reichlich, diese wurde aber ständig teurer, und bald gab es u.a. in den Kraftwerken keine Schmierstoffe mehr, um Maschinen und Generatoren zu ölen. Die Kriegswirtschaft in Magdeburg im Allgemeinen stellt Steffen Dobin vor. Ein eher skurriles dafür aber umso interessantes Thema ist eine in Magdeburg kreierte aber wenig erfolgreiche Kriegsmode, die Marine Ahne vorstellt. Was Mangelwirtschaft bedeutet, kann man sich anhand einer Nachricht

vorstellen, wonach in einem Ort alle Kupferkessel bis auf einen einzigen eingezogen wurden. Der Besitzer des letzten Stücks wurde verpflichtet, diesen den Enteigneten bei Bedarf zum Einkochen von Marmelade zur Verfügung zu stellen. Ob sich die Früchte so lange frisch halten ließen, bis sie zur Verarbeitung an der Reihe waren? Iris Hildenbrandt und Gisela Zander stellen einen „Kriegsbestseller“ bzw. Zeugnisse aus dem Archiv des Literaturhauses Magdeburg vor. Viele Städte legten während des Krieges eigens Sammlungen an, um die Geschichte des Krieges später besser memorieren zu können. Maik Hattenhorst geht auf die städtische Kriegssammlung ein, die in Magdeburg allerdings verschollen ist. Zur Kriegserinnerung im eigentlichen Sinne gehören auch die Gefallendenenkmäler, die Sabine Ulrich in einem 49 Nummern umfassenden Katalog vorstellt. Dazu berichtigt sie über einen eigentümlichen Gefallenen-Gedenkaltar.

Es gilt jetzt auch das in des Wortes doppelter Bedeutung gewichtige Buch über Salzburg mit einer – man verzeihe den militärischen Ausdruck – geballten Ladung österreichischer Gelehrsamkeit vorzustellen. In knapp zwei Dutzend Einzelbeiträgen wird fast die gesamte Breite dessen abgedeckt, was für die gegenwärtige Historiographie von Interesse sein könnte. Oskar Dohle beschreibt, wie sich die „Große Politik“ in die Berichterstattung der Salzburger Presse im Vorfeld, bei Ausbruch und in den ersten Monaten des Ersten Weltkrieges wieder spiegelte. Ernst Hanisch räsoniert über den Kriegsallday und Susanne Rolinek über Frauen im Krieg. In beiden Beiträgen ist „Hunger“ ein zentrales Thema, das von Thomas Hellmuth in den allgemeinen Rahmen der Kriegswirtschaft verortet wird. Wie kurios sich der Alltag gestalten konnte, zeigt ein „Rucksackverbot“, um das „Hamstern“ zu erschweren. Den „Krieg der Geister“ erläutert Hans Weichselbaum anhand der zeitgenössischen Literatur in Salzburg. So schlecht, wie der Staat hinsichtlich des großen Krieges vorbereitet gewesen sei, so gut sei er hinsichtlich der Propaganda gewesen, merkt Oskar Dohle an. Er analysiert auch den „Zeitgeist“, wie er sich in den Propagandapostkarten offenbarte. Salzburger Kunst und Künstler im Ersten Weltkrieg stellen Stefanie Habsburg-Halbgebauer und Nikolaus Schaffer vor. Letzterer



beschreibt etwa auch, wie der pazifistisch eingestellte Künstler Anton Faistauer in die Propaganda einstieg, um nicht an die Front zu müssen. Zur im weitesten Sinne Mentalitätsgeschichte zählen verschiedene Aufsätze. Bernd Iglhauser und Erwin Niese schreiben über Aspekte des Schulwesens im Krieg. Thomas Mitterecker zeigt, wie sich die katholische Kirche im Propagandakrieg engagierte. Laurence Cole behandelt, wie in der Vorkriegszeit Veteranenverbände „mentale“ Kriegsvorbereitung betrieben haben. Öffentlichkeit, Stadtpolitik und Verwaltung beleuchten Hanns Haas und Alfred Werner Höck. Stadtverwaltung hieß einerseits ja letztlich nur noch Organisation von Mangel, andererseits trug die lokale Politik zur allgemeinen Verbitterung über Inflation, Hunger und Parteien wesentlich bei. Leopold Öhler beschreibt Aspekte der zivilen und militärischen medizinischen Versorgung Salzburgs. Garnisonsstädte wurden während des Krieges ja fast automatisch immer auch Standort von Lazaretten. Während des Krieges gerieten Zehntausende von Soldaten in Kriegsgefangenschaft, was auch die Militärbehörden in Österreich-Ungarn vor riesige Probleme stellte. Julia Wallaczek-Fritz beschreibt vor dem Hintergrund der völkerrechtlichen Rahmenbedingungen, wie man im Kronland Salzburg u.a. das riesige Kriegsgefangenenlager Grödig errichtete und wie man dessen Unterhalt bewerkstelligte. Die Gefahr von Seuchen war bei schlechter medizinischer Versorgung und mangelnder Ernährung immer gegeben. Gerda Dohle edierte ergänzend dazu die Chronik des Gendarmerie-Postens Grödig. Bernhard Iglhauser



stellte eine Chronik der Gemeinde Thalgau zusammen, in der die wichtigsten Ereignisse in Bezug auf den Umgang mit russischen Kriegsgefangenen dokumentiert sind. Thomas Weidenholzer beschreibt, wie die sozialen Spannungen im September 1918 zu großen Demonstrationen führten, die auf die Not vieler und den Luxus weniger verwiesen. Während immer weitere Kreise der Salzburger Bevölkerung der Verarmung anheimfielen, war Salzburg nach wie vor ein Touristenziel erster Ordnung. Die Hotels mit den „Fremden“ wurden – so zumindest die Wahrnehmung der Einheimischen – bevorzugt mit Lebensmitteln versorgt. 1918 wurden die Hotels dann folgerichtig zu den ersten Zielen von revolutionären Ausschreitungen und Plünderungen. Dabei traten nun auch antisemitische Tendenzen offen zu Tage. Es scheint einen kurzen Augenblick eines revolutionären „Außersichseins“ gegeben zu haben, das die Parteien später erst wieder mit ihren traditionell geprägten politischen Deutungen einhegen mussten. Für Salzburg bleibt nun auch festzuhalten, dass das in der Stadt stehende Militär dem revolutionären Treiben passiv gegenüberstand. Das Regime hatte offensichtlich auch für seinen bewaffneten Arm so abgewirtschaftet, dass es für seine Verteidigung nicht mehr einstand.

Das Verhältnis von Stadt und Garnison während des Krieges wird nur in einem eigentümlichen Beitrag von Martin Hochleitner gestreift. Das k. u. k. Infanterie Regiment Nr. 59 Erzherzog Rainer war das Hausregiment Salzburgs. Auf der Festung Hohensalzburg gibt es ein Regimentsmuseum. Hochleitner stieg nun hinauf, um sich dort für eine

von ihm geplante Ausstellung von Kriegsplakaten inspirieren zu lassen. Er lässt seine Leser an seinen Überlegungen teilhaben, die in einem seltsamen Kontrast zu Fotos von Erinnerungstafel, Denkmal und Museumseinrichtung stehen. Er stellt die leider unbeantwortete Frage nach einer städtischen Erinnerungspolitik, die sich mit der militärischen Vergangenheit eben dieser Stadt zu beschäftigen hätte. Fast alle Staaten finanzierten ihren Krieg weitgehend auf Kredit in Form von Kriegsanleihen. Alfred Werner Höck untersucht nun in einem seltsam aktuell anmutenden Beitrag die österreichisch-ungarische Kriegsfinanzpolitik im regionalen Rahmen des Kronlandes Salzburg. Er beschreibt, wie die Werbestrategen vor dem Hintergrund des Kriegsverlaufs aussahen und tabelliert anhand von umfangreichem statistischen Material, wer, wann, wo für wie viel Kriegsleihen gezeichnet hat. Anhand von Indexzahlen kann Höck nachweisen, dass die Kriegsinflation bereits im Frühjahr 1915 einen Kaufkraftverlust von einem Drittel gegenüber der Vorkriegszeit bewirkt hatte. Durch monetäre Maßnahmen und Tricks finanzierte man den Krieg und hielt ihn bis zum Schluss am Laufen, obwohl schon zu Kriegsbeginn die Staatsfinanzen ruiniert waren. Die Schere zwischen Kleinbetrieben und Lohnabhängigen, die die Inflation voll traf und den großen Unternehmen, die in der Folge der Kriegskonjunktur immer höhere Profite einstreichen konnten, wurde immer größer. Das hieß konkret; die Kosten für Lebensmittel stiegen immer weiter, und immer weniger Menschen konnten dies noch bezahlen. Hunger wurde für die Massen zum Alltag. Die Landwirtschaft kam vor diesem Hintergrund finanziell relativ gut über den Krieg. Die Kriegsinflation konnte lange Zeit durch das Aufblähen der Geldmenge kaschiert werden. Die Kriegsleihen banden das von den Notenpressen ausgegebene Geld, für das es sowieso kaum etwas zu kaufen gab. Nach dem Krieg vernichtete die Inflation diese angehäuften Geldvermögen. Der Staat wurde damit elegant seine Schulden los, auf Kosten derjenigen natürlich, die während des Krieges keine Möglichkeit gehabt hatten, in Sachwerte zu flüchten, d.h. auf Kosten der großen Masse der Bevölkerung. Der Staat verlor damit weitestgehend seine Glaubwürdigkeit, was sich als eine uneinlös-

bare Hypothek für die österreichische Politik der Nachkriegszeit erweisen sollte. Das „Ehrenkreuz für Frontkämpfer“, das das Deutsche Reich 1934 gestiftet hat, zielt den Umschlag des Buches. Es mag ein dezenter Hinweis darauf sein, wie schließlich die Nachwirkungen des Ersten Weltkrieges in Österreich später den Boden für die nationalsozialistische Annexion des Landes schufen.

Beide Werke sind Text- und keine Bilderbücher, d.h. man hätte sich die eine oder andere Abbildung mehr gewünscht. Für beide Bücher gilt auch, dass die Vertrautheit der Autoren mit ihrer Stadt dazu führt, dass „Selbstverständlichkeiten“ nicht erwähnt werden. Der Leser, der einen solchen Hintergrund nicht hat, kann sich so nur sehr schwer eine historisch-geographische Vorstellung von der Stadt selbst während des Krieges machen. Eine historische „Stadtführung“ zu den damaligen lebenswichtigen Orten, wie z.B. den bürokratischen Zuteilungs- bzw. Ausgabestellen für Lebensmittel, wäre sicher hilfreich gewesen. Das Deutsche Reich und Österreich-Ungarn standen an der Heimatfront vor den selben und letztlich unlösbaren Problemen, als da waren, Hunger, Inflation, Mangel- und Ersatzwirtschaft, Zwangssparen für den Krieg und den damit einhergehenden immer größer werdenden sozialen Spannungen, die die kommunalen Behörden im Rahmen ihrer Kriegssozialpolitik mehr oder weniger gut organisiert immer weniger unter Kontrolle halten konnten. Eine bemerkenswerte Übereinstimmung gilt für beide Städte – und vielleicht gilt dies sogar überhaupt. Es gab so etwas wie eine „Sekunde Null“, in der die jeweiligen Regime implodierten. Und es lässt sich historiographisch nicht richtig festmachen, wie Matthias Tullner in seinem Beitrag zur Magdeburger „Zeitenwende“ von 1918/19 beispielhaft feststellen konnte, wer letztlich dafür verantwortlich war. Auch die lokalen Obrigkeiten kollabierten nahezu widerstandslos. Beide Werke sind bemerkenswerte Beispiele für eine fundierte und thematisch breit gefächerte Stadtgeschichtsschreibung. Auf lange Sicht können sie auch als Referenzwerke für weitere, vergleichende Forschungen zu Fragestellungen in Bezug auf die „Heimatfront“ im Ersten Weltkrieg dienen.

Winfried Mönch, Stuttgart

Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung



42. Jahrgang
2015

Inhaltsverzeichnis
42. Jahrgang 2015

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

in Verbindung mit Harald Bodenschatz,
Tilman Harlander, Johann Jessen,
Friedrich Mielke, Jürgen Reulecke,
Erika Spiegel und Jürgen Zieger

Forum Stadt
Verlag

ISSN 2192-8924



Vierteljahresschrift 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

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

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

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

Prof. Dr. Ursula von Petz, Universität Dortmund

Prof. Dr. Klaus Jan Philipp, Universität Stuttgart,
Institut für Architekturgeschichte

Volker Roscher, Architektur Centrum Hamburg

Prof. Dr. Dieter Schott, TU Darmstadt,
Institut für Geschichte,

Prof. Dr. Holger Sonnabend, Universität Stuttgart,
Historisches Institut

Redaktionelle Zuschriften

und Besprechungsexemplare werden an die
Redaktionsadresse erbeten:

Forum Stadt
Postfach 100355
73728 Esslingen
E-mail: hans.schultheiss@esslingen.de

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

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

Erscheinungsweise:

jährlich 4 Hefte zu je mind. 88 Seiten.

Bezugsbedingungen:

Jahresabonnement EUR 89,- Einzelheft EUR 24,-
Vorzugspreis für Studierende EUR 64,-
jeweils zzgl. Versandkosten.

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

Vertrieb:

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

Verlag:

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

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

Druck: Griebisch & Rochol Druck, Hamm

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



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

Inhaltsverzeichnis 2015

SCHWERPUNKTHEFTE

WAS BLEIBT? WERTUNG UND BEWERTUNG DER ARCHITEKTUR DER 1960ER BIS 1980ER JAHRE

Heft 1/2015, hrsg. von *Hans-Rudolf Meier* 3 ff.

STADTRAUM UND STADTGESELLSCHAFT – ERIKA SPIEGEL ZUM NEUNZIGSTEN

Heft 4/2015, hrsg. von *Margit Bonacker und Johann Jessen* 307 ff.

ABHANDLUNGEN

Becker, Heidede:

Stadtbilder – Leitbilder – digitale Interventionen..... 323

Bodenschatz, Harald / Harlander, Tilman:

40 Jahre Stadterneuerung Bologna 357

Bodenschatz, Harald:

25 Jahre Städtebau im wiedervereinigten Berlin..... 113

Els, Theresa / Zehner, Klaus:

Londons Stadtplanung und Stadtpolitik im Wandel:

Vom Metropolitan Board of Works zur Greater London Authority 195

Escherich, Mark:

»Denkmale unserer Zeit« – Inventarisierung von Bauwerken der

DDR-Moderne zu Zeiten der DDR 55

Hassler, Uta / Aksözen, Mehmet:

Systemwechsel zur kurzen Haltbarkeit im Bauwesen:

Die Boomjahre des 20. Jahrhunderts 7

Haupt, Isabel:

Öffentliches Interesse an Betonburgen?

Anmerkungen aus denkmalpflegerischer Sicht 39

Jehle Schulte-Strathaus, Ulrike:

»Hoher Durchschnitt« – Fragen zur Archivierung von

Architekturnachlässen der Spätmoderne 79

Korth, Katrin:

Mehr als »Möblierung« – Die urbane Wiederentdeckung

der Stadtbrunnen 235

<i>Petzet, Muck:</i>	
Wertschätzung des Vorhandenen.....	74
<i>Rodenstein, Marianne:</i>	
»Mainhattan« und Manhattan.	
Frankfurter Hochhäuser und der Einfluss aus Amerika	131
<i>Ryan, Brent D.:</i>	
Stadtschrumpfung als Determinante städtischer Politik.	
Das Beispiel Flint, Michigan, USA.....	215
<i>Schaber, Carsten:</i>	
Das »Consilium« zur Entwicklung des Frankfurter Stadtraumes Main.....	377
<i>Schulz, Brigitte:</i>	
Was heißt hier Stadt? 50 Jahre Städtebaudiskurs	173
<i>Siebel, Walter:</i>	
Die Stadt als Schule des Möglichkeitssinns und die Räume des Übergangs	313
<i>Sonne, Wolfgang/ Hnilica, Sonja:</i>	
Gebaute Großobjekte der Moderne:	
Denkmal, Mahnmal, Hypothek, Ressource?.....	21
<i>Stepper, Martina:</i>	
Die Digitalisierung des Handels und die Folgen für den städtischen Raum	251
<i>Wilhelm, Karin:</i>	
(Ein-)Blicke in ein altes / neues Land:	
Erika Spiegels Studie »Neue Städte/ New Towns in Israel«	341
<i>Zupan, Daniela:</i>	
Stadtplanung im postsowjetischen Russland. Der geplante Umbau Perms zur kompakten,utzungsgemischten »Europäischen Stadt«	151
AUTORINNEN / AUTOREN	83, 184, 268, 416

FORUM

<i>Forum Stadt e.V.:</i>	
Otto-Borst-Preis 2016. Auslobung des Preises für Stadterneuerung	185
<i>Jessen, Johann / Spiegel, Erika:</i>	
In memoriam Gerd Albers (1919-2015)	99
<i>Jessen, Johann:</i>	
Laudatio Otto-Borst-Preis 2015.	
Sechste Vergabe des Wissenschaftspreises in Schwäbisch Gmünd	282

Kaltenbrunner, Robert:
Effizienz oder Kultur? – Zu den Untiefen der Energetischen Erneuerung 84

Konter, Erich:
Architektengeschichten 269

Pahl-Weber, Elke:
Stadterweiterung und neue Infrastruktur. Der Hobrecht Plan im Lichte
der Infrastrukturentwicklung – am Beispiel der Wasserinfrastruktur.
Ein Werkstattbericht 408

Spiegel, Erika:
Zur wachsenden Divergenz von Standort, Funktion und Gestalt..... 395

Sulzer, Jürg:
Zur Effizienz von Volksabstimmungen auf kommunaler Ebene
in der Schweiz..... 404

BESPRECHUNGEN

BALLERSTEDT, MAREN / KÖSTER, GABRIELE / HATTENHORST, MAIK (Hrsg.),
Magdeburg im Ersten Weltkrieg 1914 bis 1918. Eine Großstadt an der
»Heimatfront« (*Winfried Mönch*) 422

BEINHAUER-KÖHLER, BÄRBEL / ROTH, MIRKO / SCHWARZ-BOENNEKE,
BERNADETTE (Hrsg.), Viele Religionen – ein Raum?! Analysen,
Diskussionen und Konzepte (*Robert Kaltenbrunner*) 420

DE WAAL, MARTIJN, The City as Interface.
How New Media Are Changing the City (*Robert Kaltenbrunner*) 191

DOHLE, OSKAR / MITTERECKER, THOMAS, Salzburg im Ersten Weltkrieg.
Fernab der Front – dennoch im Krieg (*Winfried Mönch*) 422

DÜWEL, JÖRN / GUTSCHOW, NIELS, »Ein seltsam glücklicher Augenblick«. Zer-
störung und Städtebau in Hamburg 1942 und 1943 (*Robert Kaltenbrunner*) 93

ERNE, THOMAS (Hrsg.), Martin Elsaesser und der moderne Kirchenbau heute
(*Jürgen Hasse*) 187

GEHL, JAN, Städte für Menschen (*Robert Kaltenbrunner*) 292

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

HARTMANN, FLORIAN, Ars dictaminis. Briefsteller und verbale
Kommunikation in den italienischen Stadtkommunen des 11. bis
13. Jahrhunderts (*Immo Eberl*) 186

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

HOCHREITER, WALTER / GSCHWIND, EVA / SALVISBERG, ANDRÉ, Drinnen, Draußen:
Dabei. Die Geschichte der Stadt Rheinfelden (*Christian Zumbrägel*) 91

HÖNES, ERNST-RAINER, Handbuch Städtebaulicher Denkmalschutz. (<i>Dieter Martin</i>)	418
LAMPUGNANI, VITTORIO MAGNAGO / FREY, KATIA / PEROTTI, ELIANA (Hrsg.) Anthologie zum Städtebau, Band II: Das Phänomen Großstadt und die Entstehung der Stadt der Moderne (<i>Gerhard Vinken</i>)	417
MATERN, ANTJE, Mehrwert Metropolregion. Stadt-Land-Partnerschaften und Praktiken der Raumkonstruktion in der Metropolregion Hamburg (<i>János Brenner</i>)	294
MIEG, HARALD A. / HEYL, CHRISTOPH (Hrsg.), Stadt. Ein interdisziplinäres Handbuch (<i>Jürgen Hase</i>)	286
MÜHLE, EDUARD (Hrsg.), Breslau und Krakau im Hoch- und Spätmittelalter. Stadtgestalt – Wohnraum – Lebensstil (<i>Bernd Fuhrmann</i>)	302
SCHUBERT, DIRK, Jane Jacobs und die Zukunft der Stadt. Diskurse – Perspektiven – Paradigmenwechsel (<i>Jörg Seifert</i>)	95
SONNE, WOLFGANG, Urbanität und Dichte im Städtebau des 20. Jahrhunderts (<i>Robert Kaltenbrunner</i>)	289
STURM, PATRICK, Leben mit dem Tod in den Reichsstädten Esslingen, Nördlingen und Schwäbisch Hall (<i>Bernd Fuhrmann</i>)	419
SULZER, JÜRG, StadtStärken – Die Robustheit des Städtischen (<i>Mehmet Aksözen</i>)	296
WORBS, DIETRICH, Das Kino »International« in Berlin (<i>Jürg Sulzer</i>)	190