

Forum Stadt



43. Jahrgang
1 | 2016

Forum Stadt
Verlag

Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Aus dem Inhalt:

- | | |
|---|--|
| | Albrecht Göschel
Wandel des Sozialen in
Architektur und Wohnungsbau |
| Marcel Glaser
Der Architekt Peter Koller
in Wolfsburg | Robert Kaltenbrunner
Baukultur zwischen Anspruch
und prosaischem Alltag |
| Udo W. Häberlin
Öffentlicher Raum –
Sicherheit durch Belebung | Winfried Mönch
»Eine Stadt sticht in See« –
Der Bedarf nach maritimen
Wahrzeichen |
| Katharina Brichetti
Healing City
and Architecture | Wilma R. Albrecht
Architektur der 1950er Jahre
in Bad Münstereifel |



Vierteljahresschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben vom »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

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,
Ressort Denkmalpflege und Kulturgüterschutz

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. Klaus Jan Philipp, Universität Stuttgart,
Institut für Architekturgeschichte

Dr. habil. Olaf Schnur, Berlin, vhw Bundesverband
für Wohnen und Stadtentwicklung

Prof. Dr.-Ing. Barbara Schöning, Bauhaus-Universität
Weimar, Fakultät Architektur und Urbanistik

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

Prof. Dr.-Ing. Christina Simon-Philipp, Hochschule
für Technik Stuttgart, Fakultät Architektur

Redaktionelle Zuschriften

und Besprechungsexemplare werden an die
Redaktionsadresse erbeten:

Forum Stadt
Postfach 100355
73728 Esslingen
Email: hans.schultheiss@esslingen.de
Website: 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 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 unbeding-
t die Meinung der Redaktion wieder. Redaktion und
Verlag haften nicht für unverlangt eingesandte Manu-
skripte. Die der Redaktion angebotenen Originalbeiträge
dürfen nicht gleichzeitig in anderen Publikationen veröf-
fentlicht werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung
überträgt der Autor dem »Forum Stadt – Netzwerk histo-
rischer Städte« e.V. und dem Verlag das ausschließliche
Verlagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheber-
rechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das Recht
zur Herstellung elektronischer Versionen und zur Ein-
speicherung in Datenbanken sowie das Recht zu deren
Vervielfältigung online und offline. Alle in dieser Zeit-
schrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich ge-
schützt. Kein Teil der Zeitschrift darf außerhalb der engen
Grenzen des Urheberrechts ohne schriftliche Genehmi-
gung in irgendeiner Form reproduziert oder in eine von
Maschinen, insbesondere von Datenverarbeitungsanla-
gen verwendbare Sprache übertragen werden.

Druck: Griebisch & Rochol Druck, Hamm

© 2016 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).

Inhalt 1/2016**Abhandlungen***Marcel Glaser*

- Geschichtspolitik als Entlastungsstrategie:
 Der Architekt Peter Koller in Wolfsburg 3

Udo W. Häberlin

- Öffentlicher Raum – Sicherheit durch Belegung.
 Beitrag der Wiener Stadtforschung zur individuellen Wahrnehmung
 von Lebensqualität und Sicherheit 19

Katharina Brichetti

- Healing City and Architecture.
 Die Bedeutung leiblicher Faktoren für das Befinden 37

Albrecht Göschel

- Soziale Vernunft und soziale Form:
 Wandel des Sozialen in Architektur und Wohnungsbau 49

Robert Kaltenbrunner

- Das Normale und das Besondere. Baukultur zwischen
 postuliertem Anspruch und prosaischem Alltag 65

Winfried Mönch

- »Eine Stadt sticht in See« – Container, Kreuzfahrtschiffe und
 der Bedarf nach schwimmenden maritimen Wahrzeichen 85

Forum*Wilma R. Albrecht*

- Zur Nachkriegsarchitektur der 1950er Jahre.
 Das Beispiel des Kurorts Bad Münstereifel 103

Autorinnen / Autoren 110**Besprechungen**

- JÜRGEN HASSE, Was Räume mit uns machen – und wir mit ihnen.
 Kritische Phänomenologie des Raumes (*Mădălina Diaconu*) 112

- CHRISTOPH LUCHSINGER / MARIO SCHWARZ / ANDREAS ZEESE (Hrsg.),
 Camillo Sitte – Gesamtausgabe, Bd. 6: Entwürfe und städtebauliche
 Projekte (*János Brenner*) 115

CHRISTOPH LUCHSINGER / MARIO SCHWARZ / ANDREAS ZEESE (Hrsg.), Camillo Sitte – Gesamtausgabe, Bd. 6: Entwürfe und städtebauliche Projekte (<i>János Brenner</i>)	115
VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI / KATIA FREY / ELIANA PEROTTI (Hrsg.), Anthologie zum Städtebau, Band II: Das Phänomen Großstadt und die Entstehung der Stadt der Moderne (<i>Clemens Zimmermann</i>)	118
JOHANN JESSEN / KLAUS JAN PHILIPP (Hrsg.), Der Städtebau der Stuttgarter Schule (<i>Christian Holl</i>)	121
TAMÁSKA, MÁTÉ, Donau-Metropolen. Wien – Budapest – Stadträume der Gründerzeit (<i>János Brenner</i>)	123
ARNOLD BARTETZKY, Die gerettete Stadt. Architektur und Stadtentwicklung in Leipzig seit 1989 (<i>Dieter-J. Mehlhorn</i>)	125

Geschichtspolitik als Entlastungsstrategie: Der Architekt Peter Koller in Wolfsburg¹

Vorbemerkungen

Die Legende vom radikalen Neuanfang deutscher Architekten und Stadtplaner nach dem Zusammenbruch des „Dritten Reiches“ ist dank der verdienstvollen Arbeiten von Werner Durth und Niels Gutschow seit längerem widerlegt.² Unser Wissen von der Neuorientierung dieser Berufsgruppe in einer demokratischen Gesellschaft ist inzwischen durch zahlreiche Biographien verschiedener NS-Architekten erweitert. Dennoch konzentrieren sich die meisten dieser Arbeiten auf konzeptionelle Kontinuitäten oder Brüche im Werk des jeweiligen Planers und untersuchen weniger die biographische Komponente. Wie gelang den einstigen NS-Architekten die Integration in die Nachkriegszeit? Wie gingen sie mit ihrer eigenen Vergangenheit im NS-Staat um? Welche Entlastungsstrategien wandten sie an und warum waren diese trotz der zum Teil öffentlich bekannten Verstrickung der Akteure mit dem Herrschaftssystem des Nationalsozialismus erfolgreich? Diese Fragen will dieser Aufsatz anhand eines Fallbeispiels, dem für die Planung der „Stadt des KdF-Wagens“ bekannten Peter Koller (1907-1996), diskutieren.

Peter Koller – eine NS-Karriere (1907-1945)

Der 1907 in Wien geborene Peter Koller geriet früh in deutsch-nationale Kreise und schloss sich noch während seiner Schulzeit dem völkisch-antisemitischen Jugendbund der „Adler und Falken“ an.³ Koller legte 1925 die Matura am Schottengymnasium in Wien ab und begann im Wintersemester 1925/1926 ein Architekturstudium an der TH Wien, wo er zu den Anhängern des Philosophen Othmar Spann zählte.

1 Der folgende Beitrag stellt eine Zusammenfassung der Master-Arbeit des Verfassers dar, die 2014 am Fachbereich Gesellschaftswissenschaften der Universität Kassel unter dem Titel „Der Architekt Peter Koller in Wolfsburg (1943-1955). Kontinuität oder Neuanfang?“ eingereicht wurde.

2 Vgl. W. Durth, *Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900-1970*, Wiesbaden/Braunschweig 1986; W. Durth/N. Gutschow, *Träume in Trümmern. Stadtplanung 1940-1950*, München 1993.

3 Zu den Adler und Falken siehe: S. Breuer/I. Schmidt, *Die Kommenden. Eine Zeitschrift der Bündischen Jugend (1926-1933)*, S. 17 ff.

Zusammen mit dem Raumplaner Josef Umlauf wechselte er im Wintersemester 1928/1929 an die TH Berlin-Charlottenburg und besuchte die Seminare Hermann Jansens und Heinrich Tessenows. Bei Tessenow lernte Koller Albert Speer kennen. Zwischen beiden entwickelte sich eine Freundschaft, die für den weiteren Lebensweg des jungen Architekten entscheidend war. 1929 kehrte Koller nach Wien zurück, um das Examen abzulegen. Im Wintersemester 1929/1930 ging er erneut nach Berlin und studierte wieder bei Tessenow und Jansen. Koller wurde Mitarbeiter im Büro Jansen und beteiligte sich zudem mit seinen Kollegen an verschiedenen städtebaulichen Wettbewerben. Im Januar 1931 war er gemäß seiner weltanschaulichen Entwicklung der NSDAP beigetreten.⁴ „Wir bejahten den Nationalsozialismus mit allen Konsequenzen“, gestand er in den 1950er Jahren einem katholischen Kirchenblatt.⁵ Im September 1931 sah sich Jansen genötigt, den jungen Architekten wegen Arbeitsmangels zu entlassen. Angesichts der herrschenden Wirtschaftskrise konnte sich Koller noch bis Juni 1932 in Berlin halten, dann gab er seinen Beruf auf, um als Landwirt den elterlichen Bauernhof in Kärnten zu bewirtschaften.

Erst die Machtergreifung der Nationalsozialisten bot Koller eine neue berufliche Perspektive. Auf Initiative Albert Speers trat er am 1. Januar 1934 eine Stelle als Abteilungsleiter im DAF-Amt „Schönheit der Arbeit“ an. Nur kurze Zeit später wechselte Koller infolge einer Organisationsänderung in das Reichsheimstättenamt der NSDAP, das er aber bereits 1935 wieder verließ, um sich der von Carl Christoph Lörcher geleiteten Reichsstelle für Raumordnung anzuschließen.⁶ Ende 1935 kündigte er und wechselte nach Augsburg, wo er Leiter der Ortsplanungsstelle der Regierung von Schwaben und Neuburg wurde. Im November 1936 erfolgte die Berufung zum kommissarischen Bezirksplaner von Augsburg. In Berlin fiel indes die Entscheidung zur Errichtung des Volkswagenwerkes und der dazugehörigen Stadt.⁷ Auf Vermittlung von Speer wurde Koller 1937 mit der Entwurfsplanung beauftragt. Er konkurrierte mit den Braunschweiger Professoren Emil Herzig, Hermann Flesche und Fritz Gerstenburg. Doch am 2. März 1938 entschied sich Adolf Hitler persönlich für den Koller-Plan als Grundlage der neuen Stadt. Der an die topographischen Gegebenheiten angepasste Entwurf sah eine klare Trennung von Stadt und Werk vor. Im Norden befand sich das Volkswagenwerk, im Süden war die ringförmig angelegte Stadt geplant.

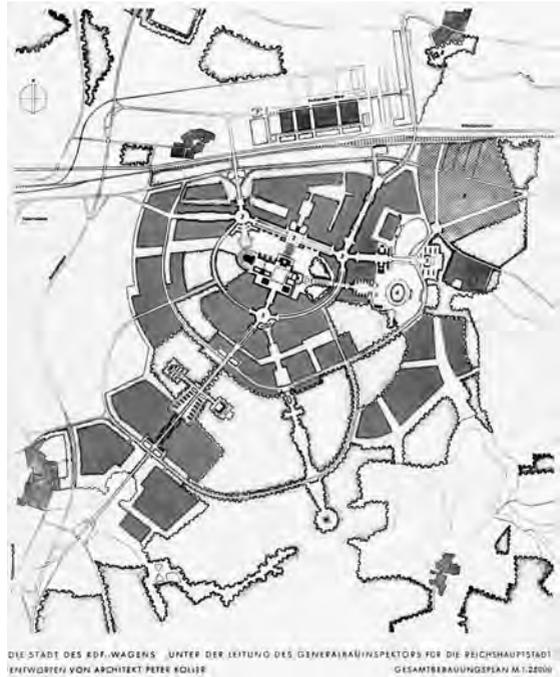
4 *Stadtarchiv Wolfsburg* (im Folgenden *StA WOB*), S11/147, NSDAP-Parteibuch Peter Koller. Mitgliedsnummer 394.167.

5 *StA WOB*, S11/104: Menschen die zur Kirche fanden: Peter Koller – Architekt der Volkswagenstadt, o.J. (ca. 1951).

6 Diese Einrichtung ist nicht mit der 1935 gegründeten und von Hanns Kerrl geführten Reichsstelle für Raumordnung (RfR) zu verwechseln.

7 Zur Geschichte des Volkswagen-Projekts siehe ausführlich: *H. Mommsen/M. Grieger*, Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich, Düsseldorf 1996.

Abb. 1: Gesamtbebauungsplan der „Stadt des KdF-Wagens“, 1938; Quelle: *Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation, Wolfsburg (IZS)*.



Beide Bereiche trennte der Mittellandkanal. Der Entwurf ging von einer Stadtgröße von etwa 90.000 Einwohnern aus, die in drei Ausbaustufen erreicht werden sollte. Das Zentrum bildete der Klieversberg mit der „Stadtkrone“, auf der monumentale Parteibauten geplant waren. Sie sollten einen Gegenpol zu der dominierenden Front des Volkswagenwerkes bilden. Nördlich des Klieversberges befand sich eine parallel zum Volkswagenwerk verlaufende monumentale Achse, die durch zwei große Plätze abgeschlossen wurde. Von diesen Plätzen verliefen zwei breite Hauptstraßen zu den beiden Eingängen des Werkes.⁸ Die Konzeption der „Stadt des KdF-Wagens“ war eindeutig von den Ideen der Gartenstadtbewegung geprägt. Der 1938 erstellte Flächennutzungsplan Kollers sah 50% des Stadtgebiets als Erholungsgrün vor, das durch zahlreiche Grünflächen außerhalb des eigentlichen Stadtgebiets ergänzt wurde. Diese waren durch Rad- oder Wanderwege zu erreichen und sollten der Naherholung dienen. Auch Größe und Ausstattung der geplanten Wohnungen lag über dem damaligen Durchschnitt.

Daneben weist die Stadt mehrere spezifisch nationalsozialistische Planungselemente auf. Neben der „Stadtkrone“, die die beherrschende Stellung der Partei verdeutlichte und die die aus allen Teilen Deutschlands zugezogene Bevölkerung zu einer Gemeinschaft einen sollte, war die Stadt in politischer Hinsicht in sechs NSDAP-Ortsgruppen aufgeteilt, in der jeweils 15.000 Einwohner organisiert wurden. Ein „Haus der NSDAP“ sollte den kulturellen Mittelpunkt jeder Ortsgruppe bilden. Mittels dieses Gliederungsprinzips war die NSDAP in der Lage, das Leben in den einzelnen Ortsgruppen zu kontrollieren.⁹

8 Vgl. P. Koller, Die Stadt des KdF.-Wagens, in: *Die Kunst im Dritten Reich*, 3. Jg., Folge 4, Ausgabe B (April 1939), S. 157 ff.

9 Vgl. ausführlich: M.-L. Recker, Die Großstadt als Wohn- und Lebensbereich im Nationalsozialismus.



Abb. 2: Architekt Peter Koller (Mitte) mit Mitarbeitern 1941 im Stadtbaubüro der Deutschen Arbeitsfront in der „Stadt des KdF-Wagens“; Foto: *Hennig Nolte, IZS Wolfsburg.*

Als Leiter des Stadtbaubüros der DAF forcierte Koller in der Folge den weiteren Aufbau der Siedlung, die nach den Worten Hitlers „eine vorbildliche Arbeiterstadt“ und „eine Lehrstätte sowohl der Stadtbaukunst wie der sozialen Siedlung“ werden sollte.¹⁰ Kriegsbedingt ging die Bautätigkeit jedoch nur schleppend voran, bis sie Mitte des Jahres 1942 vollkommen zum Erliegen kam. Die Einbindung des Volkswagenwerkes in die Rüstungsproduktion des NS-Staates ließ zudem ein System betrieblicher Zwangsarbeit entstehen. Die Zwangsarbeiter wurden in zahlreichen Barackenlagern untergebracht, die das Erscheinungsbild der Stadt noch lange prägten. Auch das Stadtbaubüro war nicht davor zurückgeschreckt, für den Aufbau der Stadt auf den Einsatz von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen zurückzugreifen. Ein Aktenvermerk zeugt von der Rücksichtslosigkeit, mit der die Ingenieure Peter Kollers die aus der Volksgemeinschaft exkludierten Personengruppen für ihre Arbeit ausgenutzt haben. In einer Besprechung über das Bauprogramm am 21. März 1941 hatte der DAF-Funktionär Bodo Lafferentz streng vertraulich berichtet, dass Heinrich Himmler angeboten habe, „in der Stadt des KdF-Wagens ein Konzentrationslager zu errichten.“¹¹ Lediglich der anwesende Neuland-Geschäftsführer Christian Staab verwies auf die negativen Fol-

Zur Gründung der „Stadt des KdF-Wagens“, Frankfurt a.M./New York 1981.

10 Rede Hitlers vom 26. Mai bei der Grundsteinlegung zur Volkswagenfabrik in Fallersleben, abgedruckt in: *M. Domarus* (Hrsg.), *Hitler. Reden und Proklamationen 1932-1945. Kommentiert von einem deutschen Zeitgenossen*, Bd. I: *Triumph, Zweiter Halbband 1935-1938*, Wiesbaden 1973, S. 867 ff.

11 StA WOB, Stadtbaubüro 370: Aktenvermerk über eine Besprechung im Volkswagenwerk am 12.03.1941.

gen für die „Stimmung in der Bevölkerung“, stellte diese Bedenken aber „im Hinblick auf die Dringlichkeit der Arbeiterbeschaffung“ zurück. Der Vermerk macht den Charakter der nationalsozialistischen Herrschaft deutlich. Die Errichtung der „Volksgemeinschaft“ funktionierte nur durch die gewaltsame Ausgrenzung und Ausbeutung von Juden, „Asozialen“ und „erbbiologisch Minderwertigen“, auf deren Rücken eine neue, rassistische Ordnung errichtet werden sollte.

Dank Speer erhielt Koller weitere Großaufträge. Er übernahm die Neugestaltungsplanungen für Graz, Innsbruck, Leoben, Klagenfurt, Waldbröl und ein Gebiet in der Berliner Südstadt. Im Mai 1942 endete seine Karriere abrupt. Er meldete sich freiwillig zur Wehrmacht und geriet im Dezember 1943 in sowjetische Kriegsgefangenschaft. Im Kriegsgefangenenlager Stalino/Donetsk arbeitete er zunächst als Zeichner, dann als Spezialist für Eisenbetonkonstruktionen. Dank der besseren Nahrungsmittelzuteilung, die mit diesen Arbeiten verbunden war, konnte er die Gefangenschaft überleben.

Das Entnazifizierungsverfahren

Im November 1945 kehrte Peter Koller aus der Kriegsgefangenschaft in die inzwischen in „Wolfsburg“ umbenannte Stadt zurück. Als die Stadt im April 1945 von den Amerikanern befreit wurde, waren gerade einmal ca. 3.000 der 24.000 geplanten Wohnungen errichtet. Nur wenig später entwickelte sich die Siedlung zu einem Sammelsurium für Displaced Persons, Kriegsheimkehrer und Vertriebene aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten. Die „Stadt des KdF-Wagens“ stellte sich als hässlicher Torso dar, in dem knapp 15.000 Menschen lebten. Im Juni 1945 endete das amerikanische Zwischenspiel in Wolfsburg, da Niedersachsen zur britischen Besatzungszone wurde. Gemäß Kontrollratsgesetz Nr. 52 beschlagnahmte die britische Militärregierung das Volkswagenwerk als ehemaliges DAF-Vermögen und stellte es bis zur endgültigen Entscheidung über den Umgang mit dem Besitz ehemaliger NS-Organisationen unter treuhänderische Verwaltung. Die Bautätigkeit stand still, da die gesamte Grundfläche der Stadt als ehemaliges NS-Vermögen ebenfalls beschlagnahmt worden war. Bis Mitte der 1950er Jahre vollzog sich ihr Ausbau nur schleppend.¹² Seit Januar 1946 arbeitete Koller als Zeichner im Büro seines ehemaligen Stellvertreters im Stadtbaubüro, Titus Taeschner. Von der Militärregierung war ihm ein Berufsverbot erteilt worden, und noch war die Entnazifizierung des Architekten nicht abgeschlossen. Anstatt die Planung Wolfsburgs voranzutreiben, musste sich Koller zunächst mit wenig anspruchsvollen Dorfplanungen im Raum Gifhorn begnügen.¹³

12 G. Riederer, Die Barackenstadt. Wolfsburg und seine Lager nach 1945, in *Bundeszentrale für politische Bildung* (Hrsg.), Deutschland Archiv 2013, Bonn 2013 (Schriftenreihe, Bd. 1387), S. 107 ff.

13 *StA WOB*, S11/154: Peter Koller: Erläuterungen zur Übersicht über die Tätigkeit, S. 5 ff.

Schon 1946 hatte Koller, um neue Berufsmöglichkeiten auszuloten und um sich auf das anstehende Entnazifizierungsverfahren vorzubereiten, den Kontakt zu ehemaligen Weggefährten wieder aufgenommen. Vor allem die persönlichen und beruflichen Widrigkeiten nach dem Zusammenbruch sind es, die die Architekten einen. „Nebenher laufen eben meine Versuche wieder den Anschluss an die Architektur zu bekommen, aber im allgemeinen spielt diese Tochter Apolls zur Zeit gar keine Rolle mehr, denn Flickerei und Pfuscher ist der notgedrungene Ersatz bzw. Triumph“, schreibt Kollers ehemaliger Mitarbeiter Herbert Neumeister im April 1946.¹⁴ Die Haltung gegenüber dem Entnazifizierungsverfahren ist durchgehend abwertend. Gegenüber einem ehemaligen Mitarbeiter äußerte sich Koller folgendermaßen: „Ihre Entbräunung war ja wirklich billig, 1000 RM hat uns oft früher eine durchsoffene Nacht gekostet, aber die Zeiten ändern sich. Mit mir ist diesbezüglich noch gar nichts eingeleitet.“¹⁵ Als er dies Max Säume, einem alten Kollegen aus dem Büro Jansen, mitteilte, zeigte der sich überrascht und belustigt. „Wir lasen mit Interesse und Erstaunen, dass es in Deutschland noch einen Menschen gibt, der noch keinen Fragebogen ausgefüllt hat. Wir hier in der amerikanischen Zone kennen kaum noch eine andere Tätigkeit [...]“¹⁶

In Erwartung eines raschen Entnazifizierungsverfahrens hatte Koller bereits 1946 versucht, entsprechende Entlastungsschreiben zu sammeln. Die erhaltenen Zeugnisse sagen vor allem etwas über das soziale Umfeld Kollers aus. Ein Jahr nach Kriegsende hatten vor allem ehemalige Kollegen aus dem Stadtbaubüro der DAF, Freunde, Sekretärinnen und einstige Lehrer Entlastungsschreiben ausgestellt. Die Suche nach Leumundzeugnissen war angesichts einer doch überwältigenden Zahl an NSDAP-Mitgliedern unter den Architekten schwierig. Als die Familie Koller den Jugendfreund und Wiener Architekten Georg Lippert kontaktierte und um Mithilfe bei der Sammlung derartiger Schreiben bat, fiel die Antwort enttäuschend aus. Er habe mit verschiedenen Kollegen Kollers gesprochen, leider erfüllten „beinahe alle die nötigen Voraussetzungen, zu dem von ihnen gewünschten Schreiben nicht [...]“¹⁷

Als das Verfahren 1948 endlich anließ, war Peter Koller in der Wolfsburger Stadtgesellschaft bereits gut vernetzt. Seine Verbindungen nutzte er, um eine ganze Reihe weiterer Entlastungsschreiben zusammenzutragen, in denen die Wandlung zum überzeugten Demokraten propagiert wurde. Seit 1946 hatte sich Koller besonders um gute Beziehungen zur katholischen Kirche und den Wolfsburger Sozialdemokraten bemüht. Dies zahlte sich nun aus. Neben Pastor Antonius Holling und dem SPD-Politiker Herbert Chall steuerte der SPD-Ortsverein Wolfsburg einen „Persilschein“ bei.

14 StA WOB, S11/74: Brief Herbert Neumeisters an Peter Koller vom 24.04.1946.

15 StA WOB, S11/130: Brief Peter Kollers an „Gerhardt“ vom 28.04.1948.

16 StA WOB, S11/74: Brief Max Säumes an Peter Koller vom 28.12.1947.

17 StA WOB, S11/74: Brief Georg Lipperts an Margarete Koller vom 28.10.1946.

Die Nähe zur den Sozialdemokraten war jedoch weniger Ausdruck eines demokratischen Wandels des einstigen NS-Architekten, sondern vielmehr politisches Kalkül. Koller trat der SPD nicht bei. In einem Brief vom April 1948 findet sich auch die Erklärung für dieses Vorgehen. Man habe in Wolfsburg nur Chancen auf den Stadtbauratsposten, wenn man SPD-Mitglied sei, „und in die SPD deshalb einzutreten, wird sich wohl nicht lohnen.“¹⁸

In einem dem Verfahren beigegebenen Schreiben verteidigte Peter Koller sein Verhalten während der NS-Zeit. Die Darstellung basiert im Wesentlichen auf der Verteidigungsstrategie Albert Speers im Nürnberger Prozess, der als unpolitischer Techniker und Künstler auftrat. Speer hatte damit Erfolg. Er wurde lediglich für seine Funktion als Rüstungsminister verurteilt. Seiner Tätigkeit als Hitlers Architekt schenkte das Militärtribunal keine Beachtung. Koller erklärte seinen Parteieintritt mit wirtschaftlichen Erwägungen: „In die NSDAP war ich [...] eingetreten, in der Überzeugung, dass diese Partei allein die Bautätigkeit auf dem Gebiet des Wohnungs- und Siedlungsbaues würde so anlaufen lassen können, wie es in Anbetracht der damals schon fehlenden 900.000 Wohnungen und der Millionenerbeitslosigkeit nötig erschien.“ Politisch sei er keinesfalls einseitig orientiert gewesen, zudem habe seine starke Inanspruchnahme eine aktive politische Mitarbeit in der Partei verhindert. Parteipolitische Erwägungen spielten für seine Arbeit keine Rolle, vielmehr standen fachliche Qualifikationen im Vordergrund: „Meine Tätigkeit und besonders die Einstellung von Personal habe ich stets nur nach fachlichen Gesichtspunkten vorgenommen.“¹⁹ Der Entnazifizierungsausschuss schloss sich dieser Einschätzung an. Auf Grund seiner NSDAP-Mitgliedschaft wurde Koller am 28. Dezember 1948 als „Unterstützer“ in Kategorie IV eingestuft. Nun waren auch die letzten Probleme auf dem Weg in eine neue Nachkriegskarriere beseitigt.²⁰

Kriegsgefangenschaft und Kirchenbau als Zeichen der Umkehr

Die sowjetische Kriegsgefangenschaft hat Peter Koller geprägt, und noch gegen Ende seines Lebens versuchte er diese Erfahrung in autobiographischen Texten zu verarbeiten. „Mit dem Erlebnis der Gefangenschaft [...], hat sich bei mir [...] die Einstellung zu allen Fragen des Lebens grundlegend geändert“, berichtete er dem befreundeten Raumplaner Josef Umlauf 1947.²¹ In seinen Schriften deutete Koller die Kriegsgefan-

18 *StA WOB*, S11/130: Brief Peter Kollers an „Gerhardt“ vom 28.04.1948.

19 *Niedersächsisches Hauptstaatsarchiv Hannover* (im folgenden *NHStA-H*), Nds. 171 Lüneburg Nr. 58005: Entnazifizierungsakte Peter Koller.

20 *NHStA-H*, Nds. 171 Lüneburg Nr. 58000: Entnazifizierungs-Hauptausschuss für den Landkreis Gifhorn: Entnazifizierungs-Entscheidung im schriftlichen Verfahren gegen Peter Koller vom 28.12.1948.

21 *StA WOB*, S11/156/2: Brief Peter Kollers an Josef Umlauf vom 10.05.1947.

genschaft als eine Charakterprüfung, die er „mit großem inneren Gewinn“²² bestanden habe. Auch dem Nationalsozialismus habe er abgeschworen. Die Wirkung der Gefangenschaft war eine reinigende Katharsis, der nun ein unbelasteter Neuanfang in Wolfsburg folgen sollte: „Ich hatte sogar das Gefühl einer herrlichen Befreiung, nicht nur aus der Gefangenschaft, sondern auch von dem Alpdruck, der über allen Menschen in Russland wie eine unheimliche Wetterwolke liegt. Er war weg und mit ihm auch die ganze Vergangenheit [...] die Stadt, die ich geplant und zu bauen begonnen hatte, meine früheren Aufgaben – alles war mir innerlich so weit weg. [...] Es war ein herrlicher Neubeginn.“²³

Diese Narration war so erfolgreich, weil besonders Wolfsburg nach vergangenheitspolitischer Entlastung strebte. Nach dem Untergang des NS-Staates war es für die meisten Städte in Deutschland einfach, dank ihrer zum Teil jahrhundertealten Vergangenheit historische Ereignisse zu finden, aus denen sich ein positiver Selbstwert konstruieren ließe. Die Existenz der „Stadt des KdF-Wagens“ war jedoch maßgeblich auf den Befehl Hitlers zur Schaffung des Volkswagens zurückzuführen. Ihre Geschichte bot somit keine positiven Orientierungspunkte für die Gegenwart. Zudem belastete der Wahlsieg der „Deutschen Rechts-Partei“ (DRP) bei den Kommunalwahlen 1948 die Stadt schwer. Auch wenn die britische Militärregierung die Wahl annullierte und die DRP im April 1949 verbot, sorgte der erste große Wahlsieg einer rechtsextremen Partei in der Bundesrepublik nach dem Zusammenbruch des NS-Staates für ein gewaltiges mediales Echo. Er trug der Siedlung am Mittellandkanal den Ruf als „Stadt der Nazis“ und „Neue Hauptstadt der Bewegung“ ein.²⁴ Mit Schuldzuweisungen und Diskriminierungen als Unverbesserliche konnte sich in Wolfsburg kaum jemand anfreunden, war die Stadt doch schon in den letzten Kriegsmonaten und besonders nach dem Zusammenbruch zu einem Sammelbecken für Vertriebene und heimatlose Soldaten der deutschen Wehrmacht geworden. Im Juni 1951 zählte die Stadt 64.560 Einwohner, davon 36.873 Vertriebene.²⁵ Diese Gruppen verstanden sich, wie die deutsche Nachkriegsgesellschaft insgesamt, als Leidensgemeinschaft. Erzählungen von Kriegsgefangenschaft und Entnazifizierung waren somit Ausdruck einer weit verbreiteten kollektiven Erfahrung, die die Integration in diese Opfergemeinschaft ermöglichte und Identität erzeugte.

Mit dem Bau der ersten katholischen Kirche in Wolfsburg hatte Peter Koller 1951 ein weithin sichtbares Zeichen seiner persönlichen Wandlung geschaffen. Bereits 1940

22 StA WOB, S11/71: Brief Peter Kollers an Otto Müller-Haccius vom 29.12.1950.

23 StA WOB, S11/Anhang: Autobiographisches Manuskript Peter Kollers vom Herbst 1954.

24 P. Schalmey, Wolfsburg – neue Hauptstadt der Bewegung, in: Geist und Tat 3 (1949), S. 116 ff.

25 M. Grieger, Zuwanderung und junge Industriestadt. Wolfsburg und die Migranten seit 1938, in: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 81 (2009), S. 177 ff.

hatte er als Leiter des Stadtbaubüros der DAF den katholischen Pfarrer Antonius Holling kennengelernt.²⁶ Ausgehend von einer Anweisung des Reichsministers für kirchliche Angelegenheiten, Hanns Kerrl, sowie dem preußischen Ansiedlungsgesetz vom 10. August 1904 hatte das Stadtbaubüro im Juni 1940 in der KdF-Stadt Grundstücke sowohl für evangelische als auch für katholische Kirchenbauten ausgewiesen. Im November 1940 hatte Speer persönlich den Kirchenbau jedoch gestoppt. Koller geriet dadurch bei der DAF in Kritik und sah sich zu einer Klarstellung genötigt: „Kirchenplätze sind nie bereitgestellt worden, da ein Grundstücksverkauf, Verpachtung oder sonstige Überlassung an die Kirchen nicht erfolgt ist. Auch ist nie in Erwägung gezogen worden, Arbeiter oder Material für den Kirchenbau freizugeben [...]“²⁷

An diese Vorgeschichte knüpfte Koller nun an. Am 9. März 1940 war er „aus Überzeugung“ aus der katholischen Kirche ausgetreten. Schon in den 1920er und frühen 1930er Jahren hatte sich Koller in der Jugendbewegung mit altnordischen Sagas beschäftigt und mit einem nordischen-germanischem Glauben sympathisiert. In der Kriegsgefangenschaft sollen nun konkrete Erlebnisse mit nordischen Schutzgeistern zu einer Rückbesinnung auf diesen Glauben geführt haben. Zurück in Wolfsburg war der Architekt zunächst in das Umfeld der religiösen Erweckungsbewegung „Moralische Aufrüstung“ gelangt. Diese Sekte versuchte das Verhalten der Menschen durch christlich-moralische Kriterien zu verbessern und war besonders in der Nachkriegszeit populär, da sie das Bedürfnis nach Vergebung befriedigte. „Sie bot die Option eines kompletten Neuanfangs unabhängig von den Taten und Unterlassungen in der Kriegszeit.“²⁸ Zugleich konnten sich auch konservative Eliten mit ihren Zielen identifizieren, da die „Moralische Aufrüstung“ neben ihren Bezug zu christlichen Werten auch durch antikommunistische Propaganda auffiel. Erst 1947 glaubte Koller in dem christlichen „Schutzengel“ eben jene nordischen Schutzgeister aus der Kriegsgefangenschaft zu erkennen und trat am 29. November 1947 wieder der katholischen Kirche bei.²⁹ Bei dieser Handlung ging es folglich nicht um einen inneren Wandel, sondern Koller knüpfte an vorchristlich-germanische Glaubensvorstellungen an, die aus dem Gedankengut der völkischen Bewegung stammten.

Mit dem Kirchenbau beauftragt wurde Koller laut eigener Aussage, „da ich damals der einzige Katholik unter meinen Fachkollegen war.“³⁰ Im April 1950 unternahm er

26 Zu Holling siehe: *T. Flammer*, Antonius Holling und die Gründungszeit der katholischen Kirche in der Stadt des KdF-Wagens, in: *Jb. des Vereins für Geschichte und Kunst im Bistum Hildesheim* 75/76 (2007/2008), S. 21 ff.

27 *StA WOB*, S11/5. Nachtrag/1: Brief Peter Kollers an Bodo Lafferentz vom 19.08.1940.

28 *G. Müller-List*, Eine neue Moral für Deutschland? Die Bewegung für moralische Aufrüstung und ihre Bedeutung beim Wiederaufbau 1947-1952, in: *Apuz*, B 44 (1981), S. 11 ff., Zitat S. 15.

29 *StA WOB*, S11/Koller Privat II: Brief Peter Kollers an Josef Umlauf vom 01.02.1974.

30 *StA WOB*, S11/154: Manuskript Peter Kollers, „Vorgeschichte“, o.J.

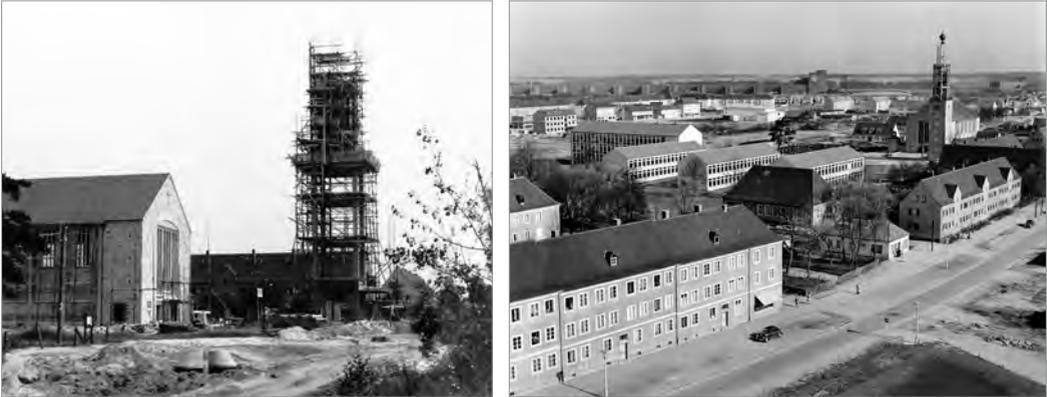


Abb. 3: Die Christophorus-Kirche im Bau, 1951; Foto: *Fritz Heidrich, IZS Wolfsburg.*

Abb. 4: Die Innenstadt Wolfsburgs 1956. Die Christophorus-Kirche überragte die Wohnbauten deutlich und prägte die Ansicht der Stadt. Im Hintergrund ist die Front des Volkswagenwerks zu erkennen; Foto: *Fritz Heidrich, IZS Wolfsburg.*

mit Holling eine Wochenendreise, bei der zahlreiche Kirchenbauten, unter anderem in Hildesheim, Münster und Duisburg, besichtigt wurden. Am Abend des 17. November 1950 setzte Volkswagen-Generaldirektor Heinrich Nordhoff persönlich den ersten Spatenstich für die Kirche, die am 12. August 1951 feierlich eingeweiht und nach dem Patron der Autofahrer St. Christophorus benannt wurde.

Die St. Christophorus Kirche befindet sich in unmittelbarer Nähe der Stadtmitte.³¹ An den Grundriss war von Pastor Holling die Bedingung gestellt worden, dass „er ohne Säulen oder Stützen sein solle, weil sich diese besonders bei voller Besetzung der Kirche als nachteilig auswirken, und daß er etwa das Verhältnis zwischen Breite und Länge von 2 zu 3 aufweisen sollte [...]“.³² Der Innenraum wirkte dadurch wie eine große Halle. Er bot Platz für etwa 800 Personen. Der Bau ist 45 Meter lang, 20 Meter breit und 20 Meter hoch. Der 51 Meter hohe Turm steht ungewöhnlich weit von der Kirche weg, doch bot allein an dieser Stelle die Grundmoräne ein sicheres Fundament, das keine hohen Kosten verursachte. Der Turm besteht aus einem Stahlbetongerüst, wobei nur die untere Hälfte mit Naturstein verkleidet wurde. Der obere Teil ist offen gestaltet, so dass der achteckige Glockenstuhl aus Stahlbeton zu erkennen ist. Die Spitze krönt eine Turmzwiebel. Die Kirche wirkte damals äußerst monumental. Diese Erscheinung verschaffte dem Gebäude Anfang der 1950er Jahre eine herausragende städtebauliche Stellung, denn Wolfsburg bot noch immer das wenig ansehn-

31 Die folgende Schilderung nach: ebda.

32 StA WOB, S11/11: Peter Koller: Zum Bau der katholischen Kirche in Wolfsburg, 19.03.1950.

liche Erscheinungsbild einer Barackenstadt. Dem „Architekten der Stadt des KdF-Wagens“ brachte der Auftrag einige Beachtung ein, wie Koller stolz berichtete: „Völlig fremde Leute sprachen mich ohne Scheu deswegen auf der Straße an.“³³

Medialisierung des Wandels

Peter Koller genießt bis heute in Wolfsburg ein hohes Ansehen, wobei die Narration vom geläuterten Nationalsozialisten weit verbreitet ist. Eine zentrale Rolle bei der Etablierung der Nachkriegskarriere Kollers nahmen die Medien ein. Aleida Assmann hat darauf hingewiesen, dass Erinnerungen immer „in Kommunikation, d.h. in Austausch mit Mitmenschen aufgebaut und verfestigt“ werden.³⁴ Der Einfluss, über den gerade Journalisten und Schriftsteller in den 1950er Jahren bei der Durchsetzung geschichtspolitischer Narrative verfügten, kann folglich kaum überschätzt werden.

Zunächst verbreiteten kirchliche Publikationen die Wandlung Kollers, doch schon bald nahmen auch Wolfsburger Lokalzeitungen das Thema auf. Dabei gestand Koller offen ein, den Nationalsozialismus bis zum Zusammenbruch „mit allen Konsequenzen“ bejaht zu haben.³⁵ Die Hinwendung zum Nationalsozialismus sei jedoch durch das streng-nationale Elternhaus und die völkische Jugendbewegung vorgezeichnet gewesen. „Du wirst dich ja daran erinnern“, erklärte er 1954 einem ehemaligen Schulfreund, „daß ich als Junge streng national, wie man sagte, war und ich bin ja der einzige sogenannte Hakenkreuzler in unserer Klasse gewesen. Ich bin natürlich später der Partei beigetreten, nicht nur aus praktischen oder politischen Gründen, sondern weil mein ganzer Lebensweg, mein ganzer Erziehungsgang darauf hindrängte, und ich habe ja auch von Anfang an alle diese Dinge mitgemacht und diese ganze Entwicklung und Entartung dieser Weltanschauung erlebt, die eine so ungeheure Katastrophe auf der ganzen Welt hervorrief.“³⁶ Eine Schutzbehauptung, die die eigene Verantwortung für den eingeschlagenen Lebensweg negierte.

Der Erfolg des Volkswagenwerks machte auch das Nachrichtenmagazin „Der Spiegel“ auf die Siedlung am Mittellandkanal aufmerksam. 1950 widmete die Zeitschrift der Geschichte von Stadt und Werk eine fünfteilige Serie. Im zweiten Teil berichtete sie ausführlich über Peter Koller. Die Begeisterung, mit der Koller den Aufbau der Stadt fokussierte, war bald in Ernüchterung umgeschlagen. Nachdem 1941 die Arbeit an den Neugestaltungsstädten eingestellt wurde, sei Koller als „Fahnenflüchtiger seiner

33 *StA WOB*, S11/154: Manuskript Peter Kollers, „Vorgeschichte“, o.J., S. 7.

34 A. Assmann/U. Frevert, *Geschichtsvergessenheit – Geschichtsversessenheit. Vom Umgang mit deutschen Vergangenheiten nach 1945*, Stuttgart 1999, S. 36.

35 *StA WOB*, S11/104: Dr. Kunzenmann: Menschen die zur Kirche fanden: Peter Koller – Architekt der Volkswagenstadt, o.J. (ca. 1951).

36 *StA WOB*, S11/74: Brief Peter Kollers an Erich Neumann-Walter vom 12.02.1954.

eigenen Idee“ als Soldat „freiwillig und uneingedenk seiner sieben Kinder“ an der Ostfront eingesetzt worden, wo er in Kriegsgefangenschaft geriet. „Hinter der Stirn von Peter Kollers apartem Künstlerkopf wühlen noch heute die Zweifel des Vierzigers an dem, was ihn als gerade 30jährigen enthusiastierte. Aus einem Deckenwinkel seines Zimmers schaut ein von Kinderhänden gefalteter Goldpapierengel, neben der Zither ist das Bild zweier gefalteter Hände aufgestellt und zu Häupten der Liegestatt liegt das Gebetbuch. Von niemand aufgefordert [...], rechnet Peter Koller mit sich selbst in Gespräch und Schrift um Rehabilitierung oder Verdammung der ‚Stadt des KdF-Wagens‘, der Gespensterstadt Wolfsburg.“ Das Verhältnis der Menschen zur Kirche sei laut Koller entscheidend für die Zukunft der Stadt. Hitler habe einst den Bau von Kirchen untersagt, aber „die Geschichte ist über diesen Beschluss ja hinweggegangen und damit scheint die Möglichkeit wieder eröffnet, daß ein Segen sich über diese Stadt legt.“ Dies funktioniere aber nur, wenn „die Menschen dieser Stadt bereit sind, sich gemeinsam unter ein höheres Gesetz zu stellen.“³⁷ Immer wieder stand Koller Journalisten für Auskünfte und Interviews zur Verfügung. Zeitungen und Magazine dienten vor allem als Instrument zur Durchsetzung geschichtspolitischer Interessen. Koller selbst verbreitete die entstandenen Artikel ausgiebig unter Freunden und Kollegen. Den Medien selbst stand er kritisch gegenüber. „Der Spiegel“ sei „ein ekelhaftes Giftblatt“, teilte er dem Landesplaner Ewald Liedecke kurz nach Erscheinen der Serie mit.³⁸

Große Aufmerksamkeit wurde dem 1951 im Wilhelm Andermann erschienenen Roman „Die Autostadt“ des jungen Schriftstellers Horst Mönnich zuteil.³⁹ Das Buch avancierte zu einem Bestseller und verkaufte sich weit über 100.000 Mal. „Die Autostadt“ ist zurecht als „historische Meistererzählung“ bezeichnet worden, da sie die in der Stadt kursierenden Narrationen über die jüngste Vergangenheit zu einer großen Erzählung verwob.⁴⁰ Generaldirektor Heinrich Nordhoff steuerte für die Erstausgabe ein Vorwort bei, in dem er den Realitätsgehalt des Buches beschwor. Mönnich habe durch unermüdliches Nachspüren und zahlreiche Gespräche „keine spekulativen Kombinationen betrieben“, sondern schlicht „Tatsachen dargestellt“. Das Buch sei „gar kein Roman“. Nachweisliche Informationen entstammen jedoch lediglich dem Umfeld Ferdinand Porsches, einigen Führungskräften des Werkes sowie Peter Koller, dem protestantischen Geistlichen Pastor Erich Bammel und dem katholischen Priester Antonius Holling. Der Roman berichtete in Episoden von der Erschaffung

37 Porsche von Fallersleben. Geschichte eines Automobils, in: Der Spiegel 19 (1950), S. 28 ff., Zitat S. 33.

38 StA WOB, S11/74: Brief Peter Kollers an Ewald Liedecke vom 14.11.1950.

39 H. Mönnich, Die Autostadt, München 1951.

40 Die folgende Schilderung nach: M. Grieger, Schriftstellerarbeit am Volkswagen-Mythos. Der Tatsachenroman „Die Autostadt“ von Horst Mönnich aus dem Jahre 1951, in: Non Fiktion. Arsenal der anderen Gattungen 1 (2010), S. 159 ff.

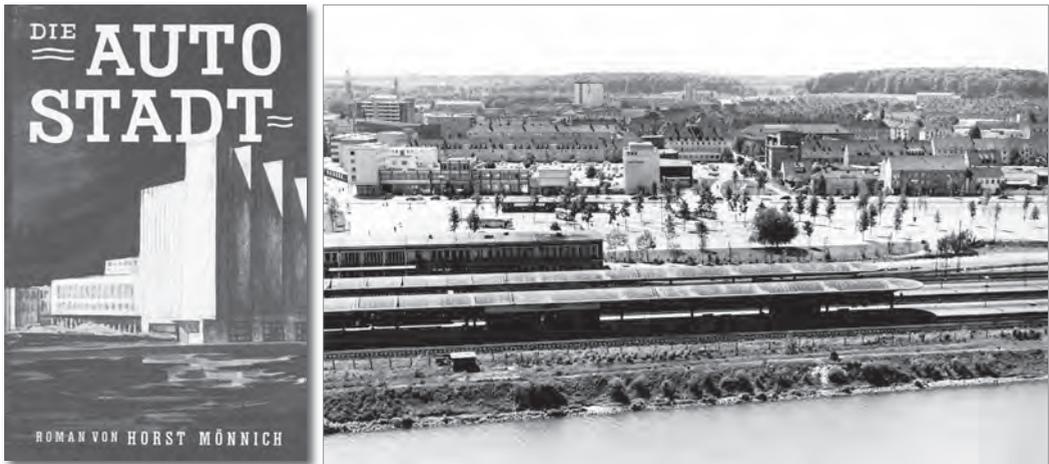


Abb. 5: Cover der Erstausgabe des Romans „Die Autostadt“ von Horst Mönnich, 1951;
Quelle: IZS Wolfsburg.

Abb. 6: Von der „nationalsozialistischen Musterstadt“ zur Stadt der Nachkriegsmoderne. Das Wirtschaftswunder sorgte in Wolfsburg in den 1960er Jahren für einen Boom und eine rege Bautätigkeit, die die Erinnerung an die jüngste Vergangenheit bald überlagerte; Quelle: Fritz Heidrich, IZS Wolfsburg.

des Volkswagens durch den Konstrukteur Ferdinand Porsche und die Entstehung der Siedlung am Mittellandkanal, dazu führte er den Generaldirektor Nordhoff als Vollender der Idee Porsches ein. Diese entpolitisierte Erzählung bot Orientierung beim Verständnis der Wandlung des einstigen NS-Vorzeigeprojektes zum Symbol des Wirtschaftswunders und verschaffte der Stellung Nordhoffs zusätzliche Legitimation. Die Person Kollers wurde in der Mitte des Romans eingeführt, als ihn der Hitler-Vertraute Jakob Werlin in Augsburg aufsuchte, um ihm die Planung der Volkswagenstadt anzubieten. Koller wurde als naturnaher und heimatverbundener Kärntner beschrieben, der an seinem Arbeitsplatz ein Außenseiter ist. Er sei ein „Verrückter“; seine Erscheinung entspreche der eines „Bauernburschen“, die „schlaksigen Beine in Lodenhosen“ und „auf dem Kopf einen Jägerhut mit Feder.“⁴¹ In Anekdoten schilderte Mönnich Kollers Studium in Berlin und sein Verhältnis zu Albert Speer.

Der Schriftsteller ließ Koller vor allem als einen Verführten erscheinen, dem der Nationalsozialismus eigentlich fremd sei. Dem jungen Architekt schwebte zunächst der Traum einer ländlichen Siedlung vor. Enttäuscht habe er seine Pläne an die Vorstellungen Speers und Hitlers anpassen müssen („Denn Koller ist kein Freund des Hit-

41 H. Mönnich (s. A 39), S. 202.

lerschen Klassizismus.“)⁴² Seine freiwillige Meldung an die Front wurde als „Flucht“ vor der übermächtigen Aufgabe gedeutet. Die russische Kriegsgefangenschaft bildete auch hier den Wendepunkt. Die Heimkehr in eine ihm plötzlich völlig fremde Stadt vollendete die innere Umkehr. Der Erfolg dieser Narrationen lässt sich durch mehrere im Nachlass erhaltene Schreiben belegen. „Wer so religiös denken kann, der muss doch auch ein gutes Herz haben“,⁴³ schrieb zum Beispiel die Schwester-Oberin Oswina Petz nach der Lektüre eines Zeitungsartikels bewegt an Koller.

Marginalisierung der Vergangenheit

Auch die als NS-Musterstadt geplante Siedlung am Mittellandkanal war in der Nachkriegszeit Gegenstand heftiger Kritik. Über Leserbriefe versuchte Peter Koller der negativen Berichterstattung entgegenzuwirken. Dabei empfahl sich der Architekt zumeist gleich selbst als geeigneter Ansprechpartner für eine „sachliche“ Auseinandersetzung mit der Thematik. Als in der Zeitschrift „Die neue Stadt“ die „Liquidation der nationalsozialistischen grandiosen Pläne“ für Wolfsburg gefordert wurde, behauptete Koller in einem Antwortschreiben, dass die Stadt keineswegs „monumental“, „gigantisch“ oder „überdimensioniert“ sei und dass ihre Existenz keineswegs auf einen Führerbefehl zurückzuführen wäre.⁴⁴ Und als im Zuge der DRP-Wahl in der „Süddeutschen Zeitung“ unter dem Titel „Eine beschlagnahmte Stadt wählt Schwarz-Weiß-Rot“⁴⁵ ein Artikel erschien, der das Erscheinungsbild Wolfsburgs nicht gerade wohlwollend beschrieb, echauffierte sich der Architekt, man könne „bei bestem Willen nicht über eine Stadt Deutschlands so schreiben, wie über ein Negerdorf [...]“. Erneut versucht er den Vorwurf zu entkräften, die Siedlung am Mittellandkanal sei eine NS-Stadt gewesen. Die am Stadtaufbau beteiligten Architekten und Ingenieure seien keine NSDAP-Mitglieder oder nur „formelle“ Mitglieder gewesen. Auch die zugezogene Bevölkerung habe keineswegs aus überzeugten Nationalsozialisten bestanden. Dieser Art der Berichterstattung gäbe das Werk „anständiger deutscher Ingenieure und Architekten der Lächerlichkeit“ preis und nutze es für eine politische Botschaft. In dem Brief, der mit mehreren Zahlenangaben die Richtigkeit der enthaltenen Ausführungen unterstreichen sollte, trat Koller ganz in der Rolle des unpolitischen Experten auf. In diesem Sinne forderte er die Redaktion der „Süddeutschen“ auf, doch einmal „eine fachliche Würdigung des Stadtbaues Wolfsburgs und seiner

42 Ebda., S. 210.

43 StA WOB, S11/130: Brief von Oswina Petz an Peter Koller vom 12.01.1961.

44 N.N., Liquidation einer NS-Stadt, in: Die neue Stadt 2 (1948), S. 39; StA WOB, S11/80: Bemerkungen zu einzelnen Stichworten eines Aufsatzes „Liquidation einer NS-Stadt“, Wolfsburg 22.06.1948.

45 J.-A. Elten, Eine beschlagnahmte Stadt wählt Schwarz-Weiß-Rot. Merkwürdige politische Entwicklung in Wolfsburg – 17 Stadträte der „Deutschen Rechtspartei“, in: Süddeutsche Zeitung Nr. 9 (22.01.1949), S. 3.

Entwicklung mit aller sachlichen Kritik und Auswertung der 10jährigen Erfahrung und Fehlern [...] zu bringen.“ Natürlich erklärte er sich sofort bereit, als Gesprächspartner zur Verfügung zu stehen.⁴⁶

Im März 1949 verfasste Koller zudem ein Manuskript mit dem Titel „Der Versuch einer ›Entlastung‹ Wolfsburgs“, indem er sich bemühte, das Volkswagenprojekt und den Stadtbau zu entpolitisieren. Es vermittelte die Legende der „unpolitischen“ Techniker und des Genies Porsche. Die Rolle der Politik reduzierte Koller auf ihre Funktion als Geldgeberin, zudem würden „soziale und politische Gesichtspunkte“ bei einer technischen Aufgabe – wie sie es hier in Wolfsburg gewesen sei – zurücktreten. Die Wolfsburger Bevölkerung selbst sah Koller in einer zweifachen Opferrolle. Die Probleme der Stadt seien eine „Folge des Krieges“ ebenso „wie die Bombenschäden für unsere Nachbarstädte“. Den Krieg verdanke man zwar dem Nationalsozialismus, damit solle aber die „noch kaum geborene Stadt“ nicht „moralisch belastet“ werden.⁴⁷ Die Vergangenheit, so die Grundaussage, war für die Gegenwart belanglos. Seine führende Rolle bei der Planung und Durchführung der Bauvorhaben im NS-Staat relativierte Koller in den 1950er Jahren in zahlreichen Zeitungsinterviews: „Man ist halt so ein Rädchen.“⁴⁸

Fazit

Peter Koller steht für eine Generation von politisierten Architekten, die nicht erst vom Nationalsozialismus verführt werden mussten, weil sie bereits lange vor dem Jahr 1933 mit den Zielen der Hitler-Bewegung übereinstimmten. Nach 1945 musste auch diese Generation erkennen, dass der Nationalsozialismus gescheitert war. Öffentlich verurteilte Koller die NS-Ideologie, ohne die eigene Vergangenheit in diesem System gegen sich selbst gelten zu lassen. In der eigenen Tätigkeit konnte der Architekt bis zu seinem Lebensende keine Leistung für das Regime erkennen. Noch 1988 erklärte er gegenüber dem österreichischen Journalisten Thomas Götz im Hinblick auf seine Planungen während der NS-Zeit: „Das hat ja mit Nationalsozialismus nichts zu tun.“⁴⁹

In Wolfsburg betrieb Koller eine mehrgleisige Entlastungsstrategie. Mit Hilfe alter Netzwerke gelang es ihm, dass Entnazifizierungsverfahren mühelos zu überstehen. Dabei orientierte er sich an der von Speer in Nürnberg erfolgreich angewandten Exkulpationsstrategie und trat als „unpolitischer Experte“ auf, der seine Arbeit

46 *StA WOB*, S11/80: Brief Peter Kollers an die Redaktion der Süddeutschen Zeitung vom 04.02.1949.

47 *StA WOB*, S1/12: Peter Koller: Der Versuch einer „Entlastung“ Wolfsburgs, Wolfsburg 1949.

48 Und eine 21-Jahr-Feier, in: *Wolfsburger Allgemeine Zeitung* vom 01.07.1958.

49 Zitiert nach: *H. Uhl*, *Zwischen Versöhnung und Verstörung. Eine Kontroverse um Österreichs historische Identität fünfzig Jahre nach dem „Anschluss“*, Wien/Köln/Weimar 1992, S. 209.

„stets nur nach fachlichen Gesichtspunkten“ verrichtet habe. Der Erfolg dieser Narration lag im öffentlich weit verbreiteten Leitbild „unpolitischer Techniker“ begründet. Anscheinend mochte kaum jemand in der Bautätigkeit für das NS-Regime eine belastende Tätigkeit erkennen. Zudem beschränkten sich die baulichen Hinterlassenschaften der NS-Zeit in Wolfsburg lediglich auf rund 3.000 Wohnungen im Heimatschutzstil. Die eigene Arbeit ließ sich so einfacher entpolitisieren, als wenn die Stadt mit dem Erbe einer monumentalen neoklassizistischen „Stadtkrone“ belastet gewesen wäre.

Auch in Wolfsburg bestanden nach 1945 zahlreiche personelle Kontinuitäten aus der NS-Zeit fort. Weil das Leugnen der eigenen Vergangenheit in diesem Umfeld unglaublich erschien wäre, trat Peter Koller die Flucht nach vorne an und gab seine Mitgliedschaft in der NSDAP unumwunden zu. Mit seiner Rückkehr zur Kirche und dem Bau der ersten katholischen Kirche konnte er jedoch auf Tatsachen verweisen, die seine Wandlung nach dem Untergang des NS-Staates glaubwürdig erscheinen ließen. Wegen des hohen Engagements, mit dem sich Koller für den Kirchenbau einsetzte und auch wegen der starken religiösen Rhetorik, die sich in späteren autobiographischen Schriften findet, ist seine Wandlung zum überzeugten Katholiken als glaubhaft zu bewerten.

Eine zentrale Rolle bei der Verbreitung solcher Narrationen kam den Medien zu. Immer wieder stand Peter Koller Journalisten Rede und Antwort. In Interviews verharmloste er seine Tätigkeiten in Wolfsburg und gab sich als geläuterter Nationalsozialist. Die Probleme der Stadt seien nicht auf Fehler aus der Zeit des Nationalsozialismus zurückzuführen, sondern eine Folge des Krieges. Zugleich trat er dank seiner Erfahrung als Experte für den Stadtaufbau auf. Durch seine Omnipräsenz in den lokalen Zeitungen war er bald als Fachmann für die städtebaulichen Belange der Stadt anerkannt. Die Wirkung dieser „Geschichtspolitik“ ist bis heute spürbar. Als Koller 1955 Wolfsburger Stadtbaurat wurde, äußerte niemand Kritik an der Verstrickung des Architekten mit dem NS-Staat. Auch nach 1960 als Professor für Städtebau in Berlin und nach seiner Emeritierung äußerte sich Koller als Zeitzeuge gegenüber Historikern und Architekturwissenschaftlern ausgiebig und kontaminierte so die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der „Stadt des KdF-Wagens“ bis heute.

Der Erfolg seiner Entlastungsstrategien hingegen lag wesentlich in ihrer Zeit begründet. Das Wolfsburg der Nachkriegszeit begann sich schon bald durch den Aufstieg des Volkswagenwerkes zu einer „Wirtschaftswunderstadt“ zu entwickeln, in der der Blick in die vielversprechende Zukunft gerichtet war. Seine Bewohner fanden ihre Bestätigung eher in den wirtschaftlichen Erfolgen der Nachkriegszeit, die materiellen Wohlstand und Ansehen versprachen, und nicht in der Auseinandersetzung mit einer unerwünschten Vergangenheit. Inwiefern letztlich der Erfolg von Werk und Stadt in den 1950er Jahren das NS-Projekt nachträglich legitimierte und den führenden Akteuren die Rückkehr in die Bürgerlichkeit ermöglichte, muss offen bleiben.

Öffentlicher Raum – Sicherheit durch Belebung

Beitrag der Wiener Stadtforschung zur individuellen Wahrnehmung von Lebensqualität und Sicherheit

Die Stadt als kollektiv entwickelter Sozialraum verspricht urbane Freiheit, aber kein risikofreies Leben. Die sensible bauliche Gestaltung des urbanen Raums und die Adaption der gewachsenen Stadt sind große Aufgaben in boomenden Städten. Eine besondere Rolle nehmen hierbei die öffentlichen Räume ein, da sie als Sozialraum die Gelegenheiten des Zusammenlebens beeinflussen.¹

Einerseits werden öffentliche Räume von allen geprägt. Andererseits prägen bzw. konditionieren sie wiederum jeden einzelnen Menschen durch die Interaktion in und mit ihnen. Öffentliche Räume bieten eine Bühne für die Stadtöffentlichkeit. Sehen und Gesehen werden fördern nicht nur die Identifikation mit dem Stadtraum, sondern auch die Inklusion in die Gemeinschaft. Dies schafft nicht nur die Möglichkeit, eventuell vorhandene Defizite aus der privaten Lebenswelt zu kompensieren, sondern bewirkt auch mehr Lebensqualität und ein soziales Lernfeld für die Bewohner im urbanen Raum. Jane Jacobs, eine einflussreiche Stadtforscherin der 1960er Jahre schrieb: „Der alltägliche Umgang mit Fremdheit und Andersartigkeit befördere [...] eine „natürliche“ Sicherheit. Der Angstraum der Stadt werde mittels „natürlicher“ oder „passiver“ Überwachungsmöglichkeiten zum Erlebnisraum [...] umgewertet.“²

Der lebendige öffentliche Raum ist geprägt von Begegnungen zwischen Menschen und vom Kennenlernen von Unbekanntem in einer Großstadt. Dabei sind die belebten öffentlichen Räume Kommunikationsflächen, Orte des sozialen Austausches, der Bildung von Nachbarschaften und damit Spiegel einer dynamischen Gesellschaft. Das eigene Ich kann gefestigt, Anregungen (auch zur Abgrenzung) der Persönlichkeit können deutlich werden. „Aus der Summe von Dichte, Funktionsmischung und Kon-

1 Obwohl noch nicht abschließend von der Justiz geklärt ist, was in Köln zu Silvester 2015 wirklich geschah, lässt sich wohl sagen, dass der Fokus der Medien die gesellschaftliche Wahrnehmung des Zusammentreffens diverser Gesellschaftsthemen im öffentlichen Raum veränderte. Ist der (trügerische) soziale Frieden der Nachkriegszeit (Europas) nun vorbei? Sind wir (wieder) „eine von Verdrängungsängsten, Geltungsverlust und Verteidigungszuständen beherrschte Gesellschaft“?; vgl. *H. Bude, Gesellschaft der Angst*, Hamburg 2014.

2 *J. Jacobs*, zit. n. *D. Schubert*, Jane Jacobs und die Zukunft der Stadt. Diskurse – Perspektiven – Paradigmenwechsel, Stuttgart 2014, S. 73.



Abb. 1, 2: Belebte öffentliche Plätze in zwei Städten deren zugeschriebene Lebensqualität hoch ist, Freiburg i. Br. und Wien; Fotos: U. W. Häberlin.

taktvielfalt können sich freiwillige Beistandsformen und erhöhte subjektive Sicherheit und Vertrauen ergeben, die nicht mit privaten Bindungen verbunden sind.“³ Dadurch erfährt der urbane Freiraum auch eine wesentliche Bedeutung als Inklusionsraum.⁴

Planerisch wie sozial(-politisch) ist daher geboten, der Lesbarkeit und Konstanz des physisch-materiellen Raums mit Bezug auf Aspekte der persönlichen Sicherheit besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Wahrnehmung und Wohlfühlen sind somit zentrales Thema für die kollektiven Bilder und der Imageproduktion einer gesamten Stadt als auch des öffentlichen Raums in ihr. „Man kann niemanden zwingen, Straßen zu benutzen für deren Benutzung keine Veranlassung besteht. Man kann niemanden zwingen Straßen zu beobachten, die uninteressant sind.“⁵

1. Öffentliche Räume – städtisches System und „Heimat“ von Lebensqualität

Öffentliche Räume sollen Durchgangsorte, Verweilorte, Erholungsorte, Treffpunkte, Bildungsräume, Begegnungsräume, Bewegungsräume, Präsentationsräume, Beobachtungsräume, Flaniermeilen und vieles mehr sein. In diesem Zusammenhang spricht der renommierte Architekt Jan Gehl von den drei wesentlichen Grundfunktionen des

3 Vgl. D. Schubert (s. A 2), S. 84.

4 A. Breitfuss u.a., Integration im Öffentlichen Raum (MA18, Werkstattbericht 82), Wien 2006.

5 J. Jacobs (s. A 2), S. 73.

öffentlichen Raums: Treffpunkt, Verkehrsraum und Marktplatz.⁶ Die zunehmende Zahl von Single-Haushalten oder die Nutzung des Raums vor rauchfreien Lokalen sind nur zwei Gründe, warum diese Nutzungen immer stärker und Nutzungsansprüche an die öffentlichen Räume immer vielfältiger werden. Bei Umbaumaßnahmen sollten daher alle Planungsverantwortlichen großen Wert auf die Verbesserung von Erschließungsqualität, Übersichtlichkeit, Komfort, Zweckmäßigkeit und Gastlichkeit legen. Und um allen technisch-sozialen Faktoren problem- und lösungsorientiert im stadträumlichen Kontext gerecht zu werden, gilt es, eine ausgewogene Balance zwischen den Nutzungsangeboten wie a) Kommunizieren, Verweilen, Gehen, Bewegung und Sport, b) Wohlbefinden und c) Zugänglichkeit herzustellen. Dann besteht die Chance, die ehemalige technische Dominanz in der Freiraum- und Stadtplanung stärker auf freie Nutzbarkeit, soziale Interaktion und Aufenthaltsqualität auszurichten und damit die persönliche Identifikation mit der Stadt zu festigen.

Belebung des öffentlichen Raums entsteht durch „Attraktoren“, zum Beispiel Menschen auf den Straßen und Plätzen. Es müssen nicht Häuser, sondern Menschen und Ereignisse versammelt werden, um belebte Treffpunkte beziehungsweise eine urbane, lebenswerte Stadt zu erhalten.⁷ Neben der physischen Größe eines Platzes (Raumangebot und Lage) sind Gradienten der Attraktivität, der Funktionsvielfalt und Nutzungsmöglichkeiten ausschlaggebend. Das bewusste Aufsuchen eines solchen Ortes ist dabei wesentlich an dessen Erreichbarkeit gekoppelt. Gehl erforschte: Je öfter und länger man sich auf einem Platz aufhält, desto belebter wird dieser sein. Häufigkeit und Dauer des Aufenthaltes im öffentlichen Raum hängen von den Aktivitäten der Menschen ab. Dies ist ein gestaltbarer Prozess, der mit der Dauer der Aufenthalte das tatsächliche Aktivitätsniveau bestimmt. Da nicht jeder öffentliche Raum für einen längeren Aufenthalt geeignet ist, muss hierbei neben der Zeit des Verweilens auch die Anzahl der Nutzenden berücksichtigt werden: Der vom Verkehr dominierte Durchzugsraum sowie der Durchgangsraum müssen als sicher erlebt werden. Um auch hier ein Gefühl der Sicherheit und Kontrolle (durch Anwesende, soziale Augen) zu erreichen, bedarf es neben Raum zum Ausweichen ansprechender Ausformung und Gestaltung der Wege, um möglichst viele Menschen anzuregen, ihn zu nutzen, und sei es auch nur zum Transit.

1.1. Anforderungen an attraktive öffentliche Räume

Fünf grundsätzliche Anforderungen an attraktive öffentliche Räume, abgeleitet aus den Anforderungen des COST-Programms,⁸ können als bedeutsam gelten:

6 J. Gehl/L. Gemzoe, *New City Spaces*, Kopenhagen 2006, S. 10.

7 Vgl. J. Gehl, *Leben zwischen den Häusern*, Berlin 2012.

8 Vgl. R. Methorst/H. Motherde i Bort/R. Risser u.a., COST358PQN, COST – European Cooperation in

- 1) **Gastlichkeit:** angenehme Gestaltung, und adäquate Möblierung zählen sowie die Abwesenheit von Konflikten, Zerstörungen oder Müll.
- 2) **Erschließungsqualität:** Zugänglichkeit ohne Hindernisse und Sperren, eine ungestörte Route sowie die bequeme Erreichbarkeit zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- 3) **Komfort:** gepflegter Zustand, angenehme Wegbreiten mit menschlichem Maßstab, angenehme Oberflächen und möglichst wenig Hindernisse.
- 4) **Sichtbarkeit:** Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit, Markierungen und Beleuchtung auf den Plätzen und in den Parks.
- 5) **Zweckmäßigkeit und Nutzungsfreundlichkeit:** Distanzen zwischen wichtigen Zielen in Gehweite, fußgängerfreundliche Wege sowie deren Gestaltung (Kreuzungen/Ampelphasen).

Zusammenfassend ist das Leitbild der Stadt der kurzen Wege erforderlich. Voraussetzung dafür ist ein möglichst kompaktes „System öffentlicher Räume, damit die Distanzen für Fußgänger und Sinneswahrnehmungen so kurz wie möglich sind“.⁹ Hierzu sind die Begrenzungen der menschlichen Fortbewegungs- und Wahrnehmungsfähigkeit ausschlaggebend. Es gilt, die grundlegenden psychologisch wirksamen Elemente der Planung und Gestaltung zu erkennen, beispielsweise die Wirkung von Belebung: Wenn mehr Menschen unterwegs sind, werden die Straßen unterhaltbarer, und der gegenseitige Schutz nimmt zu.

Gleichzeitig verstärkt der gesellschaftliche Wandel (Singularisierung der Lebensstile, soziale Bewegungen, demografischer Wandel, heimatsuchende Flüchtlinge, Internationalisierung, etc.) die Ausdifferenzierung der Gesellschaft, was zunehmend Auswirkungen auf das kollektive, friedliche und solidarische Zusammenleben im Sozialraum Stadt zeigt und zunehmend Verunsicherungen mit sich bringt.

Die Wahrnehmung der Umwelt und die dabei individuell empfundene (Un-)Sicherheit bestimmen das Lebensgefühl der Menschen in der Stadt mit. Dabei ist die persönliche Wahrnehmung von Sicherheit seitens der Stadtbewohner (sowie der Medien) höchst unterschiedlich. Jeder Mensch hat eine eigene Vorstellung von Sicherheit. Das soziale Klima und das (friedliche) Miteinander spielen hierbei eine zentrale Rolle.¹⁰

Der Begriff der Sicherheit meint in diesem Zusammenhang die Sicherheit vor Belästigungen und kriminellen Handlungen. Die Fakten zeigen, dass Räume, in denen das Gefühl von Unsicherheit und Bedrohung herrschen, nicht zwangsläufig Tatorte von

Science and Technology: Pedestrians's Quality Needs final Report, Cheltenham 2010.

⁹ J. Gehl (s. A 7), S. 85.

¹⁰ Vgl. U. W. Häberlin, Öffentlicher Raum, Zusammenleben & soziales Klima, in: K. König/Th. Manolopoulos, Integrations- und Diversitätsmonitor der Stadt Wien 2009 bis 2011, Wien 2013.

Kriminalität sind. „Trotzdem hat dieses Angstgefühl durchaus weitreichende [...] Konsequenzen für den Alltag der Betroffenen. Um bedrohlichen Situationen aus dem Weg zu gehen, nehmen sie Umwege in Kauf oder lassen sich in ihrer Mobilität und ihren Aktivitäten einschränken.“¹¹ Wenn dieses Vermeidungsverhalten zunehmend auftritt, sind auch das Management und die Planung des öffentlichen Raums angesprochen. Der enge Rahmen der Planung muss mit Blick auf (sozial-)psychologische, medienanalytische und kulturtheoretische Ansätze bewusst überwunden und im Sinne eines facettenreichen Blicks auf das Phänomen Angst – in und gegenüber der Stadt – erweitert werden. Dabei kommt zum Tragen, dass Sicherheit nicht per se existiert, sondern immer wieder neu hergestellt werden muss.¹² Faktisch unterscheiden sich dabei die als unsicher geltenden Orte, an denen „nur“ Nutzungskonflikte auftreten, die ungepflegt oder zerstört sind, und andere Orte, die in der Kriminalstatistik auftauchen, erheblich voneinander. Was die meisten „furchterregend“ finden, betrifft überwiegend die soziale Ordnung (Schmutz, Graffiti, das Fremde, Armut, Übernutzung, Konflikte oder Krisen). Ebenfalls verunsichernd wirken eine zu hohe Inanspruchnahme bzw. Übernutzung des öffentlichen Raums und daraus resultierende Nutzungskonflikte.¹³

Zu berücksichtigen sind auch Entfernungen und Breite der Wege sowie deren Nutzungsfrequenz in ihrer psychologischen Wirkung. „Akzeptable Entfernungen zu Fuß sind ein Zusammenspiel von Länge und Qualität unter Berücksichtigung von Schutz und Stimulation.“¹⁴ Es könnte der Eindruck von langweiligen Orten oder gar unangenehmen (Angst-)Räumen hervorgerufen werden. Diese Angst existiert beispielsweise bei monofunktionalen Räumen wie Parkplätzen. Auch wenn nicht gleich das Thema der „No-go-areas“ im Raum steht: Psychologische Effekte des Sozialraums sind ebenso wichtig wie grundsätzliche Kriterien für mehr Verweil- und Lebensqualität. Die vielfältigen Wechselwirkungen, die sich in einer Positiv- oder Negativspirale gegenseitig beeinflussen, gehen über die Attraktivität und die belebte Nutzung wieder in eine (gesteigerte) Motivation zur Nutzung und Belebung über.

Qualitätssicherung im System des öffentlichen Raums wird nicht nur sichtbar für die Menschen, sondern dient der Lebensqualität insgesamt. Diese wiederum drückt sich im lokalen Raum durch Wohlfühlen und Sicherheit aus, die aus vielen interdiszi-

11 *Stadt Wien, Magistratsdirektion*, Sicherheit im öffentlichen und halböffentlichen Raum, Wien o.J., S. 1, abrufbar auf: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/alltagundfrauen/pdf/sicherheit-la.pdf [03.09.2014].

12 Wichtig ist, die Angst ernst zu nehmen. Auch wenn sie oft diffus ist. Reaktionen wie ein steigender Waffenkauf zeigen, dass auch ein Verlust an Systemvertrauen (in Polizei, die Europäische Gemeinschaft, etc.) lokale Auswirkungen haben kann.

13 Ein Nutzungskonflikt entsteht, wenn unterschiedliche Nutzerinnen und Nutzer aufeinandertreffen und ihre Nutzungsinteressen sowie -bedürfnisse unvereinbar sind oder wenn der öffentliche Raum neue, unbekanntere, jedoch gesellschaftlich erwünschte Nutzungen nicht aufnehmen kann.

14 *J. Gehl* (s. A 7), S. 137.



Abb. 3: Karte mit Ergebnissen der Funktions- und Sozialraumanalyse am Schwedenplatz.

plinären Maßnahmen erzeugt werden. Hierbei ist Wien, auch sozialpolitisch ein interessantes Beispiel.

2. Grundlagenanalysen als Basis zukunftsfähiger Stadtstrategien

Es ist wichtig, vor der Planung praxisorientierte Forschungen wie sozialwissenschaftliche Grundlagenanalysen durchzuführen, denn zukunftsfähige Stadtplanung heißt auch, die subjektive Sicherheit als Voraussetzung von urbaner Lebensqualität zu sichern. Dies kann durch konkrete Strategien zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens ebenso geschehen wie mittels Konzepten gegen Benachteiligungen (kommunale Prävention, Anwaltsplanung). Integrative Stadtentwicklung leistet auch einen Beitrag zur Sicherung des sozialen Friedens. Bevor (gestalterische) Entwürfe entstehen, sind viele funktionale Determinanten zu fixieren. Zu diesem Zweck kommen in Wien Umfragen zum Einsatz, aber auch Qualitative Forschungen innerhalb der Funktions- und Sozialraumanalysen.¹⁵ Diese spezialisierte Methoden, um die konkrete Nutzerperspektive zu erheben, dienen quasi zur Untersuchung der

¹⁵ Vgl. D. Damjanovic, „Raum erfassen“ – Überblick und Wegweiser zu Funktions- und Sozialraumanalysen für den öffentlichen Raum, Wien (MA18, Werkstattbericht), 2013.

„leisen Stimmen“. Quantitative und qualitative sozialwissenschaftliche Erhebungen werden mit planerischen kombiniert. Dadurch können sowohl baulich-infrastrukturelle Merkmale eines Planungsumfeldes als auch dessen soziale Komponenten konkret miteinander verschnitten werden. Das hilft, menschliche Bedürfnisse sensibel und jeweils bedarfsgerecht zu eruieren. Mit einer entsprechenden Schwerpunktsetzung lässt sich die Methode auch für Fragen der subjektiven Sicherheit, beispielsweise der „Vingettenanalyse“,¹⁶ verfeinern.

Ein Beispiel hierfür ist der Wiener Schwedenplatz,¹⁷ für den solche Analysen durchgeführt wurden (vgl. Abb. 3). Der Schwedenplatz liegt im Zentrum Wiens und ist ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt sowie ein Eingangstor in die Innenstadt. Besonderheiten des Platzes sind seine Offenheit als „Raum für alle“, das Großstadtflair und die dichte Nutzung rund um die Uhr. Viele unterschiedliche Nutzergruppen (Anwohnerschaft, ältere Menschen, Kinder und ihre Begleitpersonen, Beschäftigte, Gäste etc.) identifizieren sich mit diesem Raum. Obwohl die Ästhetik veraltet ist und auch kritisiert wird, ist die funktionale Qualität recht gut. Im Rahmen der Analyse vor der Planung für die Umgestaltung des Schwedenplatzes wurden stigmatisierte Nutzerinnen und Nutzer mituntersucht. Dabei konnten falsche Zuschreibungen bezüglich Alkohol konsumierenden, nächtlichen Besucherinnen und Besuchern aufgezeigt werden.¹⁸

Mit erforscht werden konnte in diesem Zusammenhang das Thema Sicherheit: Dabei wurden auch Interviews mit Expertinnen und Experten der Wiener Polizei geführt und konkrete Probleme aufgedeckt.¹⁹ Nichtkommerzielle Zonen und allgemeine Zugänglichkeit sollen auch nach einer Neugestaltung gesichert sein.²⁰ Stadträumliche Umbaumaßnahmen sind stets ein Anlass, Belange des Wohlfühlens, der subjektiven Sicherheit und deren Funktionsweisen durch spezialisierte Neuplanungen zu verbessern.

16 Mittels Vignetten werden einzelne Kurzgeschichten, Situations- oder Personenbeschreibungen bausteinhaft zusammengestellt und in systematischer, faktorieller Art und Weise variiert. Die so konstruierten Vignetten werden den Befragten vorgelegt und anhand einer, je nach Fragestellung vorgegebenen Skala beurteilt. Dabei ist beispielsweise der Rahmen „Erlebnis bei Nacht“, jedoch nicht mit einem konkreten Szenario zur Sicherheit/Kriminalität vorgesagt. Ziel der anschließenden statistischen Analyse ist die Diagnose der Bedeutung der einzelnen Faktoren bezüglich der Vignettenurteile sowie die Identifizierung und Erklärung von Unterschieden zwischen genannten Themen und dem Abstand zum Aspekt (Un)Sicherheit oder den Respondenten(-gruppen).

17 Funktions und Sozialraumanalyse Praxisbeispiele, Werkstattbericht Wien 2016 (in Arbeit)

18 Vgl. A. Breitfuss u.a., Integration im Öffentlichen Raum, (MA 18, Werkstattbericht 82), Wien 2012.

19 Vgl. www.bmi.gv.at/cms/bmi_oeffentlichesicherheit/2013/11_12/files/sicherheitsgefuehl.pdf [08.01.2016].

20 Vgl. *Arbeiterkammer, Abteilung Kommunalpolitik Wien*, 16 Kommerzielle und nicht-kommerzielle Nutzungen im öffentlichen Raum, Wien 2015.

2.1. Sicher – Delikte, Anzeigen, Gefühle

Angesprochen auf Problembereiche nennen die Bewohner Wiens bei regelmäßigen Umfragen (ohne Fixierung auf Thematik der Sicherheit) in folgender Reihenfolge: Arbeitslosigkeit 50 %, Kriminalität 30%; danach Wohnungsmangel, Zuwanderung aus dem Ausland, Verkehrssituation und politisches Klima (20-25 %) und zuletzt die soziale Sicherheit (ca. 10 %).²¹

In Wien hat die Anzahl der strafbaren Handlungen abgenommen. Während von Januar bis Juni 2004 insgesamt 123.029 Delikte angezeigt wurden, so waren es im ersten halben Jahr 2013 lediglich 104.260. Ebenso zeigt die Kriminalstatistik, dass sich nicht nur die Anzahl der strafbaren Handlungen ändert, sondern auch Cyberkriminalität an Bedeutung gewinnt. Die Analyse der Kriminalitätsdaten der Statistik Austria weist auf eine Abnahme bei zwei Deliktgruppen hin: den strafbaren Handlungen gegen fremdes Vermögen (2003: 5.235 / 2012: 3.982) und den strafbaren Handlungen gegen Leib und Leben (2003: 2.340 / 2012: 1.414). Einen Anstieg gab es hingegen bei einer Deliktgruppe – den strafbaren Handlungen nach dem Suchtgift- bzw. Suchtmittelgesetz (2003: 1.553 / 2005: 2.737 / 2012: 1.731).

Von der verwaltungsinternen Wiener Stadtforschung wird durch die „Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung“ (SoWi)²² in fünfjährigem Turnus ein Monitoring von sämtlichen Lebensbereichen abgefragt und evaluiert. Neben der persönlichen Lebenssituation werden auch Lebensqualität und Wohnumfeld spezifiziert abgefragt. Demnach spiegelt sich der Rückgang der Kriminalität auch in einem zunehmenden Sicherheitsgefühl der Einwohner wider. Jene Delikte, von denen Personen am meisten betroffen sind, sind Diebstahl und Anpöbelungen bzw. verbale Beschimpfungen. Auch Einbrüche sind in diesem Zusammenhang zu nennen.

Eine aktuell durchgeführte Umfrage bestätigt, dass sich 37,1% der Befragten in Wien „sehr sicher“ fühlen. Weitere 49,1% fühlen sich „eher sicher“, und von den restlichen, knapp 14% gaben nur 2,3% Prozent an, sich „gar nicht sicher“ zu fühlen.

Mit zunehmendem Alter steigt das Sicherheitsbedürfnis in vielen Lebensbereichen an, während das subjektive Sicherheitsempfinden etwas abnimmt. Ein wesentliches Ergebnis der Studie ist, dass sich Menschen mit höherem formalen Bildungsgrad auch sicherer fühlen. „Wobei der Begriff Sicherheit hier nicht nur Gewaltfreiheit meint, sondern etwa auch die Verlässlichkeit in Sachen Energieversorgung oder Sozialhilfe.“²³

21 Vgl. U. W. Häberlin, Öffentlicher Raum, Zusammenleben & soziales Klima, in : K. König/Th. Manolakos (s. A 10).

22 Diese wird in regelmäßigen Abständen (1995, 2003, 2008 und 2013) durchgeführt und bietet ein Monitoring zu verschiedenen Themen; vgl. Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung (Werkstattbericht 147) Wien 2015.

23 Umfrage der Helfer Wiens während der „großen Sicherheitstour“ 2015.

Die Auswertungen zeigen ferner, dass das durchschnittliche Sicherheitsempfinden von der subjektiven Lebensqualität eines Stadtteils abhängt. Je höher das Sicherheitsempfinden, desto höher wird die subjektive Lebensqualität des Stadtteils wahrgenommen. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass bestimmte Arten von Delikten eine unterschiedlich hohe Betroffenheit auslösen. Bei Einbrüchen oder sexuellen Übergriffen spielt es kaum eine Rolle, ob die Lebensqualität des Stadtteils hoch, mittel oder gering ist. Hingegen ist die Betroffenheit bei Stadtteilen mit geringer Lebensqualität mehr von Bedeutung, wenn es sich um Delikte wie Diebstähle und Beschimpfungen handelt. Bestimmte Delikte wie Handgreiflichkeiten und körperliche Angriffe sind seltener in Stadtteilen mit höherer und mittlerer Lebensqualität, während sie in Gebieten mit geringerer Lebensqualität häufiger vorkommen.

2.2. Implikationen der Stadt Wien auf Basis der Grundlagen

Die Stadt wird durch neue Trends in der Wahrnehmung und Beanspruchung öffentlicher Freiräume, aber auch durch demografische und soziale Veränderungen vor neue Herausforderungen gestellt, die auch das Thema Sicherheit betreffen. Das Bestreben der Stadt Wien, mit dem Bundeskriminalamt bzw. der Polizei zu kooperieren ist sehr groß. Eine Sicherheitsplattform der Stadtentwicklung leistet hierbei seit Jahren gute Arbeit beim Austausch und der fachlichen Reflexion von Stadt(planungs)-themen, insbesondere des öffentlichen Raums.

In diesem Rahmen und mit anderen Stakeholdern konnten bisher wertvolle Erfahrungen aus der Praxis gesammelt werden. Grundlagen beim inhaltlichen Input waren Studien und Projekte der Stadtverwaltung ebenso wie neue Trends zur Planung im öffentlichen Raum, die im Zuge der Erarbeitung der Fachkonzepte zum Stadtentwicklungsplan festgeschrieben wurden. Ziel der Plattform ist es weiterhin, Know-how auszutauschen und gemeinsam einen Konsens zum Umgang mit dem Thema Sicherheit in der Stadtentwicklung zu erarbeiten. Dabei sollen auch die (technischen) Angebote der Sicherheitsindustrie kritisch reflektiert und der Expertenaustausch zwischen österreichischen Städten sowie dem Städtebund fortgesetzt werden, um bei angespannten finanziellen Möglichkeiten Ressourcen weiterhin besser abstimmen und vernetzt nutzen zu können.

2.3. Einflüsse auf das konkrete Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

Analysen gegenständlicher und ortsbezogener Untersuchungen zeigen weitere Einflüsse auf das Sicherheitsempfinden, z. B. „Disorder“-Phänomene wie Verschmutzungen, starke Abnutzungen oder Aspekte bei der Freiraumpflege. Unsicherheit kann mit kleinen, liegengelassenen Müllresten beginnen, durch abgenutzte Materialien verstärkt werden und bis zu unsicheren Orten reichen, die letztlich den Ruf einer „No-go-Area“ erhalten.

In einer sich an die quantitative Umfrage anschließenden qualitativen Studie wurden Faktoren von Verunsicherung an vier exemplarischen Orten Wiens – einem Bahnhof, einem Markt, einem Bezirkshauptplatz und einem öffentlichen Platz mit übergeordneter Bedeutung – erforscht.²⁴ Konkret wurden die Aspekte Menschen/ Dinge/ Bewegung am Platz sowie Image und Identität bearbeitet: Zu „Menschen am Platz“ zählen genderrelevante Ansprüche, vielfältige Gesellschaft (Diversität), aber auch marginalisierte oder deviante Gruppen.

Zu „Dinge am Platz“ zählen Verschmutzung, Licht, aber auch Materialien- und Pflanzenwahl. Es geht bei Einrichtungen im öffentlichen Raum um die Balance zwischen der Einschränkung von Einsehbarkeit (z. B. transparente Erdgeschosszonen und verglaste Ecken) einerseits und Übersicht andererseits. Ein Kiosk kann die Sicht behindern oder den Weg verstellen, er kann jedoch ebenso die Belebung – auch nachts – gewährleisten. Auch hier kann Belebung ein Schlüssel zur Sicherheit im öffentlichen Raum darstellen. Der differenzierte Umgang mit der Ausleuchtung öffentlicher Plätze stellt eine wichtige gestalterische Aufgabe dar. Oft wurde Flutlicht als Maßnahme eingesetzt, ohne zu hinterfragen, ob viel Licht auch viel Sicherheit bringt. In landschaftsähnlichen Parks, die auch einen ökologischen Wert besitzen, ist eine genauere Abwägung sinnvoll. Gut ausgeleuchtete Hauptwegestrecken, aber auch Zonen mit Streulicht und Dunkelheit sind gestalterische Varianten, die sinnvoll angeordnet sein müssen.

Die „Bewegung am Platz“²⁵ beinhaltet das Spannungsfeld zwischen Verweilraum und transitorischem Raum. Plätze müssen ausreichend Raum, auch Rückzugsmöglichkeiten bieten, um potenzielle Konflikte einzuschränken sowie Vermeidungsverhalten zu ermöglichen. Ausreichende Flächen für Fußwege sichern eine freie Auswahl an Wegelinien und ermöglichen ein Ausweichen bei Gefahren oder vor verunsichernden Situationen. Menschen unterschiedlichen Alters, unterschiedlichen Geschlechts und in den unterschiedlichsten Lebensphasen können unterschiedliche Geschwindigkeiten haben. Zu große Differenzen auf zu engem Raum verunsichern. Besonders betroffen sind Kinder, mobilitätseingeschränkte Menschen und ältere Menschen, deren Gebrechlichkeit zunimmt. Jene, die langsamer gehen und flanieren wollen, haben ebenso ein Recht auf ihren Raum, wie diejenigen, die zielstrebig strömen. Dies gilt auch für andere Verkehrsteilnehmer wie Auto- versus Radfahrende.

Image und Identität umfassen die Wahrnehmungen und Zuschreibungen des jeweiligen Raumes. Die Raumwahrnehmungen werden durch den menschlichen Maß-

24 Unter dem Titel „Physische und soziale Verunsicherungsphänomene – wie kann die Stadtplanung ihnen begegnen?“ wurden auch Experteninterviews und Erhebungen vor Ort (Vignettenanalyse) durchgeführt; vgl. *Querraum*, Planen – aber sicher! – Physische und soziale Verunsicherungsphänomene – Wie kann die Stadtplanung ihnen begegnen (MA18, Werkstattbericht 125), Wien 2012.

25 Vgl. das Kapitel „Bewegung am Platz“, in: ebda.

stab, verständliche Raumeinheiten, Erfassbarkeit und Orientierung in der Gestaltung hergestellt. Sich mit Räumen identifizieren zu können, ist von elementarer Bedeutung. Das heißt, dass die Menschen einen Bezug zum lokalen Raum aufbauen können. Hierzu zählt einerseits die Alltagsnutzung, also die Nutzbarkeit durch nutzungs-offene, vielschichtige und flexible Ausstattung der öffentlichen Räume. Andererseits sind die sozialen Prozesse der Menschen relevant. Dies kann durch Emanzipation in der Planung – Aktivierung und Partizipation von Bürgerinnen und Bürgern – hergestellt werden. Imagebildung kann jedoch positiv wie negativ wirken und dadurch einem Viertel bestimmte Merkmale (wie z.B. Trendviertel versus Ghetto) zuschreiben. Es kann zu Wechselwirkungen kommen, die einen guten oder schlechten Ruf verursachen und verstärken können. Daher ist es auch in der Auseinandersetzung mit Themen, die Verbesserungspotenziale enthalten, notwendig, die Orte nicht zu stigmatisieren oder ihren Ruf nicht durch veraltete oder (nur) konstruierte Problemlagen zu schädigen. Die lokale Identität sowie deren Raumbezug wirken in diesem Zusammenhang mit. Damit sind auch die Meinungsmacher angesprochen, wenn es um kollektive Erinnerungen und tradierte Geschichten geht. Negative Einflüsse, auch durch mediale Zuschreibungen sind oft folgenschwer. Da kommunale Maßnahmen den bisherigen Ruf eines Ortes ändern können, sind bei der Stärkung der Identität lokale und funktionale Teilräume zu berücksichtigen und durch Planung zu fördern.

Solche Studien dienen in der Stadtplanung Wiens als vertiefendes Element von Planungsempfehlungen vor Umgestaltungen (z. B. Anforderungen für Leitbilder, Kriterien für Ausschreibungen oder Zieldefinitionen für Wettbewerbe) und führen zu mehr Sorgfalt bei Detailplanungen. Die Resultate sind für Planungsmaßnahmen sowohl hinsichtlich der Architektur als auch der Landschaftsarchitektur von Bedeutung.

Die physische Umwelt besteht aus vielen Elementen, die mehr oder minder „designed“ sind und in einem (veränderbaren) Setting unsere Umgebung bilden. Diese Umgebung sollte bewusst „konfiguriert“ werden. Dabei sind die unterschiedlichen Professionen gefordert, nicht nur technische, sondern auch sozialwissenschaftliche.

3. Die sichere Stadt – physische und soziale Herausforderungen

Urbane Räume sind nicht denkbar ohne die Vielfalt der Menschen, die sie beleben. Je mehr Leben auf Straßen und Plätzen stattfindet, desto attraktiver erscheinen diese. Das Zu-Fuß-Gehen ermöglicht Begegnung, schafft aber auch Konfrontation mit Ungewohntem. „Sehen und Gesehenwerden“ wird zu einer Motivation, den Raum zu bevölkern. Die Anzahl von „sozialen Augen“ wird größer, und die Einzelnen fühlen sich sicherer.

Dass Menschen unterschiedlichen Alters, unterschiedlichen Geschlechts und in unterschiedlichen Lebensphasen auch unterschiedliche Empfindungen bei der Nut-

zung von Straßen und Plätzen haben, ist in der Planung „state of the art“. Die Beurteilung öffentlicher Räume lediglich nach Kriterien der Straßenverkehrsordnung (Sicherheit, „Leichtigkeit und Flüssigkeit“ des Verkehrs) blendet bekanntlich wichtige Teilkomponenten des Systems Stadt aus. Dieser Betrachtungswinkel muss geöffnet werden. Der öffentliche Raum ist nicht bloße Restfläche und Verbindungsfunktion zwischen zwei Orten. Er ist ein Ort für sich, substantiell und eng verknüpft mit dem städtischen Umfeld. Er ist der Ort, der den Charakter, den Ruf und das Gesicht der Stadt ausmacht. Er ist nicht nur physischer Ort, sondern auch sozialer Ort. Als solches muss er bei Planungen behandelt werden. Sind die sozialen Funktionen stimmig, wird das Sicherheitsgefühl weniger in Frage gestellt. Technische Sicherheitssysteme hingegen sind oft nur die zweitbeste Lösung. Videokameras können zwar bei der Aufklärung von Straftaten helfen, jedoch nicht davor schützen.

Angesichts des Wettbewerbs unter den Städten wird Sicherheit zunehmend zu einem gewichtigen Standortfaktor. Da sich derzeit viele Städte in einer Wachstumsphase befinden, spielen bereits Aushandlungsprozesse um die (Neu-)Verteilung der Ressource Raum eine große Rolle. Begehrlichkeiten um den (frequentierten) zentralen Raum oder die „gute“ Lage können zu Machtfragen, auch zur Verdrängung oder zu Schließungstendenzen führen. Viele Aushandlungsformen werden auch konkret auf der Straße geführt. Urbane Räume sind Orte der Verhandlung. „Menschen am Platz“²⁶ sind auch gekennzeichnet von Unterschiedlichkeit, verschiedenen Interessen und somit nicht immer vom Prinzip des Miteinanders. Je besser „Image und Identität“ erfahrbar werden und je mehr Leben im öffentlichen Raum stattfindet, desto attraktiver und sicherer wird dieser sein.²⁷ Andererseits sind Konflikte in dichten Städten nicht immer zu vermeiden und werden sogar gebraucht. Sie sind nicht vorschnell zu kriminalisieren, sondern als Anlass für gesellschaftliche Aushandlungsprozesse in einer Demokratie zu betrachten.²⁸

3.1. Soziale Umwelt im öffentlichen Raum: Inklusion und Integration

Je monofunktionaler ein Raum wahrgenommen wird, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass er zum Angstraum werden kann, dass ihn weniger Menschen nutzen und er somit „ausgestorben“ wirkt und trist. Dies kann eine Negativspirale in Gang setzen.

Vor allem Alltagsirritationen hinterlassen bei vielen Bürgern größere Verunsicherungen. Dabei handelt es sich um sozial-psychologische Phänomene wie beispiels-

26 Vgl. das Kapitel „Menschen am Platz, in: *Querraum* (s. A 24).

27 Vgl. *Querraum* (s. A 24), S. 78 ff.

28 Vgl. S. *Tillner/K. Licka*, Richtlinien für eine sichere Stadt. Beispiele für die Planung und Gestaltung sicherer öffentlicher Räume, Wien (MA 57) 1995.

weise Jobverlust, Abstiegsängste, oder das Lösen (traditioneller) Bindungen. „Die stark verunsichernde Wirkung resultiert aus unterschiedlichen Faktoren. Alltagsirritationen sind häufig Indikatoren für weitreichendere ökonomische, soziale oder kulturelle Defizite in den Kommunen, die in der Regel zu Dauerproblemen führen. Dabei ist oftmals nicht eindeutig, wodurch diese verursacht werden oder wer die Schuld für das Ärgernis trägt. Die Beseitigung von Alltagsirritationen lässt sich in vielen Fällen nicht aus eigener Kraft bewältigen, und gleichzeitig existiert oftmals keine Institution, welche die Irritation schnell und dauerhaft zu beseitigen vermag. Das heißt, die Beseitigung von Alltagsirritationen ist für den einzelnen häufig nicht zufriedenstellend leistbar, was bei vielen Bürgern in einem Gefühl von Ohnmacht und resignierendem Vermeide-Verhalten resultiert.“²⁹

Gehen wir davon aus, dass das wichtigste Definitionsmerkmal der öffentlichen Räume als öffentliches Eigentum ihre Zugänglichkeit für alle ist, treffen hier die unterschiedlichsten Gruppen der Bevölkerung, mit zum Teil unterschiedlichen Lebenskonzepten, aufeinander: Junge, Alte, Berufstätige, Nichtberufstätige, unterschiedliche Kulturen und Lebensstile oder auch marginalisierte Menschen wie z.B. Obdachlose. Präsenz und Sichtbarkeit mancher Gruppen im öffentlichen Raum sind nicht allen angenehm. Beispielsweise sind Menschen, deren Wohnungen überbelegt und schlecht ausgestattet sind, besonders auf die Nutzung des öffentlichen Raumes als „Verlängerung“ des eigenen Wohnraumes angewiesen. Diese gleichsam „nach draußen getriebenen“ Gruppen haben aber sehr unterschiedliche Möglichkeiten und Praktiken, vom öffentlichen Raum Besitz zu ergreifen. Unter ihnen wirken besonders jene ausgrenzend, die anderen Gruppen „gefährlich“ oder „unbehaglich“ erscheinen und die den Raum lange besetzen. Insbesondere männliche Jugendliche mit Wanderungshintergrund, Konsumenten legaler und illegaler Drogen, Straßenprostituierte und Punks sind solche Gruppen. Es fürchten sich insbesondere ältere Menschen, Kinder und Frauen.³⁰ Ausgrenzung jedoch löst keine Probleme und kann im Sinne einer „offenen Stadt“, oder gar einer Stadt mit dem Prädikat „Menschenrechtsstadt“ auch nicht gewollt sein. Eigene Abstiegsängste können aufsteigen, wenn beispielsweise die Diskussion rund um das Thema „Betteln in der Fußgängerzone“ in den Medien aufgegriffen wird. Dennoch ist es wichtig, diese mehr oder weniger großen Ärgernisse, teilweise Ordnungswidrigkeiten und nonkonformistischen Verhaltensweisen von wirklich strafrechtlich relevanten Delikten zu unterscheiden.

„Ein öffentlicher Raum (mit seiner Ausstattung, Nutzung und Konstruktion) wirkt dann exkludierend (desintegrativ), wenn er – entsprechend dem auf ihm lastenden

29 U. Bösebeck, *Stadtluft macht frei – und unsicher*. Beiträge der Stadtplanungsprofession für mehr Sicherheit in der Innenstadt, Kassel 2001, S. 165 f.

30 A. Breitfuss u.a. (s. A 18), S. 25.

Nutzungsdruck – destruktive Konflikte fördert, einzelne Gruppen (aktiv) ausgrenzt und/oder die Befriedigung ihrer Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum verhindert.“ Ebenso wirkt er dann „integrativ, wenn er – entsprechend dem auf ihm lastenden Nutzungsdruck und seiner Potenziale – geeignet ist, die Nutzungsansprüche der vorhandenen Gruppen so weit wie möglich zu befriedigen. Dies kann durch bauliche Angebote und/oder durch zeitliche und räumliche Arrangements geschehen.“³¹ Obgleich viele Ängste die private Sphäre und nicht den öffentlichen Raum betreffen, wird diesem vieles zugeschrieben. Auch Alltagsirritationen, ausgelöst etwa durch den Anblick fremder Lebenskonzepte (also nicht strafrechtlich relevante Delikte), können aus Bürgerschaft, Medien und Politik den Ruf nach vermehrtem Einsatz von Polizei und die Forderung nach Kriminalitätsbekämpfung provozieren. Der Ruf nach Bewachung indes, nach patrouillierenden Ordnungsdiensten oder anderen Kontrollorganen schürt auch Misstrauen und Furcht. Weiterwirkende Konzepte und Strategien sind gefragt. Jane Jacobs hatte formuliert, Sicherheit in Stadtquartieren könne nicht allein von Polizeipräsenz hergestellt werden, sondern ergebe sich aus einem komplexen Netzwerk von Nutzungen, Menschen und freiwilligen Kontrollen.³² Der Wiener Ansatz der „sozialen Nachhaltigkeit“ als Säule der Wohnbauförderung zu definieren und in den Erdgeschosszonen der Neubaugebiete hauseigene Gemeinschaftsräume oder gar öffentliche Schulzwecke zu integrieren, ist hier nicht nur praktisch, sondern auch vorausschauend im Hinblick auf solche freiwilligen Kontrollen. Die Sockelzone auch privat errichteter Wohngebäuden öffentlich zu nutzen, ist in doppelter Hinsicht gesellschaftsrelevant: Zum einen werden kostbare Ressourcen (monofunktionale Bauten und Grundflächen) gespart, zum anderen werden Erdgeschosszonen belebt und einsehbar. Lagernutzungen können wieder in die Keller verlagert und menschliches Leben kann ebenerdig, barrierefrei und sichtbar werden.³³

Lokale soziale Arbeit, Gemeinwesenarbeit und Partizipation leisten einen wesentlichen Beitrag zur friedlichen und sicheren Stadt. Präventive Planung und Politik sollten daher auch in Jugend- und Sozialarbeit (Streetwork) investieren. Hier haben sich in Wien die Konzepte „fair play“, Parkbetreuung, „help U“ sowie „SAM“ etabliert und als äußerst wirksam erwiesen, zumal die Sichtbarkeit von „Fachkräften vor Ort“ sich als besonders relevant für die subjektive Sicherheit herauskristallisierte – besonders bei Großveranstaltungen, an so genannten „hot spots“ oder in der Nacht.³⁴

31 Eine Gegenüberstellung von integrativ und desintegrativ wirksamen Faktoren im öffentlichen Raum verdeutlicht die zugrundeliegenden Mechanismen; vgl. ebda., S. 32 ff.

32 J. Jacobs (s. A 2), S. 175.

33 Vgl. U. W. Häberlin, Das Leben im Erdgeschoss im Wandel, in: *Stadt Wien/Stadtentwicklung*, Perspektive Erdgeschoss, Wien (MA 18, Werkstattbericht Nr. 121), S. 228 ff; verfügbar auf: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008355.pdf [10.01.2016].

34 Vgl. *Querraum* (s. A 24), S. 28 ff.

Hilfreich sind auch Angebote und Konzepte außerschulischer Jugendbetreuung, um Gefahrenpotenzial frühzeitig zu erkennen und präventiv zu wirken. Eigens eingerichtete Jugendinstitutionen bieten das ganze Jahr über spannende Freizeitaktivitäten für Kinder, Familien und Jugendliche. Zusätzlich bieten sie Informations-, Beratungs- und Fortbildungsmöglichkeiten zu verschiedensten Themen.

„Gute Sozialpolitik ist die beste Sicherheitspolitik“, betonte Wiens Bürgermeister Häupl 2013 auf dem österreichischen Städtetag.³⁵ Ein funktionierender Wohlfahrtsstaat trägt am besten zur Reduktion von Lebensrisiken bei und kann vieles abfedern. In diesem Sinne brauchen wir ein breites und integrales Verständnis der Sicherheit, das vorausschauend ebenso die Lebensqualität mitdenkt.

Das Zusammenleben ist bereits zu Zweit eine Aufgabe. Im öffentlichen Raum erfordert es jedenfalls Akzeptanz von Differenzen und auch von deviantem Verhalten, sofern es nicht kriminell ist. Sollen Exklusionsmechanismen gering gehalten werden, sind Aspekte zu stärken, die Unterschiede als positives Potenzial einer Gesellschaft begreifbar machen. Besondere Bedeutung kommt dabei der „Anwaltsplanung“ zu. Deren zentrales Anliegen ist die Stärkung von Interessen marginalisierter Bevölkerungsgruppen.³⁶ Auch Funktions- und Sozialraumanalysen sind ein wichtiger Schritt, um Marginalisierte grundsätzlich zu identifizieren, und auch geeignet, soziale Ansprüche der eher „leisen Stimmen“ in die Planungsergebnisse zu transportieren.³⁷

3.2.1. Steuerung, Gemeinwesenarbeit und Management im öffentlichen Raum

Um den Bewohnerinnen und Bewohnern eine Vielzahl an verschiedensten Nutzungen unter Berücksichtigung auch devianter Lebensweisen im wertvollen öffentlichen Raum zu ermöglichen, bietet ihnen die Stadt Wien zweierlei: einerseits Vorsorge, Gestaltung und Erhaltung – erfolgreich präventive soziale Angebote zur Steigerung der Lebensqualität. Andererseits wurden auf subjektive Unsicherheitsgefühle, Devastierungen und Konflikte im öffentlichen Raum nicht etwa mit „Bürgerwehren“ oder „Parksheriffs“ reagiert, sondern mit Ansätzen der Sozialpädagogik und Jugendarbeit. Spezielle Einrichtungen oder Organisationen, wie die „Fair Play Teams“ oder die „Parkbetreuung“, kümmern sich um die bereits genannten sozialen Verunsicherungsphänomene betroffener Menschen und um deren soziale Hilfsbedürftigkeit. Diese und weitere Fachkräfte vor Ort nehmen die Angst vor Unbekanntem und sichern

35 Vgl. Österreichische Gemeinde-Zeitung, ÖGZ 2013.

36 U. Bösebeck (s. A 29), S. 171.

37 Vgl. U. W. Häberlin, Funktions- und Sozialraumanalyse: Erhebungsmethode zu leisen Stimmen bei der Planung öffentlicher Räume. Anwendungen aus der Praxis der Stadtentwicklung in Wien, in: J. Fritz/N. Tomaschek (Hrsg.), Die Stadt der Zukunft. Aktuelle Trends und zukünftige Herausforderungen, Wien 2015.

gleichzeitig die öffentliche Ordnung.³⁸ Die Fair-play-Teams fördern gegenseitiges Verständnis und Rücksichtnahme, sie interessieren sich für Anliegen und Bedürfnisse der Menschen und unterstützen und vermitteln bei der Bewältigung von Konflikten. Je nach Bedarfslage regen die Teams zur rücksichtsvollen Nutzung des öffentlichen Raumes und zum gemeinsamen Tun an. Ein wichtiges Anliegen der Teams ist es, Alltagsrassismus aufzugreifen, zu thematisieren und Vorurteilen entgegenzuwirken.

Daneben gibt es in Wien die Vereine der Parkbetreuung, die animative, freizeitpädagogische Betreuung leisten. Dieses Angebot entstand aus dem Ansatz, ein konfliktfreieres Zusammenleben unterschiedlicher Generationen im öffentlichen Raum zu ermöglichen. Bei Ideen und Wünschen zur Veränderung wird die Eigeninitiative gefördert. Durch das Wahrnehmen von Bedürfnissen tragen die Fair-play-Teams dazu bei, dass bei Parknutzern und Parkanrainern die Zufriedenheit im eigenen Lebensumfeld steigt. Auch bietet man – outdoor und indoor – altersspezifische Freizeitangebote sowie Dialoggruppen im Park an. Mit dieser gemeinsamen Interaktion wird eine nachhaltige Verbesserung des sozialen Klimas am Aktionsort angestrebt. Das Angebot soll ferner dazu beitragen, dass sich Jung und Alt stärker mit dem öffentlichen Raum identifizieren. Den Kindern stiftet Mitmachen nicht nur kostenlose Spielmöglichkeiten, sondern auch persönliche Unterstützung und soziale Sicherheit. Die Betreuerinnen und Betreuer sind Vertrauenspersonen, die sich für die Bedürfnisse und Interessen der Jugendlichen einsetzen und ihnen individuelle Entfaltungsmöglichkeiten bieten. Auch der Abbau von Vorurteilen zwischen den Kulturen und Generationen sowie Chancengleichheit durch Mädchen- und Jungenförderung sind wesentliche Ziele der Parkbetreuung.

3.2.2. Aneignung von Raum und zivilgesellschaftliche Initiativen

Unter dem Motto „Die Stadt gehört allen“ äußern zivilgesellschaftliche Initiativen vermehrt ein Mitspracherecht bei der Nutzung des öffentlichen Raums. Projekte wie Gemeinschaftsgärten können Nachbarschaften unterstützen, Vertrautheit generieren und dadurch zu einem besseren Sicherheitsgefühl beitragen. Es bilden sich emanzipatorische Gruppen wie „Asphaltpiraten“, „Gehsteig-Guerilleros“, es werden „Frühstücke am Gehsteig“ oder „Lange Tafeln“ im Straßenraum ausgerichtet. „Rasen am Ring“ „findet Stadt“, wie es in Wien heißt. Solche Initiativen werden von Privatpersonen gegründet, um Straßenräume anders als nur für das Abstellen von Autos zu nutzen. Durch temporäre Aktivitäten wie Spielen, Picknicken, Grillen oder „es sich im Liegenstuhl unter einem Sonnenschirm auf einem Rasenteppich gemütlich machen“ werden Straßen belebt.

38 Eine Eingrenzung festgeschriebener Verhaltensregeln wurde von der Suchthilfe Wien 2012 in einem eigenen Leitfaden für Menschen, die sich im öffentlichen Raum aufhalten, zusammengestellt.

Das Abbauen von Hürden bei der privatrechtlichen Nutzung des öffentlichen Raums, die Unterstützung von gemeinschaftsbildenden Initiativen („Grätzloasen“), sowie eine niederschwellige Aneignung („Wiener Spielstraßen“ – eine Initiative, bei der Straßenabschnitte für den motorisierten Verkehr gesperrt und Kindern zusätzliche Spielräume zur Verfügung gestellt werden) sollten vereinfacht und verbessert werden. Hierzu wurden mit „DIY – Do it yourself“ von der Stadt Wien Handlungsempfehlungen herausgegeben.³⁹

4. Zusammenfassung

Die gewonnenen Erkenntnisse untermauern die Strategie, Orte in der Stadt zu beleben, um sekundär das Sicherheitsempfinden zu verbessern. In der Planung gilt es, gemischte Nutzungen in einer qualitätsvollen Dichte der Bebauung sowie „überschaubare“ Dimensionen anzustreben. Wichtig ist das Vermeiden von monofunktionalen Räumen. Planung hat auf zahlreichen Ebenen vielfältige Planungs- und Gestaltungsmöglichkeiten, die positiv wirken und eine gute Basis für das Sicherheits-Image einer Stadt schaffen können.⁴⁰

Die Erkenntnis, dass die Planung mit dem Aufbau von interdisziplinären Kooperationen, durch die frühzeitige Abstimmung auch mit den Ordnungsdiensten sowie durch gemeinsame Konzepte Erfolge erzielen kann, ist zwar nicht neu, muss jedoch noch stärker in die Prozesse selbst integriert werden. Besonderes Augenmerk gilt dabei der Steuerung der Prozesse (Monitoring) und einer „lernenden Planung“ (Evaluierung der Planungsziele hinsichtlich Gebrauchswert und Rezeption). Inhaltlich sind spezialisierte Stadtforschung, sensibilisierte Analysen vor der Planung und die Eruiierung potenzieller Nutzungsbedürfnisse und Ausschlußmechanismen gewinnbringend.

Bei hochfrequentierten Gebieten wie Bahnhofsvorplätzen ist ausreichender Bewegungs- und Verweilraum zu gewährleisten sowie auf die Ausgewogenheit zwischen Bewirtschaftung und konsumfreien Räumen zu achten. Dabei sollten stets auch die Nutzungsansprüche schwächerer Gruppen berücksichtigt werden. Bezüglich der Geschwindigkeiten sind ausreichend transitorischer Raum und Verweilraum zu sichern und Verweilqualitäten auch für ruhigere öffentliche Räume zu schaffen. Die Beachtung von freien Sichtbeziehungen ist sowohl tagsüber als auch nachts notwendig. Abseits liegende Orte sollten durch Anziehungspunkte (sog. „Attraktoren“) Interesse

39 Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.), Do it yourself Stadtanleitung, Wien 2014; verfügbar auf: www.gbstern.at/projekte-und.../stadtgestalten/diy-stadtleitung/ [10.01.2016].

40 Ergebnisse aus dem Wiener Projekt „Identität und Raum“ werden derzeit zur Publikation als Werkstattbericht der MA 18 vorbereitet.

wecken. In diesem Zusammenhang plädierte Jane Jacobs für Bars oder andere Nahversorger, die lange geöffnet sind und auch nachts eine Sicherheitszone herstellen.

Bei Umbau- und Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum gilt es, das Instrument der „Funktions- und Sozialraumanalyse“ verstärkt anzuwenden. Berücksichtigung verdienen hierbei die weitreichenden und nachhaltigen Zukunftsplanungen, die kommunale Präventionsarbeit sowie das gemeinwesenbezogene Community Policing. Die interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen Sicherheitsforschung, Gemeinwesenarbeit, Landschafts- und Raumplanung sowie Stadtentwicklung muss weitergeführt und in ihrer Wissensbasis vertieft werden.

Aus Sicht der Stadtforschung ist es ein ernst zu nehmendes Problem, wenn der öffentliche Raum und seine freie und ungehinderte Nutzung strukturell eingeschränkt oder in Frage gestellt wird – schließlich ist die urbane und offene Stadt ein wesentliches Leitbild der Profession der Stadtentwicklung und -planung. Das Leben in der Stadt und die belebten öffentlichen Räume sind nicht nur zur Sicherheitsprävention wichtig, sondern auch Garant für die urbane Stadt selbst. Das gesellschaftliche Miteinander, die Förderung der Solidarität und „urbanen Kompetenz“ im Sinne von Folgen- und Risikoabschätzung, die Sensibilisierung hinsichtlich eines Miteinanders mit Akzeptanz der Menschenrechte und Diversität werden auch künftig fachliche und politische Unterstützung benötigen. Dennoch kann es dabei nicht um das Erreichen eines perfekten Endzustandes gehen, sondern immer um veränderungsfreundliche und entwicklungsfähige Konzepte, die modifiziert und nachgebessert werden können.

Healing City and Architecture Die Bedeutung leiblicher Faktoren für das Befinden

Tosender Lärm, Verkehr, überall drängelnde Menschen, monotone Stadtbilder und schlechtes Gestaltungsniveau – dass alle diese Faktoren krank und depressiv machen können, beschrieb Alexander Mitscherlich in seinem aufrüttelnden Bestseller der 1960er Jahre „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“.¹ Aufrüttelnd wirkte Mitscherlichs These, dass die Leitwörter der Moderne „Licht, Luft, Sonne“ sowie die autogerechte und nach Funktionen getrennte Stadt nicht ausreichen, um die Stadt gesunden zu lassen.

In den 1980er Jahren machte der Begriff des „Sick-Building-Syndroms“ die Runde. Bauschadstoffe, Schimmel, Klimaanlage, Verkehrslärm und Luftverschmutzung durch Feinstaub waren nur einige der krankmachend genannten Faktoren. Parallel dazu entwickelte sich die Baubiologie- und Ökologie-Bewegung. Der unmittelbare Bezug zwischen Gestaltung und Krankheit wurde immer deutlicher herausgearbeitet.

Heute, 30 Jahre später, gibt es eine gesellschaftliche Diskussion, in deren Mittelpunkt der Begriff der Salutogenese steht, die Entstehung und Erhaltung von Gesundheit. Statt von „Sick-Building Syndrom“ ist nun die Rede von „Healing Architecture“ und „Healing City“. Die Frage lautet nicht mehr: Was macht uns krank?, sondern: Was macht uns gesund? Was braucht es, damit wir uns in unserer Umgebung körperlich, seelisch und sozial wohl befinden? Wie lassen sich urbane Lebenswelten entwickeln, erhalten und verbessern, die ein lebenswertes, erfülltes und sinnvolles Dasein ermöglichen? Wie lassen sich im Besonderen die zunehmenden Ansprüche einlösen, alternden, kranken oder behinderten Menschen ein weitestgehend selbständiges, selbstbestimmtes und sozial integriertes Leben zu erlauben? Wie kann man die insbesondere in Städten verbreiteten chronischen Krankheiten wie Fettleibigkeit, Diabetes, Depressionen und Stress² reduzieren? Vielfältig und vieldimensional sind die Einflüsse der gebauten Umwelt auf Gesundheit und Lebensqualität.

In den 1980er Jahren gab es hierzu kaum psychologische Erkenntnisse. Inzwischen haben sich die empirisch wissenschaftlichen Forschungen im Bereich der Umwelt-

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

2 Vgl. Das Zukunftsinstitut, Metropolen von morgen: gesunde Städte, in: www.zukunftsinstitut.de/artikel/metropolen-von-morgen-gesunde-staedte [22.10.2015].

Psychologie vervielfacht. Zunehmend wird erkannt und anerkannt: Physische, psychische und soziale Gesundheit werden entscheidend von Städtebau, Architektur und Innenarchitektur beeinflusst. Tausende Studien belegen nun, dass bestimmte Umgebungen, bestimmte Gestaltungsweisen dem Menschen gut tun, Stress reduzieren und damit auch Heilungsprozesse fördern und beschleunigen können.

Als besondere Beispiele gelten die Gesundheitsbauten. Seitdem wissenschaftlich belegt ist, dass Gesundung eines Menschen stark mit dessen Wohlbefinden zusammen hängt, spielt das Wissen um eine angenehme Stimmung und Atmosphäre rund um den Heilungsprozess von Patienten eine maßgebliche Rolle. Erkenntnisse der Psychologie und Neurowissenschaft bilden die Grundlagen, „auf denen die Auswirkungen von Emotionen auf Krankheit in Betracht zu ziehen sind.“³ Krankenhäuser sollten so angelegt werden, dass sie „die emotionale Verfassung unterstützen und die Stimmung heben.“⁴ In Ländern wie den USA und England boomt das Thema bereits. Krankenhäuser werden zunehmend nach Prinzipien von „Healing Architecture“ gestaltet, um Stress, das wesentliche „Kern“-Problem in der Gesundheitspflege zu reduzieren.⁵ Die Umgebung, die das Wohlbefinden des Patienten sowie der Mitarbeiter unterstützt, wird auch „Care by design“ genannt. Aber nicht nur für Krankenhäuser ist es heute sinnvoll, sich mit dem Wissen zu beschäftigen, wie gebauter Raum Stimmungen und physiologische Reaktionen beeinflussen kann.

Die Forschung zum vieldimensionalen leiblichen Erleben von Stadträumen bietet auch Impulse für eine „heilsame“ Stadtgestaltung. Zu einer vieldimensionalen sinnlichen Wahrnehmung gehört auch ganz wesentlich das körperliche Spüren, dessen Bedeutung für das räumliche Erleben bis vor kurzem unterschätzt und vielfach ignoriert worden ist. Erleben wir mit all unseren Sinnen körperlich und mental eine Resonanz im Raum, so fühlen wir uns wohl und sicher. Diese leiblichen Resonanzen treffen für architektonische Innenräume, Stadträume und selbst Landschaftsräume gleichermaßen zu.

1. Wahrnehmung durch leibliche Resonanzen: »Embodied Mind«

Ein neuer Schwerpunkt zur Erforschung einer gesunden und heilsamen Umweltgestaltung liegt in der Wahrnehmung leiblicher Resonanzen und deren Bedeutung für das Befinden. Hierbei ist davon auszugehen, dass unser Körper das Denken und die Emotionen viel stärker beeinflusst als bislang angenommen. Theoretiker des „Embodied Mind“-Ansatzes entwickelten in den letzten Jahren die Aufsehen erregende

3 E. M. Sternberg, Heilende Räume, Amerang 2011, S. 240.

4 Ebda, S. 245.

5 R. Cama, Evidence-based healthcare design, Hoboken/New Jersey 2009, S. 6.

These, dass unser Wahrnehmen, Denken und Handeln fundamental auf unserer körperlichen Existenz beruht und aus dieser erwächst. „Embodied Mind“ heißt der neue Ausdruck, den sich diese Bewegung auf die Fahnen geschrieben hat.⁶ Da er sich nur schlecht und unbeholfen übersetzen lässt, etwa als „verkörperter Geist“, wird er im Weiteren in der englischen Form benutzt.

Das lange ignorierte oder zumindest wenig beachtete leibliche Spüren dürfte eine fundamentale Rolle bei allem Wahrnehmen und Erleben spielen. Nicht nur könnte es durchaus sein, dass die Einheit der Wahrnehmung sich letztlich über den Körpersinn herstellt. Erlebnisse könnten umso intensiver empfunden werden, je intensiver der Körpersinn involviert ist. Überhaupt scheint das Körpergefühl für das Raumerleben eine wichtige Rolle zu spielen. Die scheinbar so deutlich visuell vermittelte dreidimensionale Wahrnehmung ist ohne Kinästhetik nicht möglich. Sehen und Betrachten erfordern leibliche Ausrichtung, zumindest aber Augenbewegungen; ein Haus besichtigt man, indem man sich bewegt. Leiberleben wirkt auf vielfältige Weise in den Raum. So sieht man einer Eisenkugel bereits auf Entfernung ihr Gewicht an, Türen ihre Schwer- oder Leichtgängigkeit. Hier liegt die Hantierungserfahrung mit Materialien zugrunde, so dass entsprechende leibliche Resonanzen synästhetisch angeregt werden können. Die Wahrnehmung umweltlicher „Aufforderungen“ – etwa einer Bank als willkommener Sitzgelegenheit – impliziert komplementäre leibliche Wahrnehmungen und Antizipationen.⁷

Wie sich das Erleben und Verstehen von Architektur leiblich auswirkt, zeigt sich besonders eindrücklich an sakraler Architektur. Viele Kathedralen und Kirchen schaffen über die in ihnen herrschenden Atmosphären außeralltägliche sakrale Orte: Mit dem Körpersinn wird die Wahrnehmung gebauter Umwelt durch die anderen Sinne unterstützt. Beispielsweise tragen Weihrauch (Geruch), das gedämpfte Licht mit Kerzenschein, die so genannte heilige Dämmerung, von oben hereinfließendes Licht (Sehen), die Ruhe (Akustik) oder die szenische Ausrichtung der Säulen zum Altar (visuell-propriozeptive Synästhetik) zur meditativen und sakralen Stimmung in Kirchen bei (vgl. Abb. 1). Diese quasi-physikalischen Gegebenheiten verschmelzen mit der religiösen Gestimmtheit und dem Kosmos religiösen Wissens zum ganzheitlich integrierten leiblich-räumlichen Erleben und Gestalten etwa von Andacht, Gebet oder kirchlichem Ritual. All die verschiedenen synästhetischen Anmutungen begünstigen Entspannung, innere Besinnung, die Kontemplation und die Selbst-Begeg-

6 G. Lakoff/M. Johnson, *The Meaning of the Body. Aesthetics of Human Understanding*, Chicago/London 2007; vgl: K. Brichetti/F. Mechsner, Eine neue Ästhetik für Architektur und Städtebau? Inspiration durch Ansätze zum „Embodied Mind“, in: *Forum Stadt* 38. Jg. (2/2011), S. 145-162.

7 Vgl. K. Brichetti/F. Mechsner, Synästhetische leiblich-räumliche Resonanzen. Synästhesie. Leib – Raum/Architektur, in: *Wolkenkuckucksheim. Internationale Zeitschrift zur Theorie der Architektur*, 18. Jg., Heft 33/2013, S. 189-206.

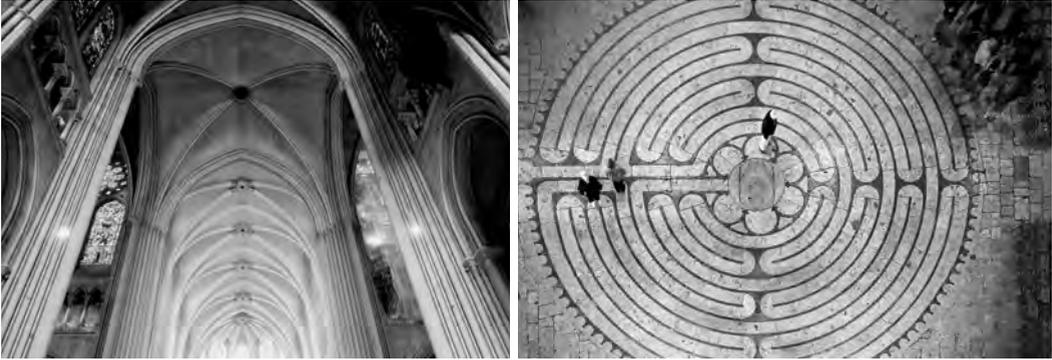


Abb. 1: Kathedrale Chartres, 1194-1260. Im architektonischen Erleben verschmilzt leiblich-räumliches Empfinden mit Gefühlen, Erinnerungen und Gedanken zu einer emotional und geistig vertieften Erfahrung; Foto: *K. Brichetti*.

Abb. 2: Labyrinth in der Kathedrale Chartres. Der Besucher sucht langsam auf dem Labyrinth seinen Weg zur Mitte zu finden. Der Weg steht als Metapher für das Leben, vom Weltlichen zum Innersten bzw. auch Göttlichen. Das sehr langsame Schreiten hat einen Einfluss auf unser Befinden. Mit der architektonischen Gestaltung von langsamen Bewegungsabläufen mittels einer architektonischen Choreographie wie hier dem Labyrinth kann daher ganz gezielt Entspannung erzeugt werden; Foto: *S. Sonnet*.

nung. Das leiblich-räumliche Erleben, obwohl im körperlich-dinglichen verankert, geht über das rein körperlich-dingliche weit hinaus. Nicht nur unmittelbar Sensorisches, auch geistiger Gehalt kann leiblich-räumlich gespürt werden. Ohne diese Möglichkeit wäre kaum verständlich, warum Architektur nicht nur Zeichen oder metaphorisches Abbild von Nichtdinglichem sein kann, sondern im Zusammenhang gestalthafter Erfahrung Sinnhaftigkeit und kulturelle Bedeutung unmittelbar verkörpern und leiblich-räumlich erlebbar machen kann.

Sakrale Anmutungen finden sich ebenso in Räumen der Kunst (z.B. Museen), um eine rituelle Distanz zum Alltag zu evozieren, welche Erbauung und Besinnung, Erhebung und Andacht provozieren. Peter Zumthors Therme Vals ist ein Paradebeispiel eines sakral anmutenden Entspannungsraumes. Gleichsam wie in der Kathedrale Chartres (vgl. Abb. 1 u. 2) leitet die Therme Vals einen Transformationsprozess ein, zwar keinen religiösen, aber einen der Entschleunigung. Gestalterische Mittel sind z.B. der Blick in die Natur, die 1,50 m flachen Stufen, die eine entschleunigte, langsame Bewegung nach sich ziehen, die unterschiedlichen Schwellen und eine Choreographie, die die Bereiche der Einstimmung, Verwandlung, Reinigung und Wasser, Ruhe und Erholungsbereich einleiten. Warum also sollten Architekten sich nicht von sakraler Architektur inspirieren lassen, um entschleunigte Umwelten zu gestalten,

die dem „Kernproblem“ Stress entgegenwirken? Ganz alltägliche Gebäude wie Schulen, Bürokomplexe oder Wohnbauten könnten bewusst Zonen einplanen, entschleunigte Bereiche integrieren. Ähnlich wie die Gesundheitseinrichtungen immer stärker sich auf „Healing Design“ einlassen, um im Zuge der Privatisierungen unter neuen Ansprüchen konkurrenzfähig zu bleiben, werden unsere Städte von morgen immer mehr Gesundheit und Wohlbefinden aktiv fördern und entwickeln.

2. Faktoren für das Befinden in Räumen

Wie sehr die ästhetische Gestaltung zum Befinden beitragen kann, belegten Gary W. Evans mit seiner Kollegin J.M. McCoy von der Cornell University in Ithaca (USA) 1998 mit ihrer Publikation „When buildings don't work: the role of architecture in human health“. Sie forderten, man möge sich stärker mit der psychologischen Wirkung von Architektur beschäftigen, schließlich würden wir mehr als 90 Prozent unseres Lebens in Gebäuden verbringen.⁸ Die beiden Psychologen stellten fünf Dimensionen zusammen, die eine entscheidende Rolle für das Wohlergehen der Menschen spielen wie Stimulierung, Affordanz, Kohärenz, Kontrolle und Erholung.⁹

2.1. Stimulierung als synästhetisches ganzheitliches Erleben

Das Ausmaß der Stimulation gibt an, wie anregend wir die Umgebung erleben. „Intensität, Vielfalt, Komplexität, Geheimnis und unser Verständnis der Umwelt und der menschlichen Neuheit“ sind nur einige der Designqualitäten, die entscheiden, ob wir eine Atmosphäre als stimulierend empfinden.¹⁰ Die meisten Menschen schätzen ein mittleres moderates Anregungsniveau, also einen Zustand, in dem sie sich weder zu angespannt noch zu gelangweilt fühlen. Wichtig erscheint, dass eine Situation rasch überschaubar ist, da sich dieses schnelle Einordnen für den Menschen als vorteilhaft, ja überlebensfördernd erwiesen hat und somit als Vorliebe gleichsam ins Erbgut programmiert erscheint. Auch unsere Vorliebe für Harmonie und Ausgewogenheit könnte evolutionär programmiert sein, im Zusammenhang vielleicht mit unserem Sinn für körperliches Gleichgewicht. So bevorzugen wir eine Tendenz zur Harmonisierung. Symmetrie in Gesicht und Körperbau gelten als bevorzugtes Merkmal, da unser Gehirn Unsicherheit und Zweideutigkeit als Schutz vor Ungewohntem ablehnt. Auch wird der Verlust von Gleichgewicht meist mit Krankheit oder einem gefährlichen Zustand verbunden.

8 G. W. Evans/J.M. McCoy, When buildings don't work: the role of architecture in human health, in Journal of Environmental Psychology 18 (1998), S. 85-94.

9 Ebda.

10 Ebda.



Abb. 3: Therme Vals von Peter Zumthor, Eröffnung 1996. Seit 1998 steht die Therme unter kantonalem Denkmalschutz. Mit dem Blick in die erhabenen erscheinende Natur ist mit der Therme in Vals ein wertvolles Refugium abseits unserer schnelllebigen und reizüberfluteten Zeit entstanden; Quelle: www.swissinfo.ch/ger/werkschau_peter-zumthor---die-bekanntesten-bauten/40504416 [03.01.2016]

Abb. 4: Meisterhäuser von Walter Gropius in Dessau. Die Verdeckung durch Bäume erhöht den Stimulierungsfaktor. Straßenzüge mit Baumreihen werden fast immer als attraktiver empfunden als ohne Bäume; Foto: *K. Brichetti*.

Eine zu einfache und schnelle Einordnung von gestalteter Umwelt wie bei monotonen Hochhaussiedlungen mit glatten uniformen Fassaden kann zu Langeweile führen, ebenso zu einem Verlust an Intimität, Nähe und Identifikation. Reizarmut ist eine der Ursachen für Beschädigungen. Vandalismus tritt in Schulen häufiger auf, wenn diese lieb- und einfallslos gestaltet sind.¹¹ Verdeckungen durch Bäume oder durch Häuserreihen, die unvorhergesehen neue Blickbeziehungen eröffnen, können daher die Stimulierung und somit die Attraktivität der Stadt erhöhen.

Gestaltete Umwelt und deren Erleben ist immer auch ein synästhetisches Erlebnis einer Atmosphäre. Es sind die verschiedenen Atmosphären, die akustische Atmosphäre, die Atmosphäre des Lichts, die der Farbe und der Materialien, die unsere Sinnlichkeit in einer Umgebung ansprechen und die zur Stimulierung beitragen. Das Atmosphärische stellt das wirklich wesentliche einer Stadt dar, da sie ästhetische Reaktionen zu unterstützen vermag und damit das Empfinden und Verhalten der Menschen beeinflussen kann.

11 R. Klockhaus/B. Habermann-Morbey, Sachzerstörungen an Schulen und schulische Umwelt, in: Zeitschrift für Entwicklungspsychologie und Pädagogische Psychologie, 1984, 47-56, hier S. 16.

2.2. Affordanz: Raumgestaltung als Einladung

Ein weiterer Faktor, der ganz entscheidend unser Befinden bestimmt, ist die Affordanz. Die Affordanz beschreibt, zu welchen Handlungen wir animiert werden, wozu uns Räume einladen. Fühlen wir uns zu Kommunikation und Aktivität eingeladen oder verspüren wir eher eine abweisende und sterile Atmosphäre? Festen Boden nehmen wir als Angebot wahr, uns zu tragen, als eine Möglichkeit, darauf zu sitzen, zu stehen oder zu laufen. Der Psychologe Gibson drückte dies so aus, dass eine Bank dem Ermüdeten förmlich „Sitz auf mir!“ zuruft. Architektur enthält viele solche „Aufforderungen“,¹² die sich über leiblich-räumliches Spüren vermitteln. Dinge oder Teile des Raumes können förmlich „sagen“: „Benutze mich!“ oder „Vermeide mich!“ Eine breite Treppe fordert zum Hinaufschreiten auf, schönes Material zumindest zum Betrachten, und ein interessanter Stadtraum animiert Fußgänger zum Flanieren, Verweilen und Entdecken.¹³ Handlungen, Handlungsabsichten und Handlungsmöglichkeiten bestimmen elementar die Wahrnehmung¹⁴ und damit auch das Erleben und das Beheimatungspotential des gelebten Raumes von Architektur und Stadt. Die wahrgenommenen „Aufforderungen“ sind dabei auf unsere menschlichen Eigenschaften und Möglichkeiten, gerade auch die unseres Leibes, bezogen: Ein Weg erscheint schon optisch weiter, wenn man schwer beladen ist.¹⁵

Schlechte Affordanzeigenschaften haben z.B. Türen, bei denen nicht sofort ersichtlich ist, ob sie nach außen oder innen aufschwingen, Gebäude, bei denen sich die Lage der Eingangstür nicht sofort erschließt oder auch eine isolierte Stufe im Raum, die man nicht erwartet.¹⁶ Den mangelnden Einladungscharakter moderner Architektur dokumentierte W. J. Siedler 1964 in einem Buch mit dem traurig-polemisch klingenden Titel „Die gemordete Stadt“ sehr eindrücklich.¹⁷ Mit vergleichenden Photographien moderner Bauten mit früheren dokumentierte er die Sprachlosigkeit und Unleserlichkeit neuerer Bauten und dokumentierte damit, dass vieles zu dem Gefühl beitragen kann, in der eigenen Stadt nicht willkommen zu sein, hier keine Heimat zu haben.

12 J. J. Gibson, *The Senses Considered as Perceptual Systems*, Boston 1966; J. J. Gibson, *The Ecological Approach to Visual Perception*, Boston 1979.

13 P. G. Richter, *Architekturpsychologie. Eine Einführung*, Lengerich 2009, S. 300.

14 J. J. Gibson (s. A 13); J. Hoffmann, ABC: a psychological theory of anticipative behavioural control, in: G. Pezzulo/M.V. Butz/O. Sigaud (Hrsg.), *Anticipatory Behavior in Adaptive Learning Systems: From Psychological Theories to Artificial Cognitive Systems*, Berlin 2009, S. 10-30; F. Mechsner, Anticipation and ontology, in: *International Journal of General Systems* 41(1/2012), S. 23-42.

15 D. R. Proffitt/J. Stefanucci/T. Banton, The role of effort in perceiving distance, in: *Psychological Science* 14 (2/2003), S. 106-112.

16 G. W. Evans/J. M. McCoy (s. A 8), S. 87.

17 W. J. Siedler/E. Niggemeyer/G. Angreß, *Die gemordete Stadt – Abgesang auf Putte und Straße, Platz und Baum*, München, Berlin 1964; vgl. auch S. de Rudder, „Die gemordete Stadt“. Zum fünfzigjährigen Erscheinen eines Klassikers der Städtebauliteratur, in: *Forum Stadt* 41. Jg. (2/2014), S. 135-144.

2.3. Kohärenz: Orientierung ist ein grundlegendes Bedürfnis

Kohärenz spiegelt den Zusammenhalt des Ganzen wieder. „Der Eindruck ist kohärent, wenn die einzelnen Teile miteinander zusammenhängen und ein gemeinsames Ganzes ergeben.“¹⁸ „Desorientierung, Desorganisation und Mehrdeutigkeit“ verhindern die Kohärenz von Räumen.¹⁹ In kohärenten Stadtteilen finden sich wiederkehrende Elemente, die ein stimmiges Gesamtbild ergeben. Dadurch findet man sich zurecht und die Orientierung ist gegeben. Das Gegenteil ist die Zusammenhanglosigkeit von zersiedelten Landschaften. Findet man sich in Umgebungen nicht zurecht, fühlt man sich gestresst und unwohl – eine Erkenntnis, die schon Kevin Lynch in den 1960er Jahren in seinen morphologischen Untersuchungen festgestellt hatte.²⁰ Demnach sind Einprägsamkeit und Lesbarkeit einer Stadt entscheidend für das Wohlbefinden. Zur Eingliederung von Eindrücken zählen auch die Maßstäblichkeit von Plätzen, die Helligkeit von Räumen und selbst die Fluchtmöglichkeit in Gebäuden (vgl. Abb. 5).

Wo immer das Bedürfnis nach Sicherheit gestört wird, entstehen Stresssituationen. Diesen vorbeugend, könnten die Maße alter italienischer Plätze offenbar von genau der Entfernung mitbestimmt sein, in der man ein Gesicht noch erkennen kann – sozusagen „eine grundlegend biologische Bestimmungsgröße, die vom Bedürfnis nach Sicherheit und von der Sehkraft des Gehirns gemeinsam festgelegt wurde.“²¹ Gerade der Städtebau der Moderne wird vielfach als antiurban empfunden. Zum einen erzeuge die monotone Gestaltung eine besonders geringe Stimulierung, zum anderen könne seine offene Bauweise keine räumlichen Grenzen herstellen.

2.4. Kontrolle: die Bedeutung von Selbstbestimmung

Bei der Dimension „Kontrolle“ geht es um die Möglichkeit, Umgebungen eigenmächtig zu verändern. Lassen sich etwa in Hotels oder Büros die Fenster noch selbst öffnen? Können Temperatur, Luftzufuhr oder Belichtung bei Bedarf nicht mehr selbst gesteuert werden, führt dieses Fremdbestimmtsein zu höheren Stresswerten.²² Dasselbe gilt bei mangelnden Rückzugsmöglichkeiten – ob in der sozialen Dichte der Großstädte, im Büro oder in der eigenen Wohnung. Privatheit oder soziale Interaktion wollen selbst gesteuert werden. Eine typische Feng Shui-Regel etwa, abgeleitet aus dem ureigenen leiblichen Bedürfnis nach territorialer Kontrolle, beruht darauf, dass wir uns im Rücken gerne geschützt fühlen. Dazu gehört, einen guten Überblick über den Raum zu haben und daher mit dem Rücken zur Wand zu sitzen.

18 A. Flade, *Architektur psychologisch betrachtet*, Bern 2008, S. 114.

19 G. W. Evans / J. M. McCoy (s. A 8), S. 87.

20 K. Lynch, *Das Bild der Stadt*, Berlin 1968 (Original: *The Image of the City*, Cambridge/Mass. 1960).

21 P. F. Smith, *Architektur und Ästhetik*, Stuttgart 1981 (Original: *Architecture and the Human Dimension*, London 1979), S. 137.

22 G. W. Evans / J. M. McCoy (s. A 8), S. 88.



Abb. 5: Der Blick auf den Palazzo della Ragione (Basilica palladiana) in Vicenza. Einprägbarkeit und Lesbarkeit sowie die Maßstäblichkeit einer Stadt sind entscheidend für das Wohlbefinden; Foto: K. Brichetti.

2.5. Erholung: Grün baut Stress ab

Dass „Patienten rascher gesund werden, wenn ihr Krankenhauszimmer ein Fenster mit Blick in die Natur hat“, wies 1984 eine Studie in der Zeitschrift *Science* nach.²³ Grünanlagen bieten neben ihrem ästhetischen Wert demnach eine große Gesundheitsressource. Bereits fünf Minuten körperliche Aktivität im Grünen verbessern „Stimmung und Selbstwertgefühl“ deutlich. Nach einer Studie englischer Forscher ist eine Steigerung des Selbstwerts durch Naturerfahrung besonders hoch bei jüngeren Leuten und psychisch angegriffenen Menschen.²⁴ „Gehetzte Menschen in einer stressigen Umgebung sollten regelmäßig an die frische Luft gehen“, rät eine Studie der University of Essex, Colchester. Die heilende Wirkung eines Aufenthalts im Grünen bringe Vorteile für alle Bevölkerungsgruppen und habe Auswirkungen auf die Kosten

23 E. M. Sternberg (s. A 3), S. 10.

24 T. Neuenschwander, Grün macht vergnügt, in: *Bild der Wissenschaft*, 02.05.2010, vgl.: www.wissenschaft.de/home/-/journal_content/56/12054/993325/ [18.10.2015].

des Gesundheitswesens.²⁵ „Nach einem Tag im Grünen fühlten wir uns zwar körperlich erschöpft, wir blieben aber geistig aufnahmefähig und frisch. Das schaffe sonst keine Umgebung.“²⁶ Der Studie zufolge fördere Stadtgrün mit seinen Begegnungsräumen zudem die „soziale Gesundheit“ der Menschen.²⁷

3. Das Rathaus in Boston und seine leibliche Resonanzen

Als negatives Gegenbeispiel für leibliche Resonanz soll abschließend das Rathaus von Boston betrachtet werden (vgl. Abb. 6). Von der Jury der Internetseite „Virtualtourist.com“ wurde es zum hässlichsten Gebäude der Welt „gekürt“.

1. Minimale Stimulierung:

Die massig grau erscheinende Rathausfassade und der Platz wirken monoton. Durch die überdimensionierten oberen Geschosse erscheint das Gebäude energetisch nicht ausgeglichen und eine bedrückende Atmosphäre entsteht.

2. Schlechte Affordanz:

Einladende Eingänge und Zuwege fehlen, stattdessen erinnert der Eingangsbereich eher an eine dunkle Tiefgarageneinfahrt. Durch die fehlenden Sitzplätze, Geschäfte und Erholungszonen besitzt der Stadtraum keine urbane Lebensqualität.

3. Keine Kohärenz:

Städtebaulich ist das Rathaus mit den umgebenden Gebäuden kaum kontextuell eingebunden und damit eher durch leere Räume definiert. Die Platzfläche ist zu groß für den menschlichen Maßstab.

4. Keine Eigenkontrolle:

Die oberen Fensterreihen wirken mit den vielen Fenstern wie Wachtürme, die kontrollieren. Die unteren Gebäudeteile erscheinen durch die dunklen garagenartigen Eingänge bedrohlich.

5. Keine Erholung:

In der unmittelbaren Umgebung sind keine Grünflächen, Rückzugsmöglichkeiten oder urbane Straßencafés zu sehen.

4. Ästhetik – eine Basis für unsere Gesundheit

Aus Studien zur „Healing Architecture“ und zu „Embodied Mind“ wird ersichtlich: Ästhetische Gestaltung ist elementar für unser Befinden und weniger eine künstlerisch formalistische Angelegenheit. Gernot Böhme hatte mit der Einführung des

²⁵ Ebda.

²⁶ Ebda.

²⁷ Ebda.



Abb. 5: Boston City Hall; erbaut 1969 von Gerhard Kallmann und Michael Mc Kinnell; Foto: *Bobak Ha'Eri*; 2007.

Atmosphärenbegriffs auf unser leib-seelisches Empfinden verwiesen, das durch Atmosphären charakterisiert wird. Ganz in diesem Sinne ist Ästhetik nach Gernot Böhme aufzufassen: „Aisthesis meint die sinnlich-affektive Teilnahme an den Dingen.“²⁸ Die gestaltete Umgebung bildet für den Menschen einen emotionalen Resonanzraum, der das Individuum mit seinen Stimmungen und Befindlichkeiten in den Mittelpunkt rückt. Verbunden ist damit eine gewisse Subjektivierung und Psychologisierung der Ästhetik, die jedoch nicht missverstanden werden darf: Atmosphären werden in den Studien von verschiedenen Menschen oft sehr ähnlich erlebt und haben somit auch etwas quasi-objektives.

Entscheidend ist es, über den Atmosphären-Begriff hinaus zu gehen und sich mit dem Wissen über leibliche Resonanzen zu beschäftigen. Der von der Autorin zusammen mit dem Neurobiologen und Psychologen Franz Mechsner in die Architekturdebatte eingeführte Begriff des „Embodied Mind“ sucht Einsichten in die Feinstruktur leiblicher Resonanzen.²⁹ Am vorherigen Beispiel des Rathauses von Boston wurde verdeutlicht, wie die ästhetische Wahrnehmung von den leiblichen Resonanzen bestimmt wird, unser Wohlbefinden in der Umwelt beeinflusst oder Stress erzeu-

28 G. Böhme, *Atmosphäre. Essays zur neuen Ästhetik*, Frankfurt a. M. 1995, S. 51.

29 K. Brichetti/F. Mechsner (s. A 6); K. Brichetti/F. Mechsner (s. A 7).

gen kann. Durch das Wissen um die psychophysischen Wechselwirkungen wird es möglich zu verstehen, wie die Umgebung emotionale Reaktionen beeinflusst und wie Räume durch ihre Gestaltung zur Gesundheit, Entspannung, Entschleunigung, Spiritualität und Gemeinschaft beitragen können. Stressreduzierung in den Städten ist eine der wichtigsten Herausforderungen unseres 21. Jahrhunderts. Umso wichtiger wird es, sich mit der leiblichen Wahrnehmung im Sinne des Embodied Mind und einer Healing Architecture zu beschäftigen, da diese Ansätze zu Stressreduzierung und besserer Lebensqualität bieten. Sie vermitteln Einsichten in die Charakteristika lebenswerter und gesunder Stadtatmosphären, die sowohl Urbanität als auch Erholung und Rückzug bieten.

Soziale Vernunft und soziale Form: Wandel des Sozialen in Architektur und Wohnungsbau¹

Das „Soziale“ in diesen Formulierungen von „sozialer Vernunft“ und „sozialer Form“ bedeutet nichts anderes als Gemeinwohl,² hier im Zusammenhang von Städte- und Wohnungsbau. Eine „soziale Form“ wäre danach diejenige, die dem Gemeinwohl dienlich erscheint, ihm entspricht und es auch symbolisch zum Ausdruck bringt. Angesichts wachsender Ungleichheiten in der Einkommensverteilung, angesichts auch einer Betonung von individueller Verantwortung und einer potentiellen Rechtfertigung von Ungleichheit, aber auch angesichts ökologischer Bedrohungen erscheint diese Frage nach dem Gemeinwohl, nach „sozialer Vernunft“ in der Stadtentwicklung und nach „sozialer Form“ der gebauten Umwelt neuerliche Aktualität zu gewinnen.

Die so genannte „fordistische Stadtentwicklung“, die von den 1920er bis in die 1970er Jahre dominierte und auch für den Deutschen Werkbund bestimmend war, basierte zwar auf einem relativ klaren Bild vom Sozialen, von Gemeinwohl und „sozialer Form“, die jeweiligen Lösungen scheinen aber bereits seit Jahren an Überzeugungskraft verloren zu haben. Die Frage ist, ob die alternativen Ansätze und Konzepte diese Lücken tatsächlich in wirksamer Weise füllen können, ob sie also auf plausibler „sozialer Vernunft“ basieren und diese auch in „soziale Form“ übersetzen können.

Die Programmatik von Architektur, Wohnungs- und Städtebau der Hochindustrialisierung, die als Fordismus bezeichnet wird, lässt sich auf drei Grundprinzipien reduzieren: zum ersten auf die Masse – der Bevölkerung – als Gegenstand von Architektur und Planung, zum zweiten auf das perfektionierte, massenhaft herstellbare Einzelobjekt als Werk, und drittens auf eine normativ aufgeladene Bedeutung von Gestaltung. Dies impliziert zugleich eine neue Bedeutungs- und Funktionszuschreibung des Gestalters, also des Architekten, Planers oder Designers als einer ästheti-

1 Der Text basiert auf einem Vortrag, der am 25. November 2015 in Singen zum Start der Aktion „Singen macht sich auf den Weg“ gehalten wurde. Die Stadt Singen möchte, angelehnt an die historischen Werkbundsiedlungen, in naher Zukunft ein möglichst zukunftsweisendes und innovatives Wohnungsbau- bzw. Quartiersprojekt verwirklichen. Vortrag und Text zielen darauf, die „klassischen“ Werkbundprinzipien, die auch den Siedlungen zu Grunde lagen, zur Diskussion zu stellen.

2 Vgl. S. Lessenich, Die Neuerfindung des Sozialen. Der Sozialstaat im flexiblen Kapitalismus, Bielefeld 2013.

schen und damit auch normativen Avantgarde, der eine Führungs- und Erziehungsaufgabe qua künstlerischer und/oder technischer Fachqualifikation zukommen soll. Alle drei Prinzipien scheinen heute ihre Rechtfertigung verloren zu haben. Sie mögen in andere Professionen ausgewandert sein, Architektur und Stadtplanung können sie heute nicht mehr für sich in Anspruch nehmen. Aber alle drei Prinzipien konstituierten Vorstellungen von „sozialer Vernunft“, die sich in „sozialer Form“ verwirklichen.

Die Masse als Gegenstand von Planung und Wohnungsbau

Selbst wenn auch während der Hochphase der Industriegesellschaft weiterhin Einzelhaus- oder Villenentwürfe aus dem Werkbund oder von Bauhausmitgliedern als den Protagonisten industriekultureller Gestaltung vorgelegt wurden, wird die entscheidende Aufgabe in der Versorgung der Masse mit perfektionierten, optimierten und standardisierten Industrieprodukten gesehen. Das zu versorgende Objekt tritt nicht als Einzelperson, sondern immer als Masse von anthropologisch Gleichen in Erscheinung. Insgesamt wird Gesellschaft als Organisation verstanden. Siedlungskonzepte erscheinen zumindest modellhaft als Massenkonzeppte, in denen aus der Masse der Individuen eine Großform gebildet wird, in der der Einzelne entweder gar nicht oder nur in einer ganz bestimmten Funktion oder Position in Erscheinung tritt. Selbst da, wo bei bestimmten Siedlungsformen von Gemeinschaften die Rede ist, erscheinen sie als große, von Serialität bestimmte, geschlossene Formen der Großorganisation, deren Mitglieder alle unter einem bestimmten, übergeordneten Prinzip zusammengefasst werden.³ Als Soziale Form dient diese Großform der Versorgung großer Zahlen von Menschen mit standardisierten Produkten. Es ist die Standardisierung selber, die für Gleichheit sorgt: Integration durch Standardisierung innerhalb einer umfassenden Großorganisation.

Damit wird ein klares Konzept für „soziale Vernunft“ und „soziale Form“ deutlich. Sozial ist nach diesem Konzept eine Form dann, wenn sie einer von Gleichheitsnormen bestimmten Masse eine Form gibt, so wie es gesellschaftliche Großorganisationen in der Organisationsgesellschaft, als die die Industriegesellschaft auch bezeichnet werden kann, praktizieren. Wohnungsbau baut formierende Organisation, organisiert Einzelne durch Standardisierung ihrer Gebrauchsgegenstände zur Großform, wie sie die Zeilen und Blöcke der 1920er-Jahre-Architekturen klar zeigen. Selbst in der Alternative der Gartenstadt kommt diese Formierungsidee zum Ausdruck, hier jedoch im Rückgriff auf vorindustrielle Siedlungen, in denen aber gleichfalls eine

3 Vgl. G. Kähler, Der soziale Wohnungsbau der 20er Jahre in Hamburg – Frankfurt – Wien, in: *Fritz-Schumacher-Gesellschaft e.V./Dieter Schädel* (Hrsg.), *Hamburger Siedlungen der 20er Jahre noch zukunftsfähig?*, Hamburg 2010, S. 41-45, hier S. 42.

übergreifende Form für die ganze Siedlung gesucht wird, wenn auch nicht die einer industriellen Moderne.

Das perfekte Einzelprodukt

Die Konzentration industrieller Produktion und in besonderem Maße des Werkbundes gilt einer Perfektionierung des industriell gefertigten Einzelprodukts, das diese Perfektion aus den technischen Produktionsabläufen gewinnt, die ihrerseits wieder zu perfektionierten Nutzungsvorgängen durch die Verbraucher führen sollen. Es handelt sich also um einen Funktionalitätsgedanken in doppeltem Sinne, zum einen um die der herstellenden Maschine, zum anderen um die des nutzenden Menschen. Beide Richtungen der Funktionalität werden den Optimierungsbedingungen tayloristischer Produktion unterworfen, die auf eine Minimierung von Arbeitszeit zielt. Aus der Sicht des Nutzers derartig perfektionierter Einzelobjekte geschieht das durch Anpassung der Gegenstände an die als fundamental behaupteten „anthropologischen“ Bedingungen, wie sie in einer wissenschaftlichen Ergonomie erarbeitet werden. Aus Sicht der maschinellen Produktion sind es deren Ablaufbedingungen, die als Optimierungs- und Perfektionierungskriterien gelten. Die standardisierte Wohnung, die „Frankfurter Küche“, der PKW, der in den 1920er-Jahren moderne graue Anzug der Herrenbekleidung, der ergonomisch perfektionierte Bürostuhl, das stapelbare Geschirr sind vermutlich die populärsten Produkte dieses Konzeptes, das sich aber im Prinzip auf alle Gegenstände ausdehnen sollte. Immer schwingt dabei eine Vorstellung mit, die auch heute noch bei Architekten wahrzunehmen ist, dass diese Perfektionierung irgendwann ihr Ziel erreicht hat, so dass das perfekte Produkt ein für alle mal verwirklicht ist, und dass es dann auch ubiquitär und universell einsetzbar sein muss. Die Suche nach dem „Wesen“ jedes Gegenstandes macht das deutlich. „Wesen“ steht hier synonym für „Definition“, und Definitionen erheben den Anspruch auf Endgültigkeit.⁴

Aus dieser Vorstellung universaler Verwendbarkeit industrieller Produkte resultiert die Kontextlosigkeit⁵ zumindest des Internationalen Stils, die auch als Ortlosigkeit zwar vor allem bei den transitorischen Bauten des Verkehrs wahrgenommen und kritisiert wird,⁶ die aber auch den Wohnungs- und Städtebau betrifft und auch hier

4 Vgl. H. Blumenberg, „Nachahmung der Natur“. Zur Vorgeschichte der Idee des schöpferischen Menschen, in: *ders.*, Wirklichkeiten in denen wir leben, Stuttgart 2012, S. 55-103, hier S. 96.

5 Vgl. W. Oechslin, Mainstream-Internationalismus oder der verlorene Kontext, in: V.M. Lampugnani (Hrsg.), Die Architektur, die Tradition und der Ort. Regionalismus in der europäischen Stadt, Stuttgart 2000, S. 87-110.

6 Vgl. M. Augé, Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit, Frankfurt a.M., 1994.

frühe Kritiken provoziert.⁷ Architektur und Städtebau des internationalen Stils zeigen die Tendenz, konkrete Probleme, z. B. materieller Benachteiligung oder Wohnungsnot, aus allgemeinen Begriffen lösen zu wollen, ein Anspruch, der bereits das Bauen während und nach der französischen Revolution gekennzeichnet hatte, damit die Nähe der klassischen Moderne nicht nur zu revolutionären Bewegungen, sondern vor allem zu universalen Vernunftvorstellungen belegt und sie eben deren Kritiken aussetzt.⁸

Bereits in den 1950er Jahren trifft dieses Konzept des Funktionalismus auf massive Kritik. Er erfülle keine Grundbedürfnisse, sondern reduziere den einzelnen Nutzer eines derartigen Produktes, vor allem wenn es sich dabei um eine Wohnung handelt, zum Anhängsel der Maschine, entweder der als Maschine verstandenen Wohnung oder des die Wohnung bzw. den industriellen Gegenstand herstellenden mechanisch-maschinellen Vorgangs.⁹ Selbst die Handwerklichkeit, auf die das Bauhaus besonders zu achten schien, war in diesem Sinne maschinenorientiert, neben dem Versuch, einer sozialistischen Utopie folgend, die Trennung von Hand- und Kopfarbeit aufzuheben. Die handwerkliche Qualifizierung, die die Bauhausschüler vermittelt bekommen sollten, zielte eher auf eine industriell relevante Materialkunde, als tatsächlich auf handwerkliche Produktion. Die Entwürfe von Alltagsgegenständen, die im Bauhaus zur Serienreife gebracht wurden, lassen daran keinen Zweifel.

Aktuell werden in einer neuen Kategorie von Dingen die „funktionalistischen“ Prinzipien in Perfektion angewandt, in den digitalisierten Geräten der smart-phones und tablets, um dort unmittelbar die Berechtigung der alten Funktionalismuskritik zu belegen. Die Anpassung von touch-screens an die streichelnden Fingerkuppen bewirkt eine nicht nur libidinöse, sondern explizit erotische Bindung des Benutzers an diese Geräte und trägt damit bei zu einem Suchtverhalten, das inzwischen zum Erziehungsproblem schon bei Kindern und Jugendlichen wird. Was sich als Nutzungsoptimierung anpreist, erweist sich als gezielte Unterwerfung des „Nutzers“ unter die Oberfläche seines Gerätes, deren willenloses Anhängsel er zu werden droht.

Architekten, Planer und Designer als ethische Avantgarde

Der Avantgarde-Anspruch dieser Berufsgruppen äußert sich in ihrem Erziehungsanspruch gegenüber den Massen, der vermutlich von den entsprechenden Professionen insgesamt geteilt, der aber von den Mitgliedern des Werkbundes besonders klar arti-

7 Vgl. A. Behne, Dammerstock, in: Tendenzen der Zwanziger Jahre. Katalog zur Ausstellung Berlin 1977, S. 2/124-2/126.

8 Vgl. L. Benevolo, Geschichte der Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts, München 1964.

9 Vgl. Th. W. Adorno, Funktionalismus heute, in: *ders.*, Ohne Leitbild. Parva Aesthetica, Frankfurt a. M. 1967, S. 104-127.

kuliert wird.¹⁰ Dieser Anspruch wird sehr umfassend als eine normative Führerschaft verstanden, durch die die Masse zu einem besseren Leben geführt werden soll. Bevölkerung soll also nicht nur besser versorgt werden als es bis dahin, in der Frühindustrialisierung, möglich war, sondern grundsätzlich wird zumindest das Bild, in Ansätzen auch schon die Realität einer besseren Gesellschaft, einer umfassenden Utopie errichtet. Die Flucht aus der industriellen Großstadt, diese Stadtflucht wird zum Auszug aus gegenwärtiger Gesellschaft insgesamt umgedeutet, als revolutionäre Bewegung eines „Exit“,¹¹ eines Auszuges aus schlechter Gegenwart und Wanderung in eine bessere Zukunft.¹²

Vor allem die Blöcke und Zeilenbauweisen der 1920er Jahre bilden gleichsam Marschkolonnen der organisierten Massen auf diesem Zug in die bessere Gesellschaft.¹³ Die Bauwerke stellen also nicht nur eine Versorgungsalternative zu herkömmlicher, minderwertiger Behausung der Massen, sondern Bilder ihres Aufbruchs dar, ihrer utopischen Erwartungen an eine bessere Zukunft. Sollten die Gestaltungen von Gebrauchsgegenständen die Nutzer zu besserem Geschmack und – damit gleichbedeutend – veredelnd zu höherer Moral, zur Sittlichkeit (Schinkel) erziehen, geht neuere Architektur häufig über dieses Konzept mit dem Anspruch des Auszugs aus der Gegenwart und einem Marsch zur fernen Utopie deutlich hinaus. Aber auch die Gartenstadt sucht den Auszug aus dem Schlechten der Gegenwart, hier allerdings durch Rückbindung an eine bessere Vergangenheit. In den Alternativen der urbanen

10 Fritz Schumacher, einer der Gründungsväter des Deutschen Werkbundes 1907, brachte sowohl in seiner Grundsatzrede anlässlich der Gründung als auch in seinen Hamburger Bauten diesen Anspruch klar zum Ausdruck. Er strebte, wie die anderen Werkbundmitglieder, wenn auch in anderer Form, eine Volksbildung durch Baukultur als Kulturarbeit an, die im Zusammenwirken mit allen Künsten am gemeinsamen Werk einer neuen besseren Gesellschaft wirken sollte; vgl. *H. Frank*, Die baukulturelle Bedeutung historischer Bauten am Beispiel Fritz Schumachers und im Vergleich, in: *Fritz-Schumacher-Gesellschaft e.V./D. Schädel* (Hrsg.), *Leben mit den Bauten Fritz Schumachers*, Hamburg 2006, S. 12-34. Bei allen formalen Unterschieden dürften dieser Intention auch die Bauhausmeister genau so wie die Gartenstadtvertreter zugestimmt haben. Was hier zum Ausdruck kommt, ist auch mehr als nur Paternalismus. Es ist das Sendungsbewusstsein einer Avantgarde, die ihre Rechtfertigung aus einer tiefen kunstreligiösen Tradition bezieht; vgl. *J. Wagner*, *Schönes, Gutes, Wahres einmal anders. Topform und das Ideal des Kaputten*, in: *M. Andritzky* (Hrsg.), *Von der guten Form zum guten Leben. 100 Jahre Werkbund*, Frankfurt a. M. 2008, S. 35-78.

11 Vgl. *A. O. Hirschman*, *Abwanderung und Widerspruch. Reaktionen auf Leistungsabfall bei Unternehmen, Organisationen und Staaten*, Tübingen 1974.

12 Vgl. *M. Walzer*, *Exodus und Revolution*, Frankfurt a. M. 1995.

13 Am deutlichsten scheinen die Entwürfe von Ludwig Hilberseimer diesem Bild der organisierten Marschkolonnen zu entsprechen. Anklänge finden sich aber auch bei anderen, z. B. bei Walter Gropius in seiner Siedlung Dammerstock in Karlsruhe, in den Wohnmaschinen Le Corbusiers, die dem Ozeanriesen nachempfunden waren und damit das transitorische Element der Bewegung direkt übernehmen. Die Vermeidung von massiven Sockelgeschossen, die eine Erd- und Ortsbindung herstellen, in den Bauten von Gropius, Le Corbusier oder auch Mies van der Rohe (Haus Farnsworth) verstärken diesen Eindruck des Ortlosen, der Bewegung.

Großsiedlung einerseits, der Gartenstadt andererseits begegnen sich die beiden großen Konzepte einer Geschichtsmechanik und Erlösungssehnsucht, wie sie die Vorstellungen der 1920er und 1930er Jahre prägten; zum einen einer Geschichte als Verfall und Abstieg, dem nur durch Rückkehr zur guten Vergangenheit zu begegnen sei, zum anderen das Bild vom permanenten Aufstieg oder Fortschritt aus schlechter Vergangenheit und schlechtem Ursprung, ein Aufstieg, der zwar in der Geschichte objektiv angelegt sein soll, der aber dennoch durch Willen – einer Avantgarde – durchgesetzt werden muss. Selbst die wenigen Vertreter des Neuen Bauens, die eine Stadtflucht ablehnten, die sich als Reformer und nicht als Revolutionäre des Exit verstanden, konnten in ihren größten Projekten die formale Sprache der Großorganisation und damit der Großform nicht vermeiden. Sie haben sie sogar nicht nur widerstrebend akzeptiert, sondern gewollt, auch wenn sie nach Ortsbindung, nach lokaler Identität z. B. durch das Material des Backsteins suchten, wie z. B. in Hamburg Fritz Schumacher und Gustav Oelsner.¹⁴

Damit erweisen sich beide Formen, verdichtete Großsiedlung und Gartenstadt, als Ausdruck „immanenter Transzendierung“, wie sie in bürgerlicher Kunstreligiosität seit Beginn des 19. Jahrhunderts entwickelt war. Diese innerweltliche Erlösungshoffnung ist von dem bildungsbürgerlichen Gedanken getragen, eine Bewältigung sozialer Problematik durch Kunst und Kultur und eben nicht durch soziale Konflikte zu erreichen. Nichts irritiert dies Bildungsbürgertum so sehr, wie die Zerissenheit moderner Gesellschaften in Klassen- und Religionskonflikten, in den Differenzierungen der modernen Arbeitswelt.¹⁵ Diesen Fragmentierungen und Konflikten suchen sie durch „Kultur“ zu begegnen. So unterschiedlich die einzelnen Persönlichkeiten dieser Zeit waren, so sehr scheinen sie doch von einer Sehnsucht nach Harmonie getragen zu sein, die sich dann, wenn sie in den Gegenständen gelingt, notwendig auch auf das „Soziale“ übertragen müsse. Daraus begründet sich der Avantgarde-Anspruch der Künstler und Gestalter in weitestem Sinne. Sie verstehen sich als Vermittler normativer Prinzipien durch ihre Werke, und bezöge sich diese Tätigkeit auch nur noch auf die Optimierung industrieller Produktion. Im Schönen und Harmonischen des künstlerischen Entwurfs oder der technisch perfektionierten Produktion offenbart sich danach neben dem Wahren auch das moralisch Gute, das soziale Konflikte löst und eine – organisierte und formierte – Gemeinschaft in eine bessere Zukunft führt.¹⁶

14 Fritz Schumacher und Gustav Oelsner stehen beispielhaft für diesen Kompromiss. Bezeichnender Weise stellen auch beide nicht die Großstadt insgesamt in Frage, sondern nur deren aktuelle Lebensbedingungen für Unterschichten. Beide suchen die Großform der Organisation mit lokaler Bindung durch Verwendung des Backsteins zu verbinden. Beide erscheinen damit als Reformer eines liberalen Bildungsbürgertums, die sich gegen die antibürgerlichen Strömungen z. B. des Bauhauses wandten.

15 Vgl. U. Herbert, *Geschichte Deutschlands im 20. Jahrhundert*, München 2014, S. 306.

16 Der reformorientierte Fritz Schumacher wird nicht müde, in seinen Schriften die Theoretiker und Klas-

Damit wird der Bedeutungsgehalt von „Sozialer Form“ im Fordismus erkennbar. Es soll sich um eine Form handeln, die Gemeinwohl durch die Lösung sozialer Konflikte erreicht, veredelnd und harmonisierend auf die Massen wirkt und sie durch ihre Form in eine bessere Gesellschaft führt, in der die Harmonie der Kunst, und sei diese Resultat optimierter Produktionsabläufe, auch das Alltagsleben der Menschen durchdringt. Auf diese Weise geht der Begriff der „Sozialen Form“ weit über eine Form der sozialen Gleichheit hinaus, auch wenn diese Gleichheit als notwendige Bedingung von harmonischem, konfliktfreiem Zusammenleben begriffen wird. In Architektur und Wohnungsbau der 1920er und 1930er Jahre zeigt sich damit die tiefe Erlösungssehnsucht, die diese Zeit prägte. Zwar hat es innerhalb der Gestaltungsprofessionen erhebliche Differenzen zu diesem Punkt gegeben, ob es z. B. der Künstler zu sein habe, der entsprechende Setzungen vornimmt, oder ob diese allein aus industrieller Optimierung entstehen können.¹⁷ Der Kunstanspruch von Architektur insgesamt stand in diesem Zusammenhang zur Debatte. Als zweckorientiert wurde er ihr häufig aberkannt. Dem wurde aber auch entgegen gehalten, dass ein Gebilde vollendeter Zweckmäßigkeit eben das interesselose Wohlgefallen auslösen könne, das in Anlehnung an Kant als Bedingung von Kunst galt,¹⁸ so dass sich der Architekt nach wie vor als Künstler verstehen und damit sein ethisch-erzieherisches Sendungsbewusstsein wahren konnte, obwohl eine solche Verbindung von ästhetischem und ethisch-praktischem Urteil gerade von Kant ja gerade abgelehnt wird. Aber über alle diese Diskrepanzen hinweg, zwischen Muthesius und van de Velde, zwischen Bauhaus und Breslauer Akademie usw. hat doch der große Konsens über eine veredelnde Leistung guter Formen der Dinge geherrscht, sei diese nun Ergebnis vollkommener Funktionalität, optimierter technischer Herstellung oder schöpferischen Künstlertums.

Alle drei Prinzipien mögen zwar insgeheim bei Architekten, Designern und Planern noch weiter wirken, erscheinen aber aktuell als völlig untragbar. In einem dreifachen Perspektivenwechsel sind sie korrigiert und zum Teil in ihr Gegenteil verkehrt worden. Aus diesem Wechsel resultieren allerdings auch die aktuellen Spannungen

siker zu zitieren, die die „sittliche Förderung des Menschen durch Kunst“ betonen; vgl. *F. Schumacher*, *Strömungen in Deutscher Baukunst seit 1800*, Braunschweig 1982 (1935), S. 30, hier mit Bezug auf Schinkel. Den eher antibürgerlichen, technikorientierten Bauhäuslern dagegen geht es um den neuen Menschen, der mit dem neuen Bauen erschaffen werden und der nur durch Verlassen der schlechten Gegenwart zu erreichen sein soll.

17 Selbst in dem fundamentalen Konflikt innerhalb des Deutschen Werkbundes von 1914 waren sich die prominentesten Repräsentanten der divergierenden Positionen, Hermann Muthesius und Henri van de Velde, in diesem Punkt einig. Kontrovers war nur die Frage, ob der Erziehungsanspruch ausschließlich durch schöpferisches Künstlertum – die Position van de Veldes – oder auch durch die gute Industrieform – Muthesius – gesichert werden könne. Bereits hier herrscht also kein Streit um Form, sondern um Ethik.

18 Vgl. *F. Schumacher*, *Der Geist der Baukunst*, Tübingen 1956 (1938).

und Unsicherheiten, die immer dann auftreten, wenn es doch wieder um einer Versorgung der großen Zahl oder großer Zahlen von Individuen gehen muss. Und aus diesem Wandel entstehen auch die Unsicherheiten im Selbstverständnis und im Profil des Werkbundes, dem bisher eine programmatische Transformation von einer kulturellen Bewegung der Organisations- und Industriegesellschaft zu einer solchen der postindustriellen Zeit nicht gelungen ist.

Perspektivenwechsel I: Von der Masse zum Einzelsubjekt

Mit dem Wertewandel seit den 1970er Jahren verliert die Organisation, sei es des Großbetriebes, sei es der politischen Partei, sei es des stabilen, mitgliederstarken Verbandes oder Vereins an Legitimation und normensetzender Kraft. Nicht das von Akzeptanz und Pflicht geprägte Wertegefüge der Organisation, sondern die Selbstverwirklichung, die Autonomie des Einzelnen wird zur entscheidenden normativen Bezugsgröße. Das Individuum als Planungsobjekt tritt an die Stelle der Masse. Selbst in der Stadtforschung wird das spürbar, in der das „Individuum Stadt“ in seiner „Eigenlogik“ als Gegenstand von Stadtsoziologie die Sicht auf „Stadt“ als Ausdruck allgemeiner sozialer Prozesse und Strukturen verdrängt.¹⁹ In der Stadtpolitik entspricht dem die Suche nach der Identität einer Stadt, die aus ihrer Geschichte und Kultur gefolgert wird. Kultur tritt hier nicht als das Verbindende von Zivilisation, sondern als Unterscheidungs- und Abgrenzungsmerkmal vielfältiger, häufig mehr oder weniger zufälliger historischer Prozesse auf. Erkennbar wird das auch an der Bezeichnung von Stadtgeschichtsschreibung als „Biographie einer Stadt“.²⁰ In der Komplexität seiner je eigenen Lebensvollzüge und nicht als normierbare Grundeinheit organisatorischer Zusammenhänge tritt das Einzelsubjekt, sei es ein einzelnes Individuum, sei es eine soziale Einheit oder Gruppierung, in den Blick architektonischer und planerischer Überlegungen.

Perspektivenwechsel II: Von der Perfektionierung zum Kontext der Dinge

In der Perfektionierung industrieller Produktion treten dem Verbraucher die Dinge als perfekte, aus allen Zusammenhängen gelöste Geräte entgegen, die nur den Zweck zu verfolgen scheinen, einem jeweiligen Gebrauch in optimaler Weise zu entsprechen, um so Dinge von universeller Verwendbarkeit herstellen zu können. Zumindest drei Tendenzen sprechen aber gegen dieses Prinzip des perfekten Gegenstandes, zum ers-

19 Vgl. H. Berking/M. Löw (Hrsg.), Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung, Frankfurt a. M./New York 2008.

20 Vgl. P. Ackroyd, London. Die Biographie, München 2002.

ten seine Einbindung in einen sozialen und ökologischen Kontext, zweitens eine allen Produkten inhärente Steigerungslogik, und drittens ein Gegensatz, zumindest eine Spannung zwischen perfektem Einzelobjekt und seiner massenhaften Verwendung. Alle drei Einwände können hier nur in Stichworten skizziert werden.

(1) Mit der Entdeckung des Ressourcen- oder Ökologieproblems als erstem Einwand werden Herstellung, Verwendung, Verschleiß und Vernichtung der Dinge zum Gegenstand von Entwurf und Design. Materialquellen, Arbeitsformen und Arbeitsbedingungen bei der Herstellung und schließlich die Verwandlung des Gebrauchsgegenstandes in Abfall erscheinen nicht mehr als unsichtbare und irrelevante Aspekte, sondern als Kontextbedingungen, die in die Qualität der Dinge mit der gleichen oder sogar höheren Wertigkeit eingehen, als nur deren Funktionalität im Sinne des Gebrauchs, zu dem sie hergestellt werden. Umfangreiche Inhalts- und Herkunftsbezeichnungen auf Verpackungen, Skandale um Kinderarbeit in der Produktion industrieller Gegenstände, Umweltbelastungen sowohl bei der Gewinnung der Rohstoffe als auch bei der Herstellung und vor allem bei der „Entsorgung“, also der gesamte ökologische und soziale Kontext eines Gegenstandes entscheidet mit über dessen Qualität, bei weitem nicht nur die Funktionalität oder gar die Form, in der er dem Benutzer und Verbraucher begegnet.

(2) Als zweiter Einwand gegen die funktionalistische Utopie der zum Abschluss zu bringenden Perfektion der Dinge gilt die Steigerungslogik, der so gut wie alle Gegenstände unterworfen zu sein scheinen.²¹ Am bekanntesten ist diese Tendenz vermutlich bei der Entwicklung des PKW, bei dem seit Jahrzehnten alle Innovationen primär auf Leistungssteigerung und nur nachrangig auf Energieeinsparung oder Materialreduktion zielen, wie es einem funktionalistischen Denken nahe gelegen hätte. Im ständigen Anstieg von Wohnflächen findet sich das gleiche Phänomen im Wohnungsbau. Zumindest die Bewohner, die es sich leisten können, und diese Gruppe ist seit den 1960er-Jahren deutlich gewachsen, versuchen sich durch große Wohnflächen vom Diktat eines rigiden Funktionalismus zu befreien, wie es Adorno in den 1950er-Jahren bereits formuliert hatte. Angetrieben werden solche Steigerungen zwar auch durch steigende Komfortanforderungen oder durch soziale Distinktions- und Überbietungsvorgänge, die auch ständige formale Innovationen auslösen, wie sie konstitutiv für die Mode wirken. Vor allem für das Wohnen dürfte das entscheidende Motiv aber doch der Wunsch sein, sich von der Fesselung durch einen rigiden Funktionalismus zu befreien.

(3) Aber nicht nur diese Kontextbedingungen und Steigerungen treten in den Blick. Auch die Masse, in der ein einzelner Gegenstand auftaucht, wird zum Kontext

21 Vgl. P. Sloterdijk, *Du musst dein Leben ändern*. Über Anthropotechnik, Frankfurt a. M. 2009.

des einzelnen Objektes, der dessen Funktionalität als Einzelobjekt zerstören kann, beispielhaft bei dem Gegenstand, der den Inbegriff industrieller Produktion repräsentiert, dem PKW. Bei aller Faszination und Perfektion, die ein einzelnes modernes Automobil ausstrahlt, werden seine Eigenschaften erst in der Masse gleicher oder ähnlicher Gegenstände, also im motorisierten Individualverkehr relevant; und in dieser Masse wandelt sich das Automobil zum Stau, von der Bewegung zum Stillstand, der technische Fortschritt zur zivilisatorischen Fehlentwicklung. Und gleiches gilt im Städte- und Wohnungsbau. Das Einfamilienhaus als einzelnes Objekt in der Umsetzung der Gartenstadtidee verspricht Ruhe, Privatheit und Nähe zur Natur. In der Masse zerstört es aber genau die Qualitäten, die ihm zugeschrieben werden.

Entscheidend an diesem Perspektivenwechsel vom isolierten Einzelobjekt zum Kontext der Dinge bleibt aber die zuerst genannte Sicht, in der die Dinge nicht allein aus ihrer massenhaften Verwendung eine andere Dimension erlangen als die, für die sie gemacht zu sein scheinen, sondern dass das Machen, Verwenden und Verbrauchen selbst zur Qualität der Dinge wird. An Ikonen der klassischen Architekturmoderne wird das schlagend deutlich, z. B. am berühmten Haus Farnsworth von Mies van der Rohe. Wie ein völlig perfekter, völlig autonomer Gegenstand ohne jeden Bezug zu seiner Umwelt scheint es in der Landschaft zu stehen. Beim zweiten Blick aber sieht man das dicke Rohr, das, „schwarz weggestrichen“, wie Architekten sagen, aus der Mitte dieses Hauses ins Erdreich führt. Auch Mies van der Rohe kann nicht verhindern, dass die Bewohner dieses Juwels Abwässer produzieren und diesen Abfall irgendwie loswerden müssen. Die klassische Moderne versuchte, diese Seite des Wohnens zu verdrängen. Das ganze Ausmaß des Perspektivenwechsels wird an zeitgenössischen Öko-Siedlungen z. B. mit einer Oberflächenversickerung von Brauchwasser auf dem Gelände der Siedlung, also in aller Offenheit, deutlich. Die Einbindung in Stoffkreisläufe wird nicht verschleiert, sondern explizit thematisiert, auch wenn Kritiker zu Recht einwenden, dass damit bei weitem noch nicht genug getan sei. So seien die Stoffkreisläufe der Baumaterialien selber in keiner Weise hinreichend bearbeitet, deren Recycling noch nicht ins Bewusstsein gehoben, obwohl auch das inzwischen, z. B. durch Holzbauweisen, intensiv versucht wird.

Selbstverständlich hat auch dieser Perspektivenwechsel, der ähnlich wie der von der Masse zum Einzelsubjekt in den 1970er Jahren seinen Ausgangspunkt nimmt, zu Ansätzen wissenschaftlicher Paradigmenwechsel geführt. Zumindest werden seit dieser Zeit Konzepte formuliert, die diesen Anspruch erheben und z. B. die Beziehung zur Natur oder natürlichen Umwelt als Kommunikationsvorgang nicht über, sondern mit der Natur zu interpretieren suchen,²² während für industriegesellschaftliche

22 Vgl. B. Latour, *Das Parlament der Dinge*, Frankfurt a. M. 2010.

Sichtweisen unverbrüchlich festzustehen schien, dass diese Kommunikation nur über Natur geführt werden könne,²³ dass gegenüber Natur nur instrumentelles und eben gerade kein kommunikatives Handeln möglich sei. Die Kontextperspektive sucht diesen Unterschied zu verwischen oder leugnet ihn sogar.

Perspektivenwechsel III:

Vom Führungsanspruch einer Künstleravantgarde zum öffentlichen Diskurs

Seit Kunst nicht mehr in Anspruch nimmt, dem „Schönen“ verpflichtet zu sein, sondern sich eher auf die Grundbedeutung von Ästhetik als Wahrnehmung bezieht und in diesem Sinne vom „Sichtbarmachen des Unsichtbaren“ als kunstspezifischem Erkenntnisvorgang geprägt ist,²⁴ hat auch der normative Anspruch von Kunst an Plausibilität verloren. Mit der Demokratisierung des Kreativitätsanspruchs²⁵ hat sich darüber hinaus die messianische Stellung des Künstlers zur diesseitigen Selbstverwirklichung gewandelt, die jedem offen steht. Was Georg Simmel bereits zum Ende des 19. Jahrhunderts angesichts eines massenhaften Anstiegs von Alpenreisen vermutete, scheint sich durchgesetzt zu haben: Erfahrungen, die wie die Alpenreise in dieser Zeit oder Musikeindrücke als ethisch relevante Bildungseindrücke gesehen werden, erweisen sich als individualisierte, sogar egoistische Erlebnisse ohne jede ethische Langzeit- oder Tiefenwirkung.²⁶ Sie sind Elemente einer Seinsökonomie,²⁷ aus denen sich zwar ein „Selbst“ konstituiert, aus dem es aber keine ethischen Normen gewinnt, wie es ein bürgerlicher Bildungsbegriff unterstellt hatte.

Gestaltungsleistungen in der Architektur gelten heute als solche Erlebnisqualitäten, wie sie der Kunst insgesamt zukommen und die im Zweifelsfall beglückend, aber auch erdrückend wirken können, denen normativ-moralische Implikationen aber fehlen.

Was zeitgenössische Architektur in ihren herausragenden gestalterischen Leistungen vor allem zum Ausdruck bringt, sind Dominanz- und Distinktionsansprüche, keine verallgemeinerbaren ethischen Normen. Aus dieser Sicht ist es dann auch plausibel, das der klassischen Moderne ihre Erlebnisarmut, die auch als Normierung,

23 Vgl. N. Luhmann, *Ökologische Kommunikation. Kann die moderne Gesellschaft sich auf ökologische Gefährdungen einstellen?*, Opladen 1990.

24 Vgl. W. Welsch, *Ethische Implikationen und Konsequenzen der Ästhetik*, in: Ch. Wulf/D. Kamper / H. U. Gumbrecht (Hrsg.), *Ethik der Ästhetik*, Berlin 1994, S. 3-22.

25 Vgl. A. Reckwitz, *Die Erfindung der Kreativität. Zum Prozess gesellschaftlicher Ästhetisierung*, Berlin 2012.

26 G. Simmel, *Alpenreisen*, in: ders. *Gesamtausgabe Bd. 5, Aufsätze und Abhandlungen 1894-1900*, Frankfurt a.M. 1992 (1895), S. 91-95.

27 Vgl. G. Schulze, *Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart*, Frankfurt a.M. 1992.

Standardisierung und Ortlosigkeit erscheint, zum Vorwurf gemacht wird,²⁸ obwohl bei allen Differenzen innerhalb des Neuen Bauens gerade darin die Utopie lag. Architektur sollte nicht auf subjektives Erleben sondern auf objektive, universale Ethik zielen. Die Bewertung von Ästhetik als Sichtbarmachen einerseits, als Distinktionsvorgang und damit als hoch wirksame Form der Machtausübung andererseits haben die Vorstellung, gute Form könne per se zur Veredelung des Menschen beitragen, gründlich desavouiert. Ja mehr noch, die Utopie einer Harmonisierung sozialer Probleme und Konflikte durch Kunst gilt nachgerade als Inbegriff einer fast unsichtbaren, deshalb aber nur desto wirksameren Herrschaft eben der – bürgerlichen – Eliten, die diese Vorstellung emanzipatorisch gegen den Feudalismus entwickelten, ihn nach Erreichen eigener Dominanz jedoch gegen Unterschichten richteten, sich damit selbst aber unangreifbar zu machen suchten.²⁹

Nach einem letzten vergeblichen Versuch in den 1950er bis 1960er Jahren, die Führungsrolle von Gestaltung, besonders von Architektur durch Bezug auf ontologische Prinzipien zu sichern,³⁰ verlagern sich seit Mitte der 1960er Jahre utopische Gehalte von Architektur auf Planung, von der vollendeten Form also auf das optimierte Infrastruktursystem,³¹ dem jetzt die utopiehaltigen Potentiale von Gleichheit und Gerechtigkeit zugeschrieben werden. Die ideale, soziale Form der Stadt wird nicht in deren Architektur, sondern in der Optimierung ihrer Netze erreicht, die nicht nur perfektes Funktionieren, sondern auch infrastrukturelle Gleichheit garantieren sollen. Wissenschaftliche Kritik trifft nicht mehr die „geschmacklose“ Form, sondern in zahlreichen Disparitätenstudien die ungleiche und ungerechte Verteilung öffentlicher Ressourcen, in der Unterschichten notorisch benachteiligt sind. Zwar setzt in den 1970er Jahren auch eine Stadt- und Raumplanung ein, die systematisch derartige Ungleichheit zu beheben sucht und mit Sicherheit sogar Teilerfolge erzielt, langfristig aber, das zeigt die sich öffnende Einkommensschere genauso wie die anhaltende Bindung schulischen und beruflichen Erfolges an familiäre Voraussetzungen, hat sich auch diese Infrastrukturplanung tendenziell den dominanten Marktkräften unterordnen müssen und damit ihre utopischen Potentiale verloren. Dem wissenschaftlichen Planer ist die Herstellung einer „sozialen Form“ offenbar genauso wenig vergönnt, wie dem Künstlerarchitekten.

28 Vgl. A. Reckwitz (s. A 25).

29 Vgl. P. Bourdieu, Die feinen Unterschiede, Frankfurt a. M. 1982.

30 Vgl. M. Heidegger, Bauen Wohnen Denken, in: Mensch und Raum. Das Darmstädter Gespräch 1951, Braunschweig 1991 (1951).

31 U. Herbert (s. A 15), S. 808.

Ausblick

Die typisch industriegesellschaftlichen, von Eliten oder Avantgarden getragenen und auf die Massen zielenden utopischen Zukunftsentwürfe scheinen durchweg gescheitert zu sein. Versuche auserwählter Professionen, seien es nun „Gestalter“ oder „Planer“, aus ihrer Fachlichkeit normative Setzungen vorzunehmen und auch zu verwirklichen, verkennen systematisch sowohl die Machtbedingungen, denen Architektur und Städtebau unterliegen, als auch die Komplexitäts- und Vernunftanforderungen, die an aktuelle Projekte zu stellen sind. Daraus können zumindest zwei Konsequenzen gezogen werden. Normative Setzungen erfolgen nicht durch Fachlichkeit, sondern im öffentlichen Diskurs. In diesem kommt aber dem Fachmann keine privilegierte Position zu. Erst wenn dieser Diskurs zu einem Ergebnis gekommen ist, tritt er auf den Plan, um im Zweifelsfall die öffentlich entwickelten Normen gestalterisch oder planerisch umzusetzen. Der Fachmann ist nicht Avantgarde sondern Dienstleister. Das muss ihn nicht disqualifizieren. Die Umsetzung öffentlich erarbeiteter Normen verlangt nach wie vor hohes professionelles Können. Aber der öffentliche Diskurs geht dem voraus.

Wachsende Aufmerksamkeit findet derzeit aber auch die zweite Konsequenz, die aus dem Scheitern industriegesellschaftlicher Utopien gezogen werden kann. Möglicherweise finden sich die utopischen Potentiale, die traditioneller Weise den Massenbewegungen von Benachteiligten zugeschrieben werden, in den kleinen Experimenten neuer Gruppierungen mit einem Kern aus Humandienstleistern und Nachfolgern eines links-alternativen Milieus.³² Vor allem für das Wohnen und die Stadtentwicklung könnten diese Ansätze von Bedeutung sein. Bei diesen Projekten geht es – wenn es denn gut geht – um solidarische, kooperative, von Empathie getragene Lebensformen, in denen Beziehungen entwickelt werden, die außerhalb von Verrechtlichung und Ökonomisierung stehen und die damit als konkrete, praktische Kritik an den Prinzipien von Marktgesellschaften verstanden werden können. Das bessere Leben jenseits von Markt und Staat, das sie anstreben, ist aber nicht als klares Bild präsent, das in „soziale Form“ umgesetzt werden könnte. Die „soziale Vernunft“, die hier praktiziert wird, führt zu einer permanenten Suchbewegung in einem immer unüberschaubaren Netz von Kontexten, mit offenem, unbekanntem Ausgang, aber ohne definitive Formvorstellung.

Damit sind die beiden Handlungsformen „Sozialer Vernunft“ angedeutet, die an die Stelle elitendefinierter Massenbewegung treten, und die – völlig unzureichend –

32 Vgl. S. Reichardt, *Authentizität und Gemeinschaft. Linksalternatives Leben in den siebziger und frühen achtziger Jahren*, Berlin 2014.

in der Regel als Partizipation bezeichnet werden: der öffentliche Diskurs einerseits, die teilöffentliche, das Private übergreifende aber nicht auf eine anonyme Masse orientierte solidarische Kooperation andererseits. „Soziale Vernunft“ hat sich demnach in folgenreicher Weise gewandelt. Kulminierte sie im Fordismus im Bild eines Zustandes – der perfektionierten, von Gleichheit geprägten Großorganisation –, so ist eben diese „soziale Vernunft“ jetzt in Verfahren verlagert, sei es des Diskurses, sei es der Kooperation, die die Vernünftigkeit eines Ergebnisses – der Kontextbearbeitung – garantieren sollen. Verallgemeinerbare Kriterien für eine „soziale Form“ scheinen mit diesem Wandel nicht mehr möglich zu sein. Nur im Einzelfall lässt sich eventuell entscheiden, ob ein bestimmtes Projekt „sozialer Vernunft“ auch eine entsprechende „soziale Form“ findet.

Selbstverständlich unterliegen beide Formen aktueller „sozialer Vernunft“ permanenten Gefährdungen des Missbrauchs oder des Scheiterns. Für den öffentlichen Diskurs ist das mit dem Verweis auf der Notwendigkeit, zu Ergebnissen zu kommen, die verbindlich gelten sollen, im Diskursmodell aber immer wieder in Zweifel gezogen werden können, häufig artikuliert worden.³³ Für die kooperativen Projekte z. B. des Gemeinschaftlichen Wohnens oder der Baugemeinschaften, in denen entsprechende Ansätze zu erkennen sind, besteht noch immer die Gefahr der Marginalisierung. Noch suchen Großorganisationen wie z. B. riesige Wohnungsbaugesellschaften oder Wohlfahrtsverbände zu dominieren und ihre Felder nach ausschließlich ökonomischen und Organisationskriterien zu optimieren, gegen die sich die neuen Gemeinschaftsprojekte nur schwer behaupten können.

Gefahren drohen den kooperativen Ansätzen aber auch von innen. Zum einen sind ihre Mitglieder in der Regel in marktwirtschaftlich organisierte Berufsfelder eingebunden, so dass die Wohnprojekte zu reinen Freizeit- oder Konsumveranstaltungen tendieren. Zum zweiten, und das könnte sehr viel bedrohlicher wirken, regredieren Projekte unter dem ökonomischen Druck des Wohnungs- und Dienstleistungsmarktes zu ökonomistischen Konzepten. Statt die innovative Leistung einer Ablösung aus ökonomischen Kategorien zu verfolgen und weiterzuentwickeln, adaptieren manche Projekte – vor allem aber die Funktionäre von Verbänden solcher Projekte – häufig die ökonomischen Strategien industriegesellschaftlicher Bewegungen und beginnen, um Anteile bei staatlicher Umverteilung, also um staatliche Förderung zu kämpfen, ohne zu spüren, dass sie ihre Konzepte damit unweigerlich für staatliche Sozialpolitik – im Zweifelsfall einer Begrenzung staatlicher Leistungen – instrumentalisieren lassen. Sie verstehen damit den „Staat“ oder die „Gesellschaft“ in klassisch industrie-

33 Vgl. H. Lübke, *Der Lebenssinn der Industriegesellschaft. Über die moralische Verfassung der wissenschaftlich-technischen Zivilisation*, Berlin 1992.

gesellschaftlicher Weise als Großorganisation, aus der sie allerdings keinen Auszug, sondern in dem sie eine gesicherte Position suchen. Sie verlangen ihren Anteil am „großen Kuchen“, statt in ihren überschaubaren, kooperativen Zusammenhängen die konkrete Utopie eines Wirtschaftens jenseits der Spekulations- und Verwertungslogiken der im Bausektor dominierenden Großinvestoren zu verfolgen.

Ein dritter Einwand allerdings könnte die neuen Kooperationsmodelle ins Mark treffen. Während die industriegesellschaftlichen Utopien durch universalistische Ausrichtung nicht nur ihrer Theorien, sondern auch ihrer praktischen Umsetzungsversuche eine moralische Überforderung darstellten, scheinen die neuen, aktuellen Kooperationsprojekte durch ihre engen Ortsbezüge zur moralischen Unterforderung zu tendieren und damit den neuen Spaltungstendenzen Vorschub zu leisten, die eine aktuelle Stadtkritik beklagt. Zumindest besteht die Gefahr, dass über dem „lokalen Handeln“ das „universelle Denken“ leicht verloren gehen kann. Immer wieder treffen kooperative Projekte die Trennung von „Innen“ und „Außen“, von „Wir“ und die „Anderen“ und zeigen damit, dass auch sie sich den entsolidarisierenden Seiten einer neuen Identitäts- und Authentizitätskultur nicht ohne weiteres entziehen können. Solche Positionen stehen wachsender Gentrification und Segregation tendenziell genau so gleichgültig gegenüber wie dem Verlust von Öffentlichkeit und öffentlichem Raum. Ob eine Vermittlung zwischen dem Universalismus der Industriekultur und den Partikularismen der Postmoderne gelingt, scheint zurzeit zumindest noch ungeklärt.

Dennoch können sowohl Diskurs als auch Kooperation trotz aller Gefährdungen als Realisierungsweisen von sozialer Vernunft gelten. Aber beide haben bislang keine bauliche Form gefunden, die sie möglich machen oder symbolisch zum Ausdruck bringen würde. Die Annahme sowohl des Klassizismus als auch des Neuen Bauens, „Soziale Vernunft“ mit bestimmten, für rational gehaltenen Stilmerkmalen zum Ausdruck bringen zu können – rechter Winkel, Quadrat, Raster, Serialität, formaler Ausdruck konstruktiver Bedingungen – sind auf die Gegenwart nicht ohne weiteres übertragbar. Nur projektspezifisch scheinen Annäherungen möglich, wie es dem Perspektivenwechsel zum Individuellen ja auch entspricht. Diskurs braucht nicht mehr die bauliche, städtische Öffentlichkeit, und Kooperation zwischen Bewohnern könnte von Bauformen insgesamt weitgehend unabhängig sein. In fast jeder Bauform ist sie möglich. Die „soziale Form“ als Verallgemeinerung ästhetischen Ausdrucks sozialer Vernunft bleibt also unklar. Nur in der Kontextbindung des Einzelobjekts kann sie versucht werden.

Erkennbar ist aber, dass sich „soziale Vernunft“ nicht mehr durch „soziale Form“, durch das Werk herstellen lässt, wie Avantgardekonzepte annahmen. Das Werk tritt als Dienstleistung hinter die soziale Vernunft zurück. Dieser Wandel, in dem sogar das Berufsbild des Architekten verschwimmt, in dem er häufig eher als Modera-

tor denn als Gestalter wirksam wird, scheint weder von der Profession der Architekten noch vom Deutschen Werkbund verarbeitet worden zu sein, obwohl gerade im Werkbund zahlreiche Mitglieder bereits seit längerem und zum Teil recht erfolgreich nach diesen aktuellen Prinzipien arbeiten. Dass der Gestalter von Bauwerken „nur“ Erlebnisproduzent oder kooperierender und moderierender Dienstleister sein soll, ist offenbar schwer zu akzeptieren für eine Profession, die sich über Jahrzehnte als Avantgarde und ihre Werke als ethisch-normative Setzungen verstehen durfte.

Das Normale und das Besondere **Baukultur zwischen postuliertem Anspruch und prosaischem Alltag**

1. Einleitung

Städte, so formulierte es einmal der Philosoph Alva Noe, „Städte kann man eigentlich als Gestalt gewordene Angewohnheiten sehen. Angewohnheiten befähigen uns, Dinge zu tun, sie machen es aber auch unmöglich, Dinge zu tun. Wir zum Beispiel sind in einem Haus, in dem es Treppen gibt, so dass wir an einige Punkte leicht gelangen können. Aber in jene Richtung können wir nicht, denn dort ist eine Mauer. Wir bauen Strukturen, die uns gleichzeitig behindern und befähigen. Unsere Kultur ist so, unsere Sprache ist so.“¹ Nicht von Ungefähr gilt Architektur als eine der stabilsten Kulturtechniken, in denen sich menschliche Intentionen verkörpern. Sie ermöglicht und codiert die sozialen Choreographien des Handelns.

Doch bildet sie (noch) jenen Umgebungsraum, durch den eine ebenso abstrakte wie bedrohliche Umwelt zur menschlichen Mitwelt wird? Ist sie auch die stärkste Formel, in der sich der Gestaltungswille der Gegenwart sedimentiert, und zugleich der mächtigste Faktor, durch welchen die Vergangenheit die Gegenwart festlegt? Daran darf man mit Fug und Recht zweifeln. Aber eben diese Besorgnis scheint dazu zu führen, dass – seit einem guten Jahrzehnt – bei vielen Gelegenheiten nun „die Baukultur“ beschworen wird.

Allerdings ist dieser Begriff in aller Regel so weit gefasst, dass er in der Gefahr schwebt, allseits vereinnahmt zu werden – weil weder er noch seine Antithese bewiesen werden kann. Im Folgenden soll dem inneren Zusammenhang von (gebauter) Umwelt und Kultur nachgespürt und zugleich auf seine gesellschaftliche Relevanz hinterfragt werden. Wobei die Schwierigkeiten, die sich dabei auftun, vermutlich auch darin wurzeln, dass das Planen und Bauen seit jeher zwischen den Polen „Rationalität“ und „Gefühl“ oszilliert. Eine wichtige Referenz für jene stellt Leon Battista Albertis Lehrbuch über Architektur und Stadtplanung dar, das in der Mitte des 15. Jahrhunderts nicht nur ein neues Feld des Wissens eröffnete, sondern als eigentliche Grundlage für alle Planung fungierte: Es machte Städtebau zu einer akademi-

1 In einem in der Frankfurter Rundschau vom 07.05.2011 abgedruckten Interview.

schen Disziplin und führte letztlich zur Stadtplanung der Neuzeit. Alberti plädierte für einen rationalen Städtebau auf wissenschaftlicher Grundlage. Mit seiner Arbeit wollte er die universalen und zeitlosen Prinzipien klären, aus denen eine Stadt – aus denen alle Städte – hervorgehen. Und diese fand beispielsweise einen Verfechter in Heinrich Wölfflin. In seiner „Prolegomena zu einer Psychologie der Architektur“ von 1886 wehrte er sich gegen das Ideal, „exakt zu arbeiten“, und forderte „ein instinktives Ahnen“. Er wolle den „Unfug“ bekämpfen, „der die architektonische Formgeschichte aus dem bloßen Zwang des Materials, des Klimas, der Zwecke glaubt erklären zu müssen“.² Nun, diese Dichotomie besteht nach wie vor – mal mit einem Ausschlag zu dieser, mal zu jener Seite.

Zudem weist das Planen und Bauen über seine prosaische Zweckbestimmung hinaus einen gewissen „Bedeutungsüberschuss“ auf, der sich jedoch kaum fassen lässt und in seiner Bewertung stark weltanschaulich eingefärbt ist. Die Belege hierfür sind Legion; verwiesen sei nur auf ein Beispiel: Architektur fordert die Umgebung heraus, indem sie Illusionen schafft: Sie verheißt in ihren besten Momenten Zukunft, eine „antizipatorische Illusion“. Dadurch erzeuge sie erst den Raum, der zuvor leer war. Diese ursprüngliche Leere nennt der französische Philosoph Jean Baudrillard die „Radikalität des Raumes“, weil sie eine Herausforderung zur Gestaltung darstellt. Doch was beim Raum der Architektur noch zweifelhaft gewesen sein könnte (wo doch vor Errichtung eines Gebäudes Landschaft, Wolken, Horizont die Radikalität gemindert haben müssten), mag man beispielsweise dem Buch gerne zugestehen: Dass es Welten zu erschaffen vermag, in denen es sich bewegt. Baudrillard selbst gibt zu: „Was das Schreiben anbelangt, sehe ich besser, wie das vor sich gehen kann, bei der Architektur sehe ich es viel weniger klar.“ Die Erwartungen jedenfalls, mit denen Bücher gelesen und Häuser benutzt werden, sind wichtiger als die äußere Form. Wahrheit ist deshalb vielleicht das Ziel des Architekten oder Autors, aber nicht notwendig das Ergebnis ihrer Tätigkeit. Die Fassade gerät bei Baudrillard denn auch nur dann in den Blick, wenn sie als Vexierspiel sich selbst verleugnet. Äußerste Schlichtheit lässt nur wenig ahnen vom postmodernen Zitatens- und Verweisspiel, das vielfach im Inneren inszeniert wird: „Diese Fähigkeit, präsent zu sein und sich gleichzeitig unsichtbar zu machen, scheint mir eine grundlegende Eigenschaft zu sein.“ Mit Wahrheit will das gar nichts zu tun haben. Darin aber liegt auch ein Risiko. Wie dem Buch drohe auch der Architektur im Zeitalter der Virtualität der Untergang. Zu viel sei möglich – wie etwa beim Guggenheim-Museum in Bilbao, das Baudrillard als abschreckendes Beispiel für Fortschritt nennt.³ Wenn aber zu viel möglich ist – was ist nötig für eine Bau- und Planungskultur, die diesen Namen verdient?

2 H. Wölfflin, *Prolegomena zu einer Psychologie der Architektur*, Reprint Berlin 1999.

3 J. Baudrillard, *Architektur: Wahrheit oder Radikalität?*, Graz 1999.

2. Aufbruch ins Neue

Jene Moderne, die vor etwa hundert Jahren die Fesseln vieler Konventionen des Bauens sprengte, wird gemeinhin als Schuldige an diesem Zustand ausgemacht – eine baukulturelle Misere dergestalt, dass es an grundsätzlichen Identifikationsmöglichkeiten mit der gebauten Umwelt mangelt. Was der Taylorisierung des Bauwesens unterlag, diente der Befreiung von den Bürden der Vergangenheit. Was sich des Repertoires der Maschinen und Dampfer bediente, signalisierte die Aufbruchsbereitschaft des neuen Nomaden, des Reisenden mit leichtem Gepäck.⁴ Kubisch und weiß sollte die Welt werden, funktionalistisch und ornamentlos. In der Weimarer Republik erkundete das Bauhaus die Möglichkeiten der Moderne als einer idealen Stilform für das Leben im 20. Jahrhundert. Überflüssige „Schönheit“ wurde abgelehnt; die Form jedes täglichen Gebrauchsgegenstandes, von der Teetasse bis zum Wohnblock, musste auf dessen Zweck hindeuten. Die vielfältigere Beziehung zwischen Kunst und Technik, zwischen Kunst und Industrie rückte ins Blickfeld; die moderne Wissenschaft hatte die Mittel bereitgestellt für die massenhafte Produktion von nützlichen und gut gestalteten Gegenständen: „Das Stadion besiegt das Kunstmuseum, und an die Stelle schöner Illusion tritt körperliche Wirklichkeit. Sport eint den Einzelnen mit der Masse. [...] Die Einheitlichkeit unserer Bedürfnisse erweisen: der Melonehut, der Bubikopf, der Tango, der Jazz, das Co-op-Produkt, das DIN-Format und Liebigs Fleischextrakt. [...] Typische Standardwaren internationaler Herkunft und Gleichförmigkeit sind: der Klappstuhl, das Rollpult, die Glühbirne, die Badewanne, das Reise Grammophon. [...] Die rückhaltlose Bejahung der Jetztzeit führt zur rücksichtslosen Verleugnung der Vergangenheit. [...] Architektur als Weiterbildung der Tradition und als Affektleistung hat aufgehört.“⁵

Der Aufbruch zu einer neuen Architektur als Ausdruck einer neuen Zeit war jedoch weniger eine Frage der gebauten Fakten denn eine der Publikationspolitik. Die Moderne kam gleich mit zwei Zwillingschwestern zur Welt: der Propaganda und der Selbstlegitimierung. Ihre Wortführer⁶ bemühten sich um die Popularisierung

4 Diese Assoziationskette wurde wesentlich durch die Diktion Le Corbusiers und seiner Veröffentlichungen geprägt. Darin wurde ein Leben der Moderne suggeriert, das dem eines Reisenden auf einem Luxusdampfer gleicht – minimierte Raumansprüche zwar, dafür aber licht und hell und alles inclusive. Ob dies im übrigen Bilder waren, die den Sehnsüchten der Nutzer entsprachen, und ob die hoffärtige Art ihres Zustandekommens sie den Mitmenschen empfahl, ist eine andere Frage. Mithin mag Ernst Bloch für einen Großteil der Benutzer sprechen, denn für ihn trat bei der Bauhaus-Architektur „und dem, was damit zusammenhängt, die Devise hervor: Hurra, es fällt uns nichts mehr ein“, Vgl. *E. Bloch*, *Das Prinzip Hoffnung*, Bd. 2., Frankfurt a.M. 1959, S. 860.

5 *H. Meyer*, *Die neue Welt*, in: *Bau und Gesellschaft*. Schriften, Briefe, Projekte, Dresden 1980.

6 Hier wären in jedem Falle zu nennen: Le Corbusier, Walter Gropius, Walter Curt Behrendt, Philip Johnson und Henry-Russell Hitchcock, Sigfried Giedion.



Abb. 1: Draufgesetzt – Alt und Neu, ohne Überhöhung und ohne Dogma: Theater in Aveiro/Portugal; Foto: R. Kaltenbrunner.

ihrer Theorien, verfluchten den Historismus, predigten das Maschinenzeitalter, besangen den Fortschritt und hielten sich selbst für die einzig legitimen Vertreter ihrer beruflichen Spezies. Ihre Bibliotheken füllenden Schriften: alle apologetisch, gänzlich selbstreferentiell, sämtlich tendenziös.

So wollten es zumindest nachfolgende Generationen, die seit Mitte der 1960er Jahre der Moderne und ihrer Ideologie einen Totenschein nach dem anderen ausstellten. Im Mittelpunkt postmoderner Kritik stand der Verfall der Baukultur, die Zerstörung der Traditionen, der Verlust einer semantisch-semiotischen

Kommunikationsfähigkeit von Architektur und damit der Verlust des Dialoges mit dem Nutzer. Heinrich Klotz, seinerzeit Wortführer dieser Kritik in Deutschland, forderte „die Fülle des Lebens, nicht die Strenge des Dogmas“ und verlangte eine andere – postmoderne – Programmatik in der Architektur: „Radikal neu, im scharfen Gegensatz zum Programm der Moderne stehend, ist die Forderung nach einer Architektur, die nicht länger die Abstraktion der reinen stereometrischen Formen proklamiert, sondern stattdessen vielfältige Formen der darstellenden Vermittlung von Inhalten und Botschaften anwendet, das heißt eine Architektur, die beigelegte Formen des Bildhaften und Abbildhaften, des Schmucks und Ornaments, der Symbole und Zeichen wieder zulässt“.⁷ Ähnlich unversöhnlich stehen sich noch heute Lager, Ideologien, Schulen, Stile usw. gegenüber. Doch die Diskussion, so wichtig sie sein und so leidenschaftlich sie im Einzelnen auch geführt werden mag, ist eine bloß Architektur-immanente, und weitgehend ohne Bezug zum Alltag der Menschen.

7 H. Klotz, *Die Revision der Moderne – Postmoderne Architektur*, Frankfurt a.M. 1984.

3. Zwischen Werten und Interpretationen

Baukultur ist auch, aber nicht nur Gestaltung.⁸ Zudem kann sie nicht auf ein bestimmtes Areal begrenzt werden. Doch die Architekten und Planer selbst gehen augenscheinlich von einem recht reduzierten Begriff aus. Wenn sie von Baukultur reden, dann werden rund neunzig Prozent unserer Alltagswirklichkeit ausgeblendet. Diese scheinen sich als Gegenstand für das berufliche, kreative Schaffen nicht zu eignen. Die Geringschätzung etwa, mit der die zeitgenössischen Gewerbegebiete bedacht werden, erinnert bisweilen an die Abneigung gegenüber den Mietskasernenvierteln in den 1920er Jahren: Geißelte man damals mangelnde Hygiene und zu hohe Baudichte, werden heute Flächenfraß, Identitätslosigkeit und Fokussierung auf den Individualverkehr kritisiert. Wahrgenommen werden nur die Kathedralen der Neuzeit: Museen, Regierungsbauten, Konzernzentralen, Geschäftshäuser usw. Die *grey belts* dagegen bleiben baulich *terra incognita* – nach Kräften ignoriert, achselzuckend ertragen, hastig durchquert, so es sich nicht vermeiden lässt.

Zum Ausdruck kommt darin eine (Be-)Wertung, die vor allem durch sinnliche Wahrnehmung zustande kommt. Nun ist es freilich ein recht problematisches Unterfangen, die Grundlagen des Ästhetischen beim Menschen zu beschreiben. Zwar mag Schönheit mehr als schmückende Zutat sein,⁹ aber sie gilt weithin als bloße Geschmackssache. Deshalb soll hier ein in Bezug auf Raumbildung wohl praktikabler Begriff ins Spiel kommen: Atmosphäre. Damit ist etwas gemeint, das sich im Zwischenraum von gebauter Objektwelt und subjektivem Raumerlebnis begründet. Denn in der Wahrnehmung und Erfahrung von Orten und architektonischen Objekten geht es nicht allein um objektive Tatbestände (nicht um ein „An sich“), sondern um deren Wirkungsweisen für das Subjekt (um das „Für sich“). Atmosphäre benennt also gewissermaßen ein Defizit. Denn es sind nicht ideale Proportionsverhältnisse wie der Goldene Schnitt und nicht der metrische, euklidische Raum, die den Menschen anrühren. Es ist vielmehr der Ort mit seinen Beziehungen und seiner Aura, der alle Sinne anspricht. Es sind die Schwingungen, es ist die Akustik, die Stimmung des Lichts, der Farbe und der Materialien mit ihren sinnlichen Qualitäten, die zum Anfassen, Anfühlen animieren. Ähnlich verhält es sich in der nächsthöheren Raumkategorie; es heißt ja nicht zu Unrecht, die öffentlichen Räume formen das Gedächtnis

8 Wobei „Gestalt“ etwas anderes und weit mehr meint als „Form“. Gestalt sei der Vollzug einer Idee, eines wesenhaften Inhalts durch Form, die als geeignet befunden wird, die Idee zu „transportieren“, ihre sinnliche und/oder kognitive Wahrnehmung zu ermöglichen; vgl. J. Pahl, *Die Stadt im Aufbruch der Perspektivischen Welt*, Berlin/Frankfurt a.M./Wien 1963, S. 10.

9 So hat etwa der Evolutionsbiologe Josef H. Reichholf gezeigt, wie eng die natürliche mit der sexuellen Auslese zusammenhängt, bei der Attraktivität die entscheidende Rolle spielt. Seine Schlussfolgerung: Schönheit und Schönheitsempfinden haben klare biologische Funktionen.

der Stadt. Hinter dieser poetischen Formulierung verbirgt sich ein über die Jahrhunderte ausgebildetes westliches Stadtverständnis, das von der Prägekraft von Raumfiguren auf stadtgesellschaftliche Wirklichkeit ausgeht. Gleichgültig, ob wir nun von Schönheit oder von Atmosphäre reden: Bei jeder räumlichen Wahrnehmung wirken äußere Wirklichkeit und Vorstellung unmittelbar zusammen. Sie spielt sich in einem Prozess ab, der sowohl beeinflussbar wie unberechenbar ist. Mit anderen Worten: Wir sind der Schönheit ausgesetzt, aber wir können sie auch formen und herstellen.

Auch deshalb bedeutet Baukultur nicht eine ein-für-allemal fixierte Gestaltungs- oder Umgangsregel. Sie kann nicht normiert werden. Und damit wird das Terrain vage. Denn während der Umgang mit der Architektur in vorstaatlichen Zeiten einen Teil der gesellschaftlichen Gesamtaktivität darstellte, so ist ihre Rolle als Bedeutungsträger längst, gelinde gesagt, diffus geworden. Wir stehen vor einem Dilemma: Die sprichwörtlich gewordene „Unwirtlichkeit“ unserer Städte nimmt eher zu als ab. Obgleich unsere Strukturkrisen (die eigentlich Sinnkrisen sind) die Gesellschaft als Ganzes betreffen, ist es die Stadt, wo ihre Metastasen am Sichtbarsten auftreten. Das postmoderne *anything goes* der Architektur spiegelt nur die Individuierung, ja Atomisierung unsrer Gesellschaft. Die sichtbaren, greifbaren Möglichkeiten der Einflussnahme verflüchtigen sich mehr und mehr. Die öffentliche Hand gibt Ordnungshoheiten an private Zuständigkeiten ab. Sonntagsredner sprechen von Baukultur, meinen aber Verkaufskultur und vergessen geflissentlich, ihre Zuhörer darauf hinzuweisen.

Allerdings offenbart der Begriff Baukultur auch einen Januskopf. Zwar entwickelt er eine kritische Kraft, wenn er Mangelerscheinungen und Qualitätsverluste aufzeigt, wenn es zu diskutieren und öffentlich zu machen gilt. Aber zugleich versackt er hoffnungslos im Reaktionären, Fundamentalistischen, wenn das Bild der heilen, vermeintlich wieder erreichbaren Welt projiziert und vorgegaukelt wird.¹⁰ Das Koordinatensystem einer kritischen Betrachtung der Baukultur stellt jener gesellschaftliche Wandel dar, der von Neoliberalismus und Globalisierung bis zu kultureller Entwurzelung und Ortlosigkeit reicht. In diesem Prozess lässt sich eine strukturell bedingte Leere konstatieren, die keineswegs nur von abstrakter oder akademischer Bedeutung ist: Wir erfahren sie ganz konkret und individuell als Identitätskrisen, als einen gesellschaftlichen Solidaritätsverlust, oder kulturell als das Komplexitätsproblem einer uns immer fremder werdenden Welt.

Nun wäre es jedoch eine Illusion zu erwarten, dass Baukultur von allen Mitgliedern einer Gesellschaft interpretatorisch gleich bewertet wird. Gerade weil sie aber mit der Befriedigung der alltäglichen Lebensbedürfnisse zu tun hat, liegt ihre zentrale Aufgabe nach wie vor darin, einen Ausgleich herbeizuführen zwischen der Orientierung

10 Vgl. L. Fromm, *Architektur und sozialer Raum. Grundlagen einer Baukulturkritik*, Kiel 2000, S. 11.

am Gemeinwohl und der Optimierung von Eigentums- und Individualrechten Einzelner. Es geht weniger um solitäre Glanzleistungen als vielmehr um die Gesamtheit aller Elemente der gebauten Umwelt und die Qualität ihres Wechselspiels untereinander. „Der Begriff Kontext in der Architektur sollte präzisiert werden, denn er enthält zunächst alles, was von außen auf die Entstehung der Architektur Einfluss nehmen kann: von dem physisch-räumlichen Kontext über den kulturellen, gesellschaftspolitischen, religiösen, wirtschaftlichen, geschichtlichen bis hin zum allgemein zeitlichen Kontext. In dieser Breite, die praktisch alles umfasst, wird der Begriff freilich unbrauchbar, da er nichts Spezifisches mehr ausdrückt. Ganz offensichtlich aber lassen sich all diese Kontexte nach einer Trennlinie scheiden, die zwischen den Grundkategorien von Raum und Zeit verläuft. [...] Im räumlichen und zeitlichen Kontext stehen sich also der Geist des Ortes und der Geist der Zeit – der *Genius loci* und der ‚Zeitgeist‘ – gegenüber.“¹¹ Im Übrigen hat der Begriff des Kontextes heute seine größte Sprengkraft, wo er auf den überlieferten (städte)baulichen Zusammenhang rekurriert.

4. Die gebaute Gesellschaft?

Natürlich ist „gute Architektur“ unbedingt zu begrüßen – solange sie eine Ziellinie markiert, um das allgemeine Niveau zu heben. Insofern darf sie nicht normativ sein. Doch nicht nur Le Corbusier hatte genau das im Sinn: „Die Kunst unserer Zeit ist am richtigen Platz, wenn sie sich an die Elite wendet.“¹² Wenn Baukultur aber nur die meinungsbildenden – und zahlungskräftigen – Eliten bedient, geht sie fehl. Im Umkehrschluss wäre also jener Anspruch wiederzubeleben, der in den 1920er Jahren Konjunktur hatte: nämlich mit einer „besseren“ Architektur auf eine „bessere“ Gesellschaft hin zu arbeiten.

Dass die sozialpolitische Stoßrichtung dieses Anspruchs nicht mit der damaligen identisch sein kann, sollte sich – angesichts gänzlich anderer gesellschaftlicher Verhältnisse – von selbst verstehen. Gefordert wird beispielsweise eine Architektur der Anreicherung, nicht mehr der Reduktion und Abstraktion: „Die Bevölkerung, die von den Modernen des frühen 20. Jahrhunderts stets als sozialetisches Ziel und eigentliches Subjekt ihrer asketischen Bemühungen angesehen wurde, blieb ebenso beharrlich solcher Schönheitsanstrengung gegenüber reserviert bis offen ablehnend. Solche Schönheit war (und ist) nur reflexiv zu vermitteln und/oder wahrzunehmen. Askese ist das ästhetische Ideal einer Elite und kunstgewerbliche, gar kunsthandwerkliche Geschmackssicherheit eine Frage – nicht nur des Geldes, sondern auch der langen Schulung und Vertrautheit im Umgang mit dergleichen Objekten. [...] Urbanität und städtisch angemessenes Auftreten eines Hauses, eines Ensembles oder einer

11 T. Valena, *Beziehungen. Über den Ortsbezug in der Architektur*, Berlin 1994, S. 13.

12 Le Corbusier, *Vers une Architecture* (1922), dt.: *Ausblick auf eine Architektur*, Braunschweig 1963, S. 85.



Abb. 2: Ab und an gelingt es der Gesellschaft, sich ein adäquates Gehäuse zu geben: die neue Stadthalle in Gent / Belgien; Foto: R. Kaltenbrunner.

Baugruppe sind keine Frage des Zeichenstiftes, sondern der Haltung, die aus dem Inneren der Gesellschaft stammt. [...] Und die Stadt ist eben nicht nur ein Abbild, sondern sie ist das Urbild unserer politischen Gemeinschaft.¹³

Was heißt das nun für den „Umweltgestalter“? Zunächst einmal muss man Abstand gewinnen vom Glauben an die Mach- und Beherrschbarkeit gesellschaftlicher Entwicklung, ohne indes gleich jeden Aufbruchs- und Gestaltungswillen ad acta zu legen. Im Zeichen des weltweiten Siegeszuges rein ökonomischer Werte braucht es wieder eine Utopie. Und wir werden stärker über den Tellerrand der unmittelbaren Konsumbedürfnisse hinausblicken müssen, soll unsere Lebenswelt nicht unter diesem Konformitätsdruck komplett nivelliert werden.

Das Problem aber beginnt bereits bei den Architekten selbst: „Eine oft mit dem Gestus der Überlegenheit zur Schau gestellten Weigerung, dem fast immer unter Zeit- und ökonomischen Erfolgs-Druck stehenden Machen erst einmal das Nachdenken über dessen theoretische Grundlagen vorausgehen zu lassen, beherrscht noch weite Kreise des Berufsstandes.“¹⁴ Auch Colin Rowe vermag das Metier nicht freizusprechen: „Wo kann man jetzt noch das Prinzip des Widerstandes gegen die trostlose kapitalistische Ausbeutung finden? Eine Ausbeutung, die, um es einmal auszuspren-

13 G. Zohlen, Was kommt nach der Postmoderne? in: Forum Wissenschaft, Nr.1/2001.

14 J. Pahl, Architekturtheorie des 20. Jahrhunderts, München 1999, S. 9.

chen, miterzeugt wurde von der kulturellen und politischen Arglosigkeit der Architekten, die mit sublimier Unschuld – und wenig Wissen um das, was sie taten – ihre Begeisterung über ‚Funktion ausdrückten und vollständig ihre inhärente Begeisterung über den ‚Stil‘ verbargen.“¹⁵ Und obgleich er in eine ganz andere Richtung zielt, schlägt Hans Kollhoff in die gleiche Kerbe: „Unser Metier legitimiert sich zunehmend in linguistisch-philosophischen Diskursen, die längst den Kontakt zum Bauen verloren haben. In zunehmenden Maße scheint die Architektur dem Metier des Bildermachens und Geschichtenerzählens zuzugehören.“¹⁶ Man mag das Übermaß an Theoretisierung mit Recht bemängeln. Aber: Braucht es nicht eine Kultur der permanenten Debatte, der Bewusstwerdung, des Betroffenenmachens? Benötigen wir nicht gemeinsame Überzeugungen, Grundwerte und vielleicht auch Konventionen, vor deren Hintergrund das Verschiedene erst lesbar und bewusst erfahrbar wird? Und muss man sich nicht stets und immer wieder neu darüber verständigen? Gerade weil das vielschichtige Phänomen menschlicher Bedürfnisse immer stärker auf objektivierbare und messbare Zweckkategorien reduziert – und damit, in den Worten Max Webers, die „Entzauberung der Welt“ betrieben – wird, gehen auch vitale Ansprüche an die Baukultur in der Scheinobjektivität einer planungs- und marktkonformen Bedürfnis-Interpretation verlustig.

Die daraus erwachsende Verantwortung des Planers und Entwerfers nimmt Otto Kapfinger auch aus einer anderen Blickrichtung wahr, wenn er meint: „Radikalität – wie sie im zumeist sehr leichtfertig kolportierten Geniebegriff vom Architekten aufblitzt – Radikalität kann sich heute eher im Versuch beweisen, eine Utopie der Normalität zu realisieren. Denn es geht dort darum, in aller Freiheit und in neuem, von keinem Anachronismusverdacht getrübttem Umgang mit der baukünstlerischen Tradition [...] so unpathetisch wie möglich den Gebrauch der Baukunst als Bündel verschiedenster Gültigkeiten zu thematisieren.“¹⁷ Ein solcher Standpunkt macht aber auch klar, warum das Hauptinteresse dieser Betrachtungsweise nicht primär dem Zustandekommen spektakulärer Unikate, sondern einem Fortschritt auf methodischer und typologischer Ebene gilt. Christian Kühn sagt unter dem hier treffenden Titel „Stilverzicht“: „Die rationale Basis der Architektur ist jedenfalls nicht in der Rationalität ihrer Methoden zu finden: die müssen immer wieder neu und opportunistisch zusammengestellt werden. Keine Methode kann dem Gestalter aber die individuelle Verantwortung für seine Produkte abnehmen, so uneindeutig und chaotisch

15 C. Rowe, *The Architecture of Good Intentions. Towards a Possible Retrospect*, 1994.

16 Zit. nach P. Erler, *Risiko Stadt? Lebenselixier Stadt!*, in: U. Schwarz (Hrsg.), *Risiko Stadt? Perspektiven der Urbanität*, Hamburg 1995, S. 16.

17 O. Kapfinger, *Lust auf Freiheit; Einsicht in die Notwendigkeit*, in: *Orte. Architektur in Niederösterreich 1986-1997*, Basel/Boston/Berlin 1997, S. 13.



Abb. 3: Der Urgrund des Urbanen scheint zunehmend vage; beispielsweise in der Altstadt von Havanna / Kuba; Foto: R. Kaltenbrunner.

die Bedingungen der offenen Gesellschaft auch sein mögen, in deren Rahmen sich diese Verantwortung heute zu vollziehen hat.¹⁸

So ungenügend der derzeitige Städtebau und die Alltagsarchitekturen, die einer Kapitulation vor „dem Markt“ gleichkommen, sein mögen, so wenig gibt es ein mustergültiges Gegenbild. Denn Baukultur als durchkonstruierter Idealzustand ist zum Scheitern verurteilt; sie muss als dynamischer, unvorhersehbarer Prozess gedacht werden. „Wo Baukunst auf das Ergebnis des Prozesses abstellt, auf das Gebäude und sein Erscheinungsbild, greift Baukultur also zurück auf den Prozess selbst und auf den gesellschaftlichen Kontext, dem der Bau sich verdankt. Baukultur erweitert die Architektur ins Leben hinein. Architektur erscheint aus dem Blickwinkel der Baukultur bedeutsam wegen der Wege und vor allem wegen der Ursache des Prozesses. Stellt Baukunst auf das Gebäude ab, so Baukultur auf die Bauaufgabe: Die muss ihrem Anspruch von Anfang an genügen. Hier muss sich Ethik und ihre gesellschaftliche Dimension Politik bewähren.“¹⁹ Ein euphorisches Zukunftsbild hinzustellen, das reicht nicht. Schnelle Effekte sind nicht realistisch. Aber welcher Architekt mag sich dem schon unterziehen; im beruflichen Alltag wähnt er beides für unentbehrlich. Ein unauflös-

18 Chr. Kühn, *Stilverzicht. Typologie und CAAD als Werkzeuge einer autonomen Architektur*, Braunschweig/Wiesbaden 1998, S. 120.

19 H. Hipp, *Baukultur – Bauaufgabe und ihr Sitz im Leben*, Hamburg 2000.

liches Dilemma? Vielleicht. Gleichwohl bleibt festzuhalten, dass einzelne – wie auch immer gelungene – architektonische Großtaten noch längst keine Baukultur schaffen. Denn sie ist nicht isoliert zu sehen, nicht greifbar, sondern tief eingewoben in Mentalitäten, Gewohnheiten einer Gesellschaft. „Wir reden heute nicht mehr gerne davon, dass das Bauen bis ins 20. Jahrhundert hinein eine gesellschaftliche Grundlage hatte, nämlich die der Konvention. Was bedeutet, dass Architektur nicht in großer Selbstverständlichkeit von Architekten geschaffen, sondern mit der (informierten, gebildeten) damals vorhandenen Gesellschaft beredet wurde. Sie sorgte dafür, dass im Neuen das Vorherige wiedererkannt werden konnte, dass das Vertrautsein mit gebauter Form nicht unterbrochen wurde.“²⁰ Umgekehrt hat das heute „gebrochene Vertrautsein“, der Verlust an Konventionen naturgemäß viel mit unserer Gesellschaft zu tun.

5. Kultur der Planung

Für Baukultur heute muss wie in der Kunst gelten: Es gibt nichts Schlimmeres, als es gut gemeint zu haben. Etwas anders liegt die Sache im Metier der Planung. „Kein Zweifel, die Einsicht, dass sich unsere Städte, die Benutzung derselben durch ihre Bürger, der Städtebau und die Stadtplanung beunruhigend und grundlegend ändern, hat sich nach mindestens 15 Jahren des Zuwartens gefestigt.“²¹ Weit weniger gefestigt allerdings ist die Einsicht, wie dem begegnet werden kann: So nimmt es nicht Wunder, wenn sich für die Planung seit geraumer Zeit eine gewisse Identitätskrise konstatieren lässt. Was sie nun, in Bezug auf ihre Verfahren, so schwerfällig und, gemessen an ihrem Anspruch, tendenziell so fruchtlos macht, ist weniger die abstraktere Maßstabebene (Stadt und Region), sondern vielmehr ihre Vielschichtigkeit und die innere Widersprüchlichkeit ihres hauptsächlichen Gegenstandes.

Stadt ist ein Artefakt, ein Kunstwerk, geschaffen von menschlichem Verstand und menschlicher Einbildungskraft, mit vielen Bedeutungsschichten. Doch paradoxerweise ist Stadt auf ihre eigentümliche Weise auch ein Naturphänomen. Marcel Proust etwa fühlte sich in Venedig „verstrickt in ein Netz kleiner Gassen. Des Abends bilden sie mit ihre hohen, ausgekehlten Schornsteinen, denen die Sonne die lebhaftesten rosa und lichteften roten Töne verleiht, einen oberhalb der Häuser blühenden Garten mit so verschiedenartigen Farbnuancen, dass man hätte meinen können, man habe die über der Stadt angelegten Blütenfelder eines Tulpenliebhabers [...] vor sich. [...] Eng zusammengedrängt durchzogen diese ‚calli‘ nach allen Richtungen mit ihren Furchen das Stück Venedig, [...] als habe es sich in diesen unzähligen zartlinigen, bis ins ein-

20 P. Peters, Ehrlichkeit. Themen zeitgenössischer Architekturdebatten (XIV), in: Deutsche Bauzeitung Nr. 10/2002, S. 47.

21 Vgl. J. Scharf, Grenzflächen, in: Der Architekt Nr. 7/2002, S. 31-34.

zelne durchgeformten Gebilden gleichsam kristallisiert. Plötzlich sieht es dann aus, als ob sich am Ende einer der Gassen die kristallisierte Materie entspannte und wieder auflockerte. Ein weiter, prächtiger Campo [...] breitete sich vor mir aus [...] wie einer jener Paläste orientalischer Märchen, zu denen eine Person des Nachts geleitet wird, damit sie, vor Morgengrauen nach Hause zurückgeführt, die magische Stätte nicht wiederfindet und schließlich wirklich glaubt, sie habe sie nur im Traum betreten.²²

Als der Anthropologe Claude Lévi-Strauss 1941 nach New York kam, fand er dort nicht jene moderne Metropole vor, die er erwartet hatte. Stattdessen begegnete ihm ein „immenses horizontales und vertikales Chaos, das wohl eher irgendeiner spontanen Eruption der Erdkruste als einer absichtlichen Stadtplanung zuzuschreiben war, mit Gesteinsschichten aus verschiedenen Epochen. Trotz der Erhabenheit der hohen Gebäude und der Art, wie sie übereinandergestapelt und gedrängt auf der kleinen Fläche der Insel standen [...] war an den Rändern dieser Labyrinth das urbane Netz erstaunlich schlampig gewebt.“ An diesen verborgenen oder ungewissen Orten fand er seltsame Läden, die Schätze der Renaissance oder ethnologische Kuriositäten für ein paar Dollar verkauften; hinter den Wolkenkratzern konnte man immer noch verfallene Häuser mit Gärten, die an Balzacs Paris erinnerten, finden. „Wie das urbane Gewebe war auch das soziale und kulturelle Gewebe durch und durch löchrig. Man musste sich nur ein Loch aussuchen und hindurchschlüpfen, wenn man wie Alice hinter die Spiegel gelangen wollte, wo man eine verzauberte, unwirklich scheinende Welt finden konnte.“²³

In diesem Licht betrachtet, erscheint die Textur der Stadt sowohl als natürlich-kristallisierte Materie, wie als Substanz von Träumen, den unwillentlichen Produkten des Verstandes. Mitunter ist geäußert worden, dass wir vielleicht glücklicher in unseren Städten leben würden, wenn wir sie als Natur oder als Traum, als Gegenstände der Erforschung, Untersuchung und Deutung, als Gründe für Entdeckungsreisen betrachten könnten. Der Diskurs, der unsere Großstädte geformt hat, die utilitaristischen Planungen von Experten, deren Ziel soziales Ingenieurtum war, habe unseren Gesichtskreis beschränkt und unsere Großstädte fast zerstört.²⁴ Im Spannungsfeld zwischen konkreter Zweckorientierung und „Möglichkeitsraum“ ist unsere Planungskultur nach wie vor gefangen. „Der Anspruch, zwischen ökonomischen, sozialen und ökologischen Anforderungen an die Stadt die Balance zu halten, fordert Planung heraus, mehr als die notwendige Abstimmung von Fachplanungen zu leisten:

22 *M. Proust, A la recherche du temps perdu, IV; deutsch: Auf der Suche nach der verlorenen Zeit: die Entlohnene, Frankfurt a.M. 1957.*

23 *C. Lévi-Strauss, Le regard éloigné, Paris 1983; deutsch: Der Blick aus der Ferne, München 1985.*

24 *Vgl. E. Wilson, Begegnung mit der Sphinx. Stadtleben, Chaos und Frauen, Basel/Berlin/Boston 1993, S. 18.*

Gefragt ist integrierte Planung.²⁵ Dabei darf der fraglos vorhandene Konflikt zwischen Froschperspektive und Vogelschau, d.h. zwischen der „Bilderwelt der Architekten“ und der – regelmäßig ernüchternde – planungstheoretische Versuch einer Thematisierung von „Prozessstrukturen, gesellschaftlichen Zusammenhängen, politischen und Entscheidungsgesetzmäßigkeiten, von prozessuellem und strategischem Denken“²⁶ nicht zum Krieg ausarten, sondern muss – wie auch immer – fruchtbar, wenn möglich zu einer Art Dialog gemacht werden.

Eine ganzheitliche und integrierte Entwicklungsplanung ist seit langem das zentrale Ziel der Profession; allein, sie hat es nicht erreichen können. Als Kommentar zur Ausstellung „Mastering the City“, die einen Rückblick über ein Jahrhundert Stadtplanung zu geben suchte, schrieb Wolfgang Pehnt: „Wenn zum tragischen Helden die Hartnäckigkeit des Wollens, das notwendige Scheitern, die Höhe des Falls und manchmal auch die Einsicht in die Vergeblichkeit des eigenen Tuns gehören, dann ist der Stadtplaner die tragische Figur des Jahrhunderts. Keiner der auf lange Fristen angelegten Pläne hat mehr als zehn, zwanzig Jahre überstanden. Keiner hat die Ziele erreicht, die ihm gesetzt waren. Wo Entwicklungen auf den Weg gebracht und Kräfte stimuliert wurden, erwiesen sie sich sehr bald als fremdgesteuert und außerhalb jeder Verfügungsgewalt der Planer. Die besten von ihnen haben die Grenzen erkannt – und trotzdem geplant.“²⁷

So gesehen birgt Planung die eigene Relativierung in sich. Darin mag auch eine Chance liegen: „Das ‚Spiel der Stadt‘ war immer ein sorgfältiges Ausbalancieren zwischen strukturellen Ordnungssystemen, um das Chaotische der Stadt zu kontrollieren, und der notwendigen Adaption an veränderte Umweltbedingungen. Entsprechendes gilt für das ‚Spiel der Natur‘ oder auch für unsere Sprache: Wir gehen außerordentlich sorgfältig mit der Syntax unserer Sprachen um, mit dem Ziel sicherzustellen, daß wir uns verstehen. Wir erlauben uns aber sehr viel Freiheit bei der Veränderung der einzelnen Wörter. So ist ein ‚Hamburger‘ plötzlich nicht mehr, was er einmal war, und auch Herr Mitterrand konnte den Wortwechsel vom ‚Ascenseur‘ zum ‚Lift‘ weder aufhalten noch juristisch einklagen. In der grammatikalischen Position stehen der Hamburger und der Lift aber seit Jahrhunderten an der gleichen Stelle.“²⁸ Wenn es tatsächlich solch ‚gesundes Beharrungsvermögen‘ der Stadt gibt, dann ist womöglich auch zu erwarten, dass jenseits der oft bedauerten Grenzen des Planbaren eigendynamische Selbstregulationsprozesse wirksam werden könnten, die sich auch

25 So heißt es in der „Hamburger Erklärung zur Planungskultur“, SRL, 25.Mai 2001.

26 Vgl. K. Selle, Alte und neue Planungskulturen, in: T. Harlander (Hrsg.), Stadt im Wandel – Planung im Umbruch, Stuttgart 1998, S. 45-65.

27 W. Pehnt, Die Planer und ihre blaue Banane, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung 15.01.1998, S. 35.

28 C. Fingerhuth, Zwischen Politik und Architektur, in: Werk, Bauen+Wohnen, Heft 9/1993, S. 7 f.



Abb. 4: Stadträume können auch heute durchaus Perspektiven eröffnen: Neapel/Italien; Foto: R. Kaltenbrunner.

als Schlüssel zu den planerisch nicht fassbaren Geheimnissen des Urbanen erweisen. In diesem Sinn sollte es möglich sein, für das Bauen Regelsysteme zu etablieren, die inhaltsbezogener und flexibler, somit auch wieder potenziell reicher „an kulturellem Sinn“ sein könnten als heutige baurechtliche und normative „Standards“.²⁹

6. Qualitäten und ihre Wahrnehmungen

Die besondere Dialektik der Profession offenbart sich im Methodischen: Zugleich offen zu halten und festzulegen; neuen Entwicklungen und dem gesellschaftlichen Wandel neue Möglichkeiten bieten, ohne unverbindlich zu werden. Dafür angemessene Methoden zu finden, dürfte eine der wichtigsten Aufgaben sein. Verhandlung und Kooperation sind zentrale Stichworte, denn Planung ist heute eine immer wieder neue Mischung aus Konzeption und Moderation. Planungskultur besteht darüber hinaus aber auch darin, eine „Prise Utopie“ mit den tatsächlichen Möglichkeiten unter einen Hut zu bringen. Einen Wegweiser dafür könnte das Engagement von Max Frisch abgeben. Der viele Jahre als Architekt arbeitende Schweizer Schriftsteller begriff und definierte Städtebau als politisches Anliegen der verantwortungsbe-

²⁹ Vgl. S. Malfroy/G. Caniggia, Die morphologische Betrachtungsweise von Stadt und Territorium, Zürich 1986, S. 197.

wussten Bürgerschaft, womit nicht gemeint war, dass die „kritische Öffentlichkeit“ selbst plane, sondern dass Planung unter ihrer Kontrolle stattzufinden habe. Frischs Konzeption zielte nicht auf eine architektonische Vollendung suggerierende Stadtutopie, sondern auf ein prozessuales Planungsmodell. Nicht intellektuelle Spiele und ästhetische Versuchsanordnungen, sondern zielgerichtete Reform der herrschenden Lebensverhältnisse waren sein Anliegen. Daran anzuknüpfen wäre für einen heutigen Städtebau ein lohnenswertes Ziel. Das aber setzt eine kritische, zumindest aber interessierte Öffentlichkeit voraus.

Dass sich Öffentlichkeit (stärker) interessiert, ist allerdings nicht voraussetzungslos zu haben. Weil Baukultur – darin der modernen Kunst oder Musik nicht unähnlich – in ihrer bildhaften und räumlichen Artikulation häufig genug einer Erklärung, eines Kommentars bedarf, um ihren Formen der Materialisierung zugänglich zu sein, liegt ihre Aufgabe darin, ein entsprechendes Qualitätsbewusstsein zu schaffen und dafür Maßstäbe zu erarbeiten und zu etablieren. Die kognitiven Prozesse, die individuelle wie kollektive Wahrnehmung und Bewertung bestimmter (Raum)Situationsen, müssen bei der Suche nach Kriterien, Indikatoren und Richtwerten von Baukultur adäquat Berücksichtigung finden, dürfen nicht als bloß subjektivistisch abgelehnt werden.

Eine allgemein lebensweltliche Erweiterung des Verständnisses gegenüber den baulichen Setzungen und Bedeutungen könnte im Zusammenhang mit der Sensibilisierung der Menschen im Umgang mit der Gestaltung, Pflege und Kultivierung ihrer gebauten und natürlichen Umwelt einen positiven Beitrag für eine ganzheitliche Wahrnehmung nicht zuletzt auch von Umweltproblemen darstellen. In seiner Vision von einer zukünftigen Architektur resümierte Frei Otto einmal, dass es keine neue Ästhetik brauche, aber ein vervollkommnetes ästhetisches Empfinden – in Anlehnung an den ursprünglichen Sinn der griechischen *aisthesis* (d.h. Wahrnehmung). Der Erarbeitung von Qualitätsmaßstäben kommt demnach eine besondere Bedeutung zu. Ein Wirkungsgrad von Baukultur ist bislang nicht systematisch messbar, wohl auch deshalb, weil keine geeigneten Messmethoden, Indikatoren und Maßstäbe vorliegen. Diffuse Stimmungen müssen fundierten und nachprüfaren (Beurteilungs-) Grundlagen weichen, ohne indes umgekehrt in den Glauben einer umfassenden „Objektivierbarkeit“ zu verfallen.

Ohnehin hat Wissenschaft nicht nur mit „Gewissheiten“ zu tun, sondern auch mit Vermutungen und Zweifeln. Auch die Wissenschaft ist immer mehr dem moralischen und ethischen Treibsand unserer Zeit ausgesetzt. Der seit Karl Friedrich Schinkels Zeiten immer wieder schwelende Positionskampf „Kunst“ gegen „Wissenschaft“, den Siegfried Gideon als Bruch zwischen der Architektur und der Bautechnik schlechthin darstellte, ist aber de facto allenfalls ein Nebenschauplatz (wenngleich er im Metier selbst als zentral angesehen wird). Denn das eigentliche Problem, so

Richard Rogers, liegt „weniger in der Giedionschen Trennung zwischen Wissenschaft und Kunst, sondern viel eher in der fortschreitenden Erosion von Kultur ganz allgemein – zu der auch das Ingenieurwesen zählt – durch den Kapitalismus und die freie Marktwirtschaft. Mit anderen Worten, alles dreht sich nur noch darum, so billig wie möglich zu bauen. Das aber ist ein viel ernsthafteres Problem. Denn damit verlieren auch die Architekten schließlich ihre Aufgabe. Wenn nur noch die billigste Lösung gefragt ist, dann avanciert der Bauunternehmer, der sich im Allgemeinen nicht um kulturelle Werte schert, zur Zentralfigur. Und mit ihm steigt dann ein neuer Typ des Ingenieurs empor, der „Buchhalter-Ingenieur“, der eine wirkliche Gefahr bedeuten kann, denn Buchführung sucht nicht nach Langzeitlösungen, sondern rechnet kurzfristig.“³⁰

Weltwirtschaftliche Trends wirken tief hinein in jedwede Bau- und Planungskultur. Doch die Produktionsbedingungen gebauter Umwelt zu thematisieren, ist, bislang zumindest, eher der „Planung“ als der „Architektur“ gelungen. Allerdings scheint im Zeitalter des Neoliberalismus Planungskultur nur noch als Begriff mit privatistischen Konnotationen zu taugen: Weit verbreitete Planungsfeindlichkeit aus ideologischer Voreingenommenheit und aufgrund partikularer Interessen, Misstrauen gegenüber öffentlichen Maßnahmen und der so genannten Bürokratie, die Neigung, das Prinzip des freien Kräftespiels unterschiedslos auf private und öffentliche Angelegenheiten anzuwenden, ungenügende Kooperation von Marktkräften und öffentlichen Händen sowie mangelnde Einsichten von Politik, Wirtschaft und Öffentlichkeit in die Komplexität und Tragweite von Planung. Doch gerade weil ihre Resultate oftmals wenig Anlass zu Identifikation boten (und bieten), rückt der Prozessbegriff, d.h. die Kultur von Kommunikation und Beteiligung, des Interessenausgleichs und der Entscheidungsbildung in den Vordergrund.³¹ Wobei man gar nicht deutlich genug mahnen kann, dass im planerischen Bemühen um „Integration“ und „konsensuale Verfahren“ nicht der Eigenwert von Gestaltung erneut vernachlässigt wird, wie es bereits einmal in der Planungseuphorie der 1970er Jahre der Fall war. Mit einem polemisch angehauchten Bonmot hat unlängst die renommierte Autorin und Wirtschaftsberaterin Gertrud Höhler auf just dieses Dilemma angespielt: Stadtplanung sei der Kampf der Verwalter gegen die Gestalter.

30 Zit. nach P. Hagen-Hodgson, Vor-denken, Nach-denken, in: *werk, bauen und wohnen*, Nr. 5/1993, S. 44.

31 So heißt es beispielsweise im Positionspapier des Arbeitskreises Wohnungspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung 2002: „Was wir brauchen, sind integrierte und in Durchführungsschritte gegliederte Stadtentwicklungskonzepte, bei denen alle Politikbereiche angemessen berücksichtigt und bereits in ihrer Entwicklung einer realistischen Einschätzung und Prognose unterzogen werden. Dabei müssen alle Durchführungsschritte die ökologische, die ökonomische und die soziale Nachhaltigkeit ausdrücklich und zu jedem Zeitpunkt berücksichtigen.“

7. Eine Gesellschaft braucht Grundwerte

Nach einem Jahrhundert, in dem gleichsam die Zeit mit ihren Beschleunigungsphänomenen vorherrschend war, scheint nun eine „Epoche des Raums“ (M. Foucault) zu folgen. Medienwirklichkeit und Netzgesellschaft, die dafür verantwortlich sind, organisieren sich nicht länger durch – historische oder auch utopische – Zeithorizonte, sondern vielmehr aufgrund der Raumformel von Globalisierung. Mit dem allgemeinen Wirkungsgrad einer Leitkultur bringen die neuen Medien eine neuartige Raumrealität hervor, in der menschlichen Wahrnehmung und den Lebensverhältnissen nicht weniger wie in den kollektiven Phantasien. Die Rede von der im Entstehen begriffenen hybriden Wirklichkeit (mixed reality) markiert den Wandel von der örtlichen Lebenswelt zum elektronischen Paradigma des Raums. Dabei geht es neben der Entwicklung virtueller Handlungsräume heute vornehmlich um digitale Funktions- und Navigationsoptimierungen des Raums, um Kommunikations- und Mobilitätsdesign.

Seit einigen Jahren gibt es nicht nur in der Medienwissenschaft, Urbanistik, Soziologie oder den Cultural Studies eine breit geführte Debatte um das Verhältnis von politischem, sozialem, städtischem oder elektronischem Raum. Der Schriftsteller und Medienwissenschaftler Volker Demuth geht vor dem Hintergrund dieser Diskussionen allerdings nicht allein den Entscheidungsformen und gesellschaftlichen Auswirkungen digitaler Raumdispositive nach. In seinen Untersuchungen etwa zur Phänomenologie des Orts, zur räumlichen Symbolisierung des menschlichen Körpers und der Landschaft oder zu einer Architektur des Erhabenen beschreibt er darüber hinaus andere kulturelle Praktiken des Raums, die mit dem neuen medialen Paradigma nicht ohne weiteres in Einklang zu bringen sind.³²

Allen Beschwörungen des Virtuellen zum Trotz hat der reale „Raum“ jedoch weder an Attraktivität für die Menschen noch an Relevanz für die Gesellschaft verloren. Dass sich – bezogen auf die Produktion von und den Umgang mit gebauter Umwelt – vieles längst nicht mehr „im Einklang“ befindet, ist wohl unstrittig. Von diesem Befund ausgehend, müssen Strategien entwickelt und implementiert werden, die hinreichend komplex und wirkungsvoll, dabei aber auch akzeptiert und mehrheitsfähig sind. Zumal in unserer Gesellschaft ein Unbehagen mit der gebauten Umwelt aus der Nachkriegszeit weit verbreitet ist. Wobei die Reaktion darauf nun keineswegs in einem lautstarken Engagement für die Qualität des neuen Bauens besteht, sondern in zunehmender Rückwärtsgewandtheit und wachsender Zustimmung für Denkmalschutz und Landschaftsschutz. Deswegen fordert Karl Ganser: „Baukultur muss in dieser Stimmung entgehalten, dass es ein Zurück nicht geben kann und jede Art von Rekonstruktion

32 Vgl. V. Demuth, *Topische Ästhetik. Körperwelten, Kunsträume, Cyberspace*, Würzburg 2002.

nur eine Täuschung ist. Es kann also nur einen Gestaltungswillen nach vorne geben. Der allerdings muss gesellschaftliche Grundwerte so sorgsam respektieren, dass neues Bauen nicht weiterhin als ‚Eingriff‘ verstanden wird, der ‚auszugleichen‘ oder später zu ‚rekultivieren‘ ist. Diese Grundwerte sind: die Nachhaltigkeit, die Geschichtlichkeit, die Identität, die Regionalität und die Schönheit. Konsequente Folge der Respektierung dieser Grundwerte ist die Verpflichtung zum integrativen Planen und Bauen.³³

Wenn das „Kulturelle“ im Planen und Bauen darin liegt, über das unmittelbar Notwendige hinauszugehen (ohne dies aber zu vernachlässigen), dann ist ein Umdenken, ein Mentalitätswandel gefordert. Dann ist kein Platz mehr für die Eitelkeiten der Professionen, für die Egoismen der Beteiligten, für bloß einzelfallbezogene Optimierungen. Denn Baukultur ist erstens eine Frage des Bewusstseins, zweitens eine Frage der Qualitätsmaßstäbe aller an Planung und Bauen Beteiligten und drittens davon abhängig, wie groß der Stellenwert der gestalteten Umwelt in der Gesellschaft insgesamt ist. Entscheidend ist das „Dazwischen“, weil die zentralen Herausforderungen heute (fast) immer zwischen den angestammten Disziplinen, tradierten Zuständigkeiten usw. liegen. Die eigentlichen „emergency cases“ der Planung sind die „Grenzenflächen“, die schwer fassbaren Lebens- und Raumformen sowie der „instabile, kurzfristig veränderliche, nach Art und Maß der Nutzung vieldeutige, heterogene und in der Dichte stark wechselnde Zustand“³⁴ jenseits der klar umrissenen, mehr oder weniger stabilen Zentren (in Stadt oder Region).

8. Ansatzpunkte

Das Potpourri dessen, was an Aspekten angeführt wurde, sollte deutlich gemacht haben, dass Baukultur kein Produkt, sondern ein Anspruch ist. Und weniger einen Zustand als einen Prozess meint. Was letztlich bedeutet: In diesem Prozess müssen alle betroffenen Akteure und deren Interessen eingebunden werden, die dann gemeinsam aushandeln, welche dieser Aspekte für die entsprechende Situation die wichtigsten sind. Hierzu seien noch einige Punkte angemerkt:

Internationalität: Fraglos wirken weltwirtschaftliche Trends heute tief in unseren Bau- und Planungssektor hinein. Zugleich wird die Forderung immer lauter, die globalisierte Architektur einander immer ähnlicher werdender Stahl- und Glas-Bürobauten zu überwinden. Schon deshalb ist der internationale Austausch vital. Allerdings darf er nicht illusionäre Hoffnungen auf schranken- und schwellenlose Transfers nähren. In China bedeutet Planungs- und Baukultur etwas anderes als in

33 K. Ganser, Eine Bundesstiftung Baukultur? Studie im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bauwesen und Wohnungswesen, Bonn/Berlin 2001, S. 78 f.

34 J. Scharf (s. A 21), S. 33.

Deutschland, in Italien anderes als in Venezuela oder im Iran. Schon die jeweiligen Berufsbilder und -praxen differieren gewaltig. Es kostet viel Mühe und Zeit, um zu verstehen, wie unterschiedlich Bedingungen und Umstände in den einzelnen Ländern und Regionen jeweils sind. Um zu lernen, dass Entwicklungslogiken, institutionelle Gepflogenheiten und Pfadabhängigkeiten möglicherweise inkommensurabel sind. Dass sich selbst unter gleichlautenden Begriffen ganz andere Inhalte verbergen können. Dass es keine Übertragung von Lösungen und Modellen im Maßstab 1:1 geben kann. Freilich, es braucht einen intensiven Austausch über sprachliche, geographische und kulturelle Grenzen hinweg, um eben das zu begreifen. Um damit – und darin – angemessen agieren zu können. Internationalität bei „Planungs- und Baukultur“ heißt so viel wie einen Blick für Nuancierung zu entwickeln, Sensibilität im Umgang mit dem Anderen zu trainieren, möglicherweise gar eine Aneignung des Fremden zu erlauben. In jedem Fall sollte sie eine neue, adäquate Wahrnehmung einüben.

Innovation: Es liegt auf der Hand, dass Innovation in diesem Zusammenhang unmittelbar gefragt ist. Der Begriff birgt jedoch auch eine gewisse Gefahr, weil er häufig auf Forschung und Technologie verkürzt wird. Notwendig aber ist eine Zusammenschau, die die zahllosen Einzelaspekte immer wieder in einen neuen Kontext stellt. So hat es beispielsweise der große Ingenieur und Erfinder Richard Buckminster Fuller gemacht, indem er vor mehr als sechzig Jahren den Begriff „cosmic conceptioning“ prägte. Gemeint war die Fähigkeit, komplexe Zusammenhänge für Erhalt und Pflege der Lebensgrundlage nicht bloß zu erkennen, sondern im Denken und Handeln wirksam werden zu lassen – vor allem in einer präzisen Modellierarbeit von Ereignismustern, ihren Veränderungen und Transformationen. Buckminster Fullers Wirken stand unter dem Motto „How to make the world work“. Er sieht die Erde als integral konstruierte Entität an, die zum Zwecke dauerhafter Leistungsfähigkeit als Ganzes begriffen und bedient werden müsse. Allerdings fehle es an einem Anleitungsbuch, was die Menschheit dazu zwingt, den Intellekt zu gebrauchen: „Also gerade weil die Bedienungsanleitung bisher gefehlt hat, lernen wir zu antizipieren, welche Konsequenzen sich aus einer steigenden Anzahl von Alternativen ergeben, um unser Überleben und Wachstum befriedigend zu erweitern – physisch und metaphysisch.“³⁵ Innovation heißt, sukzessive ein neues Bewusstsein zu verankern. Bau- und Planungskultur funktioniert nicht wie die Automobilindustrie mit ihrem so hysterisch wie permanent verkündeten „neuesten Stand“ der Fortentwicklung aller Systeme. Nachhaltige Entwicklung, ein wirklich nachhaltiges Planen und Bauen gibt

35 R. Buckminster Fuller, Einflüsse auf meine Arbeit, in: ders., Bedienungsanleitung für das Raumschiff Erde und andere Schriften, Reinbek 1973, S. 33.

es nur als Synthese von technologisch-ingenieurmäßigem Handeln und gesellschaftspolitischen, wertebasierten und wertorientierten „Ansprüchen“.

Interdisziplinarität: Wenn man von „Planungs- und Baukultur“ spricht, drängt sich eine so banale wie konfliktreiche Frage auf: Wer ist denn disziplinar zuständig? Planer mit ingenieurwissenschaftlichem Hintergrund oder mit architekturkünstlerischem? Sind nicht auch Experten mit geographischem, juristischem, ökonomischem, ökologischem, sozialwissenschaftlichem Hintergrund involviert? Meist aber ist es doch so, dass nicht bloß die unterschiedlichen Sichtweisen, beispielsweise die „Vogelschau“ des Planers und die „Froschperspektive“ des Architekten, aufeinander prallen. Es werden auf beiden Seiten auch unterschiedliche Gegenstände bearbeitet: (Bau-)Projekte und (Planungs-)Prozesse. Das Unverständnis und die – freundlich kaschierte – Ablehnung, mit der sich etwa Architekten, Stadtplaner und Landschaftsgestalter häufig begegnen, erweist der gemeinsamen Sache einen Bärendienst. Um nur ein Kernproblem, die Trennung des Erschließungsnetzes von der Bebauung, anzusprechen: Offenbar hat der „fließende Raum“ die Verkehrsplaner aus der Pflicht entlassen, städtebaulich mitzudenken. Als eigenständige Disziplin planen und bauen sie die Verkehrsadern allein nach fahrdynamischen Regeln. Was unmittelbar veranschaulicht, dass Interdisziplinarität beim Planen und Bauen unabdingbar ist – auch in Ausbildung und Lehre. Obgleich sie von jeder Disziplin gewissermaßen eine partielle Preisgabe von Autonomie einfordert, darf sie nicht bloß ein Lippenbekenntnis sein. Denn eine komplexe Gemengelage von nicht deckungsgleichen Interessen, Kenntnissen, Vorlieben, Ausrichtungen usw. braucht die gemeinsame Arena.

Diskurs: Bei all dem kommt der Erarbeitung von Qualitätsmaßstäben für „Planungs- und Baukultur“ eine hohe Bedeutung zu. Diffuse Stimmungen müssen fundierten und nachprüfaren (Beurteilungs-)Grundlagen weichen, ohne indes umgekehrt in den Glauben einer umfassenden „Objektivierbarkeit“ zu verfallen. Gerade beim Planen und Gestalten hat man es ja weniger mit „Gewissheiten“ zu tun, sondern auch mit Vermutungen und Zweifeln. Und selbst die Wissenschaft ist immer mehr dem moralischen und ethischen Treibsand unserer Zeit ausgesetzt. Weshalb es geboten ist, sich immer wieder neu darüber zu verständigen. Planungs- und Baukultur ist nur über den Diskurs zu haben.

Nüchtern muss man konstatieren, dass es eine politische Konsensbereitschaft über die baulich-räumlichen oder gesellschaftlichen Ziele der Stadtentwicklung allenfalls in Ansätzen gibt. Doch dessen ungeachtet übernehmen Architektur und Städtebau als räumliches System noch immer Ordnungsaufgaben innerhalb der Gesellschaft. Nur muss man sich dessen neu bewusst werden. Es geht weniger um solitäre Glanzleistungen als vielmehr um die Gesamtheit aller Elemente der gebauten Umwelt und die Qualität ihres Wechselspiels untereinander. Schon deswegen ist Baukultur mehr als nur eine Frage der Wahrnehmung: Sie ist eine Frage der Notwendigkeit!

„Eine Stadt sticht in See“

Container, Kreuzfahrtschiffe und der Bedarf nach schwimmenden maritimen Wahrzeichen

„[...] die Schiffe der Megalines. Sie sind allesamt weiß und sauber, denn ihr Zweck ist nicht zuletzt, den calvinistischen Triumph von Kapital und Industrie über die archaische Zerstörungskraft der See zu repräsentieren.“

David Foster Wallace (1962-2008) in einem Bericht über seine im März 1995 stattgefundene Luxus-Kreuzfahrt in die Karibik an Bord der mit BRZ 47 255 vermessenen „Zenith“.¹

1. Container – Signatur einer Epoche

Derzeit vergeht kaum ein Jahr, in dem nicht von sensationellen Größenrekorden von Container- und Kreuzfahrtschiffen berichtet wird. 2012 meldete man das Containerschiff „Emma Maersk“ als das derzeit größte seiner Art und 2015 die MSC „Oscar“. Bei Kreuzfahrtschiffen lässt sich eine Reihe aufmachen von „Freedom of the Seas“ (2006), über „Oasis of the Seas“ (2009), bis hin zum bis dato gigantischsten Kreuzfahrtschiff der Welt, die „Allure of the Seas“ (2010). Im Jahre 2014 gab es dann mit der „Quantum of the Seas“ das größte je in Deutschland gebaute Kreuzfahrtschiff, was die Bedeutung der Meyer-Werft in Papenburg für den Markt im Geschäft mit einschlägigen Neubauten unterstreicht. Und jenseits der Weltrekorde und ihrer schieren Größe haben beide Container- und Kreuzfahrtschiffe ästhetisch und wirtschaftlich mehr gemein, als man zunächst glauben möchte.

Mitte der 1960er Jahre begann der Siegeszug der Container² und eines neuen Geschäftsmodells im Kreuzfahrtgeschäft.³ Beide Transportarten begannen mit der Standardisierung von Fracht- und Tourismustransporten. Die Fracht steckte man in Kisten, und die Touristen bekamen an Bord ein Einheitsangebot geliefert, was die bis dahin streng in Klassen getrennte Bordgesellschaft vereinheitlichen sollte. Beides

1 D. Foster Wallace, Schrecklich amüsant. Aber in Zukunft ohne mich, München, 8. Aufl., 2006.

2 Vgl. H.J. Witthöft, Container. Die Mega-Carrier kommen, Hamburg, 2. Aufl., 2004.

3 Vgl. Ch. Schäfer, Kreuzfahrten. Die touristische Eroberung der Ozeane, Nürnberg 1998, S. 210. Das Werk ist eine vorzügliche Quelle hinsichtlich des Zusammenhangs von Wirtschaftsgeographie und -ideologie der Branche.

ermöglichte ein bis dahin kaum für möglich gehaltenes Wachstum beim Transport selbst und in der Größe der Transportmittel. Heute sind Container Mittel und Zeichen der globalen Wirtschaft, so wie die Kreuzfahrtschiffe zu Symbolen eines globalisierten Tourismus nord-amerikanischen und europäischen Zuschnitts geworden sind. Je größer, desto wirtschaftlicher im Unterhalt, lautet die Rechnung, die für Container- wie für Kreuzfahrtschiffe gilt.

Mit den Containern verschwanden nicht nur die traditionellen Schiffe. Einher ging die Containerisierung auch mit einer revolutionären Umgestaltung der Häfen. Das Größenwachstum von Tankern und Massenguttransportern, wie etwa den Erzfrachtern, hatte schon bald nach Ende des Zweiten Weltkrieges begonnen. Schiffe, die Stückgut transportierten, konnten aber nach wie vor nur bis zu einer vergleichsweise kleinen Größe gebaut werden. Nur so ließen sich Laden und Löschen wegen der personalintensiven Arbeit von Schauerleuten rentabel organisieren. Kräne und Handarbeit bestimmten den Umschlag. Die Fracht benötigte meist Zwischenlagerplätze, wozu im Hafen Speicher und Lager- und Kühllhäuser dienten. Der Container übernimmt beim Transport die Lager- und bei Kühlcontainern die Frischhaltefunktion selbst. Da standardisierte Kisten umgeschlagen werden, ist der Verladevorgang fast vollkommen mechanisierbar. Der Umschlag kann direkt auf die Weitertransporter, wie Binnenschiffe, Eisenbahnwaggons oder Sattelschlepper erfolgen. Damit wurden die Masse der Hafearbeiter und die Speicher überflüssig.⁴ Da die Container große Flächen bei ihrer Anlandung beanspruchen, konnten die alten Hafenterrassen in den seltensten Fällen umgenutzt werden. Die Containerhäfen, die sich zu riesigen Containerterminals auswuchsen, verlagerte man auf die „grüne Wiese“. Parallel aber nicht bedingt zur Containerisierung des Verkehrs begann der Strukturwandel im nord-amerikanischen und europäischen Schiffbau. Das große Werftensterben begann in den 1960er Jahren. Der Schiffbau verlagerte sich nach Asien. Den Hafenstädten kamen ihre Häfen, ihre Werften und damit die im oder für den Hafen arbeitende Bevölkerung abhanden.⁵ Damit ging auch vielfach ein Bewusstsein für den Hafen als Identität stiftendes Element verloren. Ein Bürgermeister von Amsterdam meinte etwa, dass viele Amsterdamer sich gar nicht bewusst seien, tatsächlich in einer Hafenstadt zu leben.⁶ In den 1960er Jahren verloren die Hafenstädte auch ihre Funktion als Start- und Zielorte im Passagierverkehr, der im interkontinentalen Bereich vom Flugzeug übernommen wurde.

4 Vgl. die zeitgenössischen Aussichten C. Gerckens, Containerisierung im Hamburger Hafen 1968-1975. Strukturelle Auswirkungen der staatlichen und privaten Anpassung, Diss. Konstanz 1978.

5 Vgl. dazu allgemein und erläutert an zwei Fallbeispielen H. Berking/J. Schwenk, Hafenstädte. Bremerhaven und Rostock im Wandel, Frankfurt a. M. 2011.

6 D. Duyster (Hrsg.), The Amsterdam Harbour 1275-2005, Amsterdam, Geleitwort von M. J. Cohen.

2. Schnelldampfer

Bis in die 1880er Jahre transportierte man Fracht und Mensch auf demselben Schiff. Erst da begann eine Spezialisierung der Schiffstypen, was mit der gleichzeitigen Abkehr vom Segelschiff als hauptsächlichem Reisemittel für Personen einherging. Frachter und Passagierdampfer entstanden. Bei letzteren begann schon bald ein Wettlauf zwischen den zur See fahrenden Nationen um Größe, Schnelligkeit und luxuriöse Ausstattung der Schiffe. Der Seeverkehr zwischen Europa und den USA wurde auf festgelegten Routen mit regelmäßig verkehrenden Linienschiffen betrieben. Die „Schnelldampfer“, die „Ocean Liner“, konkurrierten um das „blaue Band“ für die schnellste Atlantiküberquerung. Schnelligkeit gepaart mit Annehmlichkeit während der Reise, wurde – zumindest für die, die es sich leisten konnten – zum bestimmenden Faktor im Passagierverkehr zur See. Aus dem Schiff wurde auch ein „modernes erstklassiges schwimmendes Hotel“.⁷ Die Schiffe gerieten zu Sinnbildern nationalen Prestiges. Man feierte sie damals als Meisterwerke der Technik und als Beispiel für den allgemeinen Fortschritt. Später umgab sie eine eigentümliche Nostalgie.⁸ Der Untergang der „Titanic“ 1912 wurde zur Katastrophe für die Passagiere und zur Legende für die Seefahrt. Dies konnte soweit gehen, dass man 2013 vorschlug, die „Titanic“ in altem Gewande neu erstehen zu lassen und als Kreuzfahrtschiff zu verwenden.⁹

In den 1950er Jahren erlebte die Seereise ihren Höhepunkt, was Technik der Schiffe, Komfort und Zahl der beförderten Passagiere anging. Doch schon wenige Jahre später machte das Flugzeug die Schiffe unrentabel. Diese wurden nun, wenn man sie nicht gleich abgewrackt hatte, zu Kreuzfahrtschiffen umgebaut. Um 1900 hatte man schon die ersten Kreuzfahrtschiffe gebaut, die speziell für Rundreisen konstruiert waren. Kreuzfahrten blieben bis in die 1990er Jahre Domäne einer eher kleineren Gruppe begüterter Touristen. Danach begann der Massentourismus mit Kreuzfahrtschiffen. Und Masse bedeutet automatisch Größe. Je größer das Schiff ist, desto billiger wird pro Kopf gerechnet, die Unterbringung von Passagieren. Und damit einhergehend, dass Kreuzfahrten ihren Luxuscharakter verloren bzw. dass solche Reisen für immer mehr Kunden erschwinglich wurden. Ein immer größer werdender Massenmarkt tat sich nun auf.¹⁰

Die in den 1970er Jahren zu Kreuzfahrtschiffen umgebauten letzten klassischen „Ocean Liner“, wie etwa die „Norway“ oder „France“, waren für ihre Zeit zwar riesig, im Vergleich zu den doppelt so großen „Gigacruisern“ der 1990er Jahre, oder den

7 G. Lehmann-Felskowski, *Der deutsche Schiffbau 1900-1906*, Berlin 1906, S. 3-11.

8 P. Pedersen, *Die große Zeit der Luxus-Liner*, Hamburg 1981.

9 P. Richter, *Arche Boah*, in: *Süddeutsche Zeitung* 50 (28.02.2013), S. 10.

10 B. Dänzer-Kantof, *Kreuzfahrtträume. Schiffe und Routen von einst bis jetzt*, München 2014.

vier bis fünffach so großen „Megacruisern“ des 21. Jahrhunderts sind sie nach heutigen Maßstäben der Branche schon unrentabel klein.

3. Schiffsgrößen

Die Größe eines Schiffes wird in einem Raummaß berechnet. Der Brutto-Register-Tonne (BRT) folgte seit 1994 die Brutto-Raum-Zahl (BRZ). Als „große“ Schiffe gelten solche mit einer BRZ von mehr als 10.000.¹¹ Die Giga-Kreuzfahrtschiffe entstanden ab den 1990er Jahren und haben eine Tonnage von 50.000 bis 110.000 BRZ. Bis zu 2.000 Passagiere können an Bord untergebracht werden.

Die Mega-Kreuzfahrtschiffe, die Megacruiser, die verstärkt seit den 2000er Jahren in Dienst gestellt wurden, haben Tonnagen von mehr als 120.000 BRZ und sind für 3.000 bis 4.000 Passagiere ausgelegt.¹² Die 2010 fertig gestellte „Allure of the Seas“ hat eine BRZ von 225.200. Bei einer 2.000-köpfigen Besatzung ist das Schiff auf eine Passagierzahl von 5.400 bis 6.400 Personen ausgelegt. Zum Vergleich sei auf die „Queen Mary“ verwiesen, die 1936 in Dienst kam und bei einer Länge von 316 m mit 81.000 BRT vermessen wurde. Die „Queen Mary 2“, seit 2004 im Einsatz, hat bei einer Länge von 235 m dagegen eine BRZ von 152.000. Die BRZ der „Oasis of the Seas“ beträgt dagegen schon 225.200. Die Passagierkapazität beläuft sich dabei auf mehr als 6.000 Personen. Die gerade im Bau befindliche „Harmony of the Seas“ soll eine BRZ von 227.000 haben.

Die Schiffe wurden nur wenig länger, dafür aber immer breiter und höher. Das umbaute Volumen steigerte sich um das Vierfache. Und dieses Volumen gewann man hauptsächlich in der Höhe.

Standardcontainer sind rund 20 Fuß (6 m) lang und 8 Fuß (2,40 m) hoch. Die Tragfähigkeit eines Schiffes rechnet sich in der Einheit „Twenty Foot Equivalent“ (TEU).¹³ Mitte der 2010er Jahren hatten die größten Containerschiffe bei einer Länge von rund 400 m und einer Breite von 60 m die Kapazität von fast 20.000 TEU.

Grundsätzlich gilt, dass die Größe von Schiffen schwer vermittelbar ist, untereinander und im Vergleich zu Bauten an Land.¹⁴ Doch warum führt man eigentlich nicht solche standardisierten und damit vergleichbaren Kennzahlen wie BRZ oder TEU parallel für Architektur zur See auch an Land ein? Hochhäuser wären so tatsäch-

11 F. Heine/F. Lose, begründet von A. Kludas, Die großen Passagierschiffe der Welt. Illustriertes Register aller 859 Passagierschiffe der Welt ab BRZ 10.000, Neuausgabe Hamburg 2010.

12 A. Schulz/J. Auer, Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus, München 2010.

13 H. W. Laumanns, Containerschiffe auf allen Weltmeeren, Stuttgart 2013, S. 10.

14 Vgl. P. Scott, The use of benchmarks in the popular reporting of commercial shipping. Is the „Titanic“ an appropriate measure to convey the size of a modern ship?, in: The Mariner's Mirror, 100 (1/2014), S. 76-83.

**DÉPARTS
TOUS LES LUNDIS du
20 MAI au 21 OCTOBRE 2013**

**8 jours en Méditerranée à bord
du PLUS GRAND et du PLUS BEAU
PAQUEBOT DÉPLOYÉ EN EUROPE!**

> L'itinéraire

LES ⊕ DU BATEAU

- > Une discothèque
- > Un solarium (inspiré par la jungle tropicale)
- > Un mur d'escalade
- > Une patinoire
- > Un simulateur de surf
- > Un terrain de basket
- > Un centre de fitness et remise en forme
- > Animations pour les plus petits
- > Nombreux restaurants et bars
- > Casino, cinéma, théâtre, boutiques...

Abb. 1: Werbung für Reise mit einem Mega-Kreuzfahrtschiff im westlichen Mittelmeer; Prospekt *Stadtmarketing Toulon*.

lich dann wenigstens in gewissen Bereichen untereinander global zu vergleichen; und man hätte dazu noch Referenzobjekte aus einem jeweiligen anderen Element.

4. Schiffsästhetik

In den 1920er Jahren verkörperten die großen Passagierschiffe in ihrer technischen Funktionalität, die die Summe anonymer Ingenieurleistung darstellte, eine solch eigene, zeitgemäße Ästhetik, dass avantgardistische Architekten und Bautheoretiker die Dampfer sogar als Motiv in und als Vorbild für die moderne Architektur zu Lande feierten.¹⁵ Es gab ein „Dampfermotiv“ im Architekturdiskurs.¹⁶ Die Villa Noailles in Hyères bei Toulon ist etwa ein gebautes Beispiel dafür.

Den Passagierschiffen war eine gewisse Windschnittigkeit eigen. Die in der Regel nach hinten geneigten Schornsteine stehen einerseits für eine gewisse ästhetische

15 H. Walle, Zur Ästhetik im Schiffbau, in: *DMI/MGFA* (Hrsg.) Seefahrt und Geschichte, Herford 1986, S. 191-205, hier S. 197.

16 G. Kaehler, Architektur als Symbolverfall. Das Dampfermotiv in der Baukunst, Braunschweig 1981.

Eleganz, andererseits vermitteln sie das Gefühl, man wolle schnell aufbrechen und irgendwohin kommen.¹⁷

Der Typus Linienschiff mit seinen ihm eigenen Formen verschwand, und das Kreuzfahrtschiff trat an seine Stelle. Das klassische Schiff mit seinem im Laufe von Jahrzehnten immer weiter entwickelten stromlinienförmigen Design wurde verstärkt ab den 1980er Jahren von klobigen, kastenförmigen Konstruktionen abgelöst, die immer länger, breiter und höher wurden. Parallel dazu verschwanden die gegliederten Decksaufbauten. Die runden Bullaugen, die für die Schifffahrt über eine lange Zeit hin charakteristisch waren, machten zunächst Fensterbändern, dann Balkonreihen Platz. Schornsteine sind als technisch unvermeidliche Elemente rudimentär gestaltet. Auf Masten kann fast ganz verzichtet werden. Die einst unverwechselbare Silhouette alter Passagierschiffe verschwand.

Die ebenfalls immer größer werdenden Fährschiffe wirken wohl deshalb nicht so abstoßend normiert, weil die großen Parkdecks für Autos, LKWs und bisweilen Eisenbahnwaggons in die Schiffsarchitektur integriert sind. Die Kleingliedrigkeit von Balkonen und Fenstern auf den Megacruisern macht ihre Massenhaftigkeit im Verhältnis zum gigantischen Schiff unübersehbar.

Bei den großen Fährschiffen zeigt eine glatte Bordwand an, wo die Parkdecks liegen. Sie ist als große kaum gegliederte Fläche wahrnehmbar. Damit bekommt die Größe des Schiffes in Bezug auf die auch hier installierten Balkone tatsächlich Kontur. Außerdem vermittelt ein Fährschiff damit auch einen Zweck der Reise, nämlich den Transport von Fahrzeugen.

Die riesigen Aufbauten, die ja immer auch Angriffsflächen für Wind und Wellen sind, scheinen für die Stabilität der Schiffe kein Problem zu sein. Mit ihrer Ähnlichkeit zu Bauten an Land, die ja stabil im Untergrund ruhen, mag man auch die latente Befürchtung beruhigen, dass dies auf dem Wasser ja nicht der Fall sei und dass der durch den Anblick der Aufbauten genährte Verdacht, der scheinbar hohe Schwerpunkt begünstige ein mögliches Kentern, vollkommen abwegig sei. Seit den Terroranschlägen vom 11.09.2001 vermittelt eine visuelle und strukturelle Ähnlichkeit von Kreuzfahrtschiff und Wolkenkratzer auch nicht unbedingt grenzenloses Vertrauen in die Sicherheit der Megacruiser. Jedenfalls darf man annehmen, dass die Traumschiffe von Touristen auch Traumziele von Terroristen sein dürften. Und wie ein Riesenschiff kläglich scheitern kann, bewies 2012 die „Costa Concordia“ (BRZ 114.000). Der auf den Felsen gesetzte, gekenterte, riesige Rumpf demonstrierte unfreiwillig die Empfindlichkeit auch noch so großer Schiffskonstruktionen.

17 Chr. Voigt, *Schiffs-Ästhetik. Die Schönheit des Schiffes in alter und neuer Zeit vom technischen und künstlerischen Standpunkt*, Berlin 1922, S. 51.

5. Zum Motiv von Hochhaus und Wohncontainer in der Schiffsarchitektur

Container- und Kreuzfahrtschiffe gleichen sich in Form und Ästhetik immer mehr an. Beides sind ja auch letztlich nur Spezialschiffe für den Transport standardisierter Fracht, den Container und den Touristen. In vollkommener funktionaler Ausdifferenzierung fallen der Massentransport von Mensch und Fracht jetzt wieder wie zu Zeiten der Segelschiffe ästhetisch in eins: Kreuzfahrt- und Containerschiff gerieten zu mobilen Riesenstapeln, deren Transportgut in normierten, individualisierten Kisten, sei es Kabine, sei es Container, befördert wird. Das Design der Aufbauten gleicht in beiden Fällen einer Deckladung. Nur, dass an Stelle der Einheitscontainer nun eiförmige, aufgetürmte Stapel von Wohn- bzw. „Passagiercontainern“, gerne auch mit Dachbegrünung, transportiert werden. Die als Vorbau zu den Kabinen konstruierten kleinen Balkone oder Veranden erinnern an die trostlose Architektur von Plattenbauten und Wohnsilos der 1960er/1970er Jahre. Den „Touristensilos“ an Land stehen die „Touristentanker“¹⁸ zur See gegenüber. Die endlosen Bänder der Balkone auf den Megalinen erinnern an Massenhaltung, nur, dass man hier eben anstelle von Legen von Liegebatterien sprechen sollte. Jedenfalls erscheint das Schiffsdesign in der Regel wenig gestaltet und „billig“.

Das Schiff ist nicht mehr Mittel zur Reise, sondern wird zum Ziel der Reise selbst.¹⁹ Für ein Eventcenter ist der Standort an Land oder auf einem Schiff eigentlich unerheblich. Ähnlich verhält es sich beim Anblick der Riesenschiffe nicht nur im Hafen. Ihre Architektur könnte an Land genauso erscheinen wie auf dem Wasser.

Die Gigacruiser, wie etwa die britische „Oriana“ mit Baujahr 1994, scheinen in ihrem äußeren Erscheinungsbild der Ästhetik von Hochhäusern zu folgen. Die senkrechte Höhe des Hauses wird nun zur waagrechten Länge des Schiffes. Dies mag auch deshalb angehen, weil Fassade des Hauses und Rumpf des Schiffes von einem Stahlskelettbau im Inneren getragen werden. Ein Schiff in Kastenform ist Statik pur. Die Schiffsarchitektur steht ja nun auch kaum noch für Bewegung und Reise, sondern für das an Bord bleiben. Das Schiff selbst mit seinen Konsumangeboten ist die Attraktion. Die Fahrt gerät dabei zur vollkommenen Nebensache.

Container haben inzwischen mental und real eine zu Beginn nicht vorgesehene Funktion an Land übernommen, die früher der Baracke als Unterkunft auf Zeit zukam. Spezielle Wohncontainer („Systembauten“) dienen nun als Provisorium, sei

18 In einer Imageberichterstattung der DB AG u.a. über das bis jetzt größte je gebaute Kreuzfahrtschiff der Welt, die „Oasis of the Seas“, wird der Begriff sogar positiv besetzt, Vgl. O. Keppler/R. Lang, Welches Traumschiff passt zu mir? in; mobil. Das Magazin der DB AG (1/2015), S. 42-46, hier S. 46.

19 Vgl. das Kreuzfahrtschiff als Ort literarischer Motivsuche und persönlicher Selbstversuche bei F. Schulz, Hier ist noch das Ziel, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung 61 (13.03.2015), S. 13.

es als Notquartier, sei es als Wohn- oder Arbeitsstätte. Wohn- und Bürocontainer revolutionierten die Wahrnehmung von Unterkunft in dem Maße, wie die Container den Gütertransport umgewälzt haben. Als Unterkunft auf Zeit geraten sie nun zum Vorbild für dauerhaftes (!), billiges Wohnen an Land. „Vorgefertigte Wohneinheiten“, die man wie Container aufeinander stapelt, werden als vergleichsweise sozialerer Wohnungsbau in New York gefeiert.²⁰

6. Megacruiser und der Versuch, ihnen eine städtische Anmutung zuzuschreiben

Um das Geschäft mit Kreuzfahrten entstand auch eine spezielle Form von Reisejournalismus, der das Marketing der Veranstalter in deren Sinne potentiellen Kunden vermitteln will. Jahrbücher nähren „Kreuzfahrtträume“.²¹ Bemerkenswert an der Berichterstattung ist dabei der Versuch, den zeitgenössischen Kreuzfahrtschiffen eine städtische Anmutung zuzuschreiben. Dabei „sticht“ dann etwa „eine Stadt [...] in See.“²² Man konstatiert eine Verwandtschaft mit „schwimmenden Kleinstädten“,²³ „die Ähnlichkeit“ mit einem „Einkaufszentrum“ und einer „Indoor-Spielbank“²⁴ hätten und die „nicht nur eine schwimmende Stadt“ seien, sondern schlichtweg „ein exklusiver Urlaubsort“,²⁵ dessen eigentliche „Hauptaufgabe die Unterhaltung an Bord“ sei.²⁶ Das Mekka aller Spieler wird gleichfalls bemüht. Die „Freedom of the Seas“ sei das „Las Vegas zur See“.²⁷ Dem Einkaufszentrum an Land stehe die „Shopping Mall“ zur See in nichts nach. Die „Anthem of the Seas“ sei ein schwimmender „Vergnügungspark“.²⁸ Selbst die Anlage von „Landschaftsparks“ wird inzwischen simuliert. Dieser ist nach oben offen und wird zwischen den schluchtartigen Aufbauten des Schiffes angelegt. Schon in den 1990er Jahren sah man eine Entwicklung hin zu „schwimmenden Ferieninseln“.²⁹

20 Vgl. S. Moll, Wiedergeburt der Wohnzelle, in: Stuttgarter Zeitung, 46 (25.02.2015), S. 8.

21 Vgl. etwa O. P. Mueller (Hrsg.), Koehlers Guide Kreuzfahrt 2015. Kreuzfahrtträume, Schiffe, Häfen, Reisen, Termine, Reportagen, Trends, Hamburg 2014.

22 J. Rapp, Eine Stadt sticht in See, in: Sonntag aktuell 51 (19.12.2010), S. 21.

23 M. Kuntz, Der Aufschneider, in: Süddeutsche Zeitung 294 (22.12.2014), S. 30.

24 R. Bierod, Happy End auf See. Der Wertewandel der Kreuzfahrt im Spiegelbild der Filmgeschichte, Stuttgart 2013, S. 21.

25 H. W. Laumanns, Kreuzfahrtschiffe auf Weltmeeren, Stuttgart 2012.

26 O. le Goff/C. Molteni de Villermont, Traumschiffe. Die großen Oceanliner und Kreuzfahrtschiffe, Hamburg 1999, S. 128.

27 B. Haller, Las Vegas zur See, in: mobil. Das Magazin der DB AG (6/2007), S. 68-74.

28 K. Maroldt, Völlig aus dem Rahmen, in: Die Zeit 24 (10.06.2015), S. 53.

29 K. Ulrich, Luxusliner. Vom Grandhotel auf hoher See zur schwimmenden Insel, München 1997, S. 244.

Auffällig ist, dass die Funktion „Schiff“ in ihrer eigentlichen Funktion als Mittel zur Reise über die sieben Ozeane immer weniger kommuniziert wird. Mit dem Einbau von Botanik an Bord, die kaum noch an die klassischen Wintergärten erinnern dürften, ist für die Zukunft noch eine Steigerung der Propaganda im Sinne von „grüner Stadt auf See“ wahrscheinlich. Felsengärten an Bord eröffnen nun auch noch die Option auf simulierte landschaftliche Höhepunkte wie Gebirge.

Dies ist eine bemerkenswerte Abkehr von der Werbung früherer Zeiten, in der man bewusst auf die Differenz von See und Land, von Schiff und Stadt abgehoben hatte. Das mag auch damit zusammenhängen, dass maritime Landschaften jedes Schiff, sei es noch so groß, auf Distanz immer winzig erscheinen lassen. Erst ein Vergleich mit Architektur an Land vermittelt einen Maßstab, der der menschlichen Anschauung gerecht wird.

7. Schiff und Stadtbilder

Um 1900 gab der Norddeutsche Lloyd in Bremen eine Serie von Werbepostkarten heraus, auf denen zu sehen ist, wie sich Schiffe der Reederei im Stadtbild verschiedener Städte, u. a. Berlin und Stuttgart, ausnehmen würden. Der Vergleich von nautischer und städtischer Größe belässt der jeweiligen äußeren Architektur von Schiff und Stadt seine spezifische Ästhetik. So zeigte man den Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm II.“, wie er wohl auf dem Schlossplatz in Stuttgart ausgesehen hätte. Das Neue Schloss mit 170 m Breite ist bedeutend kürzer, als das Schiff mit seiner Länge von 215 m. Das Schiff war mit 20.000 BRT vermessen. Die barocke Prachtentfaltung eines Schlosses im Inneren allerdings schwebte auch den Innenarchitekten der Luxus-Liner als Ambiente für die Passagiere der Ersten Klasse an Bord vor. 1906 konnte die „Kaiser Wilhelm II.“ das Blaue Band erringen. Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges wurde das Schiff in New York interniert und später von den USA übernommen, bis es schließlich 1940 abgewrackt wurde.

Die HAPAG als Hamburger Konkurrenz des Norddeutschen Lloyd gestaltete ihre Werbegravur in den 1900er Jahren damit, dass sie ihre Dampfer zeichnerisch auf den „Bug stellte“ und senkrecht in den Himmel ragen ließ. Da war das Schiff dann etwa doppelt so hoch wie das Rathaus in Hamburg. Das Schiff überragte auch noch das 1900 fertig gestellte mit dreißig Stockwerken höchste Gebäude Manhattans.³⁰ Bisweilen befällt einen bei moderner Architektur das Gefühl, die Bauten seien auch im Hinblick auf die Architekturfotografie gestaltet worden. Dies lässt sich nun für die Fotografie von Schiffen seit ihrer Erfindung Mitte des 19. Jahrhunderts bis heute

30 O. J. Sailer, *Brücke über den Atlantik. 135 Jahre Nordamerikafahrt Hapag-Lloyd 1848-1983*, Hamburg 1983, S. 27.

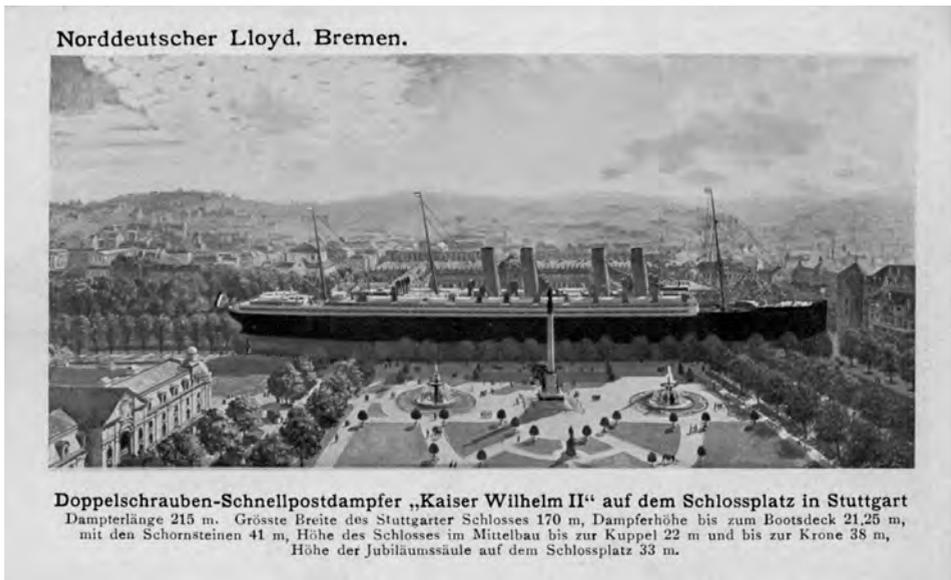


Abb. 2: Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ auf dem Stuttgarter Schlossplatz; Montage 1905; Postkarte: *Sammlung W. Mönch.*

kaum behaupten – ganz im Gegenteil. Nach dem Zweiten Weltkrieg begann mit der „Italia“ wieder der Liniendienst Hamburg-USA.³¹ Das Schiff vor der Skyline von New York vermittelt auf einem Foto der 1950er Jahre den Kontrast zwischen See und Stadt – zwischen Reise und Ziel der Reise (vgl. Abb. 3).

Es ist schwer vorstellbar, dass Graphiken oder Fotos heutiger Megaschiffe vor einer modernen Stadtkulisse ein solches „Fernweh“ auslösen könnten, wie man sie sich zu Beginn oder Mitte des 20. Jahrhunderts von einer derartigen Werbung versprochen haben mochte. Wie dem auch sei, jedenfalls sind Bilder von Schiffen vor der Kulisse von Wolkenkratzern nach wie vor ein beliebtes künstlerisches Kombinationsmotiv von Architektur zu Lande und zu Wasser.³²

Im Hafen von Genua bot sich Ende der 1960er /Anfang der 1970er Jahre regelmäßig ein malerisches Bild, wenn einer der beiden 1965 fertig gestellten und nach bestem italienischem Design gestalteten Transatlantikliner „Michelangelo“ oder „Raffaello“ angelegt hatten. Es schien hier, als ob sich die Funktion von altem Hafen und moderner

31 H. Focke/F. Scherer, Wirtschaftswunder auf dem Atlantik. Die „Italia“ im Liniendienst zwischen Hamburg und New York, in: *Schiff Classic* (1/2015), S. 66-69.

32 G. Piouffre, *Legendäre Schiffsreisen*, München 2009, vgl. S. 146 die Graphik „Queen Mary“ vor der Skyline von New York und S. 302 „Queen Mary 2“ vor der Skyline von Sidney.



Abb. 3: Dampfer „Italia“ Mitte der 1950er Jahre in der Sicht des Schiffsfotografen Carl Jacobsen; Postkarte: *Sammlung W. Mönch*.

Abb. 4: Genua, Hafensicht Ende der 1960er Jahre mit italienischem Transatlantik-Liner; Postkarte: *Sammlung W. Mönch*.

Passagierschiffahrt doch irgendwie noch verknüpfen ließe.³³ (vgl. Abb. 4). Dem war aber nicht so. Die Bilder der Schiffe aus dieser Zeit vermitteln im Kontrast zum historischen Stadtbild eine schon sehr bald verlorene technische und städtebauliche Ästhetik. Seit 2004 befindet sich um die ehemaligen Liegeplätze mit dem „Galata Museo del Mare“ ein großes, in den historischen Hafen hinein gebautes Meeresmuseum.

8. Museumsschiffe an die Wasserfront

Die ältesten erhaltenen großen Schiffe sind aus militärischer Tradition im Dienst geblieben, wie etwa die USS „Constellation“ in Baltimore und die USS „Constitution“ in Boston. Ihr kostspieliger Erhalt ging auf den Etat des Kriegsministers. Letztlich wuchsen verschiedene Schiffe so von selbst in die Funktion von Museumsschiffen hinein.³⁴ Das galt besonders, wenn sie zugleich Mahnmale für Siege waren. Die HMS „Victory“ in Portsmouth³⁵ stand immer auch als Zeichen für den britischen, mariti-

33 W. Vogel, *Cinquanta Anni. Genova 1964-2014*, Dortmund 2014, S. 18 f., 32 f.

34 Vgl. allgemein I. Schmidt, *Maritime Oldtimer. Museumsschiffe aus 4 Jahrhunderten*, Leipzig 1988; J. Broelmann/K. Freymann, *Das Reiselexikon Schifffahrt. Sammlungen, Museumshäfen, Museumsschiffe*, München 1995; O. Schäuuffelen, *Die letzten großen Segelschiffe*, Bielefeld 2002; F. u. S. Lipsky, *Die Schatzkammer der Seefahrt. Register europäischer Schifffahrtsmuseen, Museumsschiffe, Traditionsschiffe*, Projekt, Hamburg 2004.

35 Vgl. allgemein zu den Bemühungen, das historische Erbe der britischen Marine zu bewahren: J. Coad, *Support for the Fleet. Architecture and engineering of the Royal Navy's bases 1700-1914*, Swindon 2013.



Abb. 5: Kleiner Kreuzer „Aurora“ in Leningrad, ca. 1985; Postkarte: *Sammlung W. Mönch.*

men Triumph in den napoleonischen Kriegen, so wie die „Mikasa“ in Yokosuka für den japanischen Sieg über Russland 1905. Der russische Kreuzer „Aurora“ wurde als Symbol für den Sieg der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution 1917 in St. Petersburg bzw. Leningrad erhalten. Von Bord aus wurde das Signal zum Aufstand gegeben. Das Schiff an seinem Liegeplatz vor zaristischen Palästen spiegelt so auch architektonisch im Stadtbild den historischen Bruch ästhetisch wider (vgl. Abb. 5).

Es dauerte allerdings noch fast ein halbes Jahrhundert, bis man den historischen Wert begriff, den auch Schiffe jenseits der Erinnerung an die großen Welthändler darstellen. Es entwickelte sich ein Bedürfnis nach schwimmenden Oldtimern, das weit mehr war, als nur Nostalgie oder Retroherrlichkeit. In den USA entwickelte man mit „Mystic Seaport“ seit den 1930er Jahren ein maritimes Museumsdorf, vor dem historische Schiffe, wie etwa seit 1941 der Walfänger „Charles W. Morgan“, als schwimmende Exponate vor Anker gingen.

Eine Doppelfunktion von nationalem Mahnmal und Museumsschiff übernahm 1971 in London der Schwere Kreuzer HMS „Belfast“ von Anfang an. Das Schiff ist auf der Themse unweit der Tower Bridge endgültig vor Anker gegangen. Zusammen mit der Brücke bietet sich ein historisches Ensemble in einer im Laufe der Zeit von immer mehr Hochhäusern geprägten Umwelt.

Seit 1972 übernahm in Deutschland „U 995“ in Kiel-Laboe eine ähnliche Doppelfunktion. Das Unterseeboot, das am Strand vor dem Marineehrenmal aufgestellt ist, dient als Landmarke in der maritimen Landschaft der Kieler Förde. Den Erinnerungswert großer, ziviler Segel- und Dampfschiffe begann man nach dem Zweiten Weltkrieg allmählich zu schätzen. In Greenwich wurde der Klipper „Cutty Sark“ konserviert und in Lübeck-Travemünde seit 1959 die Vier-Mast-Bark „Passat“. Das erste durch eine Schraube angetriebene Schiff, die SS „Great Britain“ von 1843, wird etwa in Bristol in dem Trockendock bewahrt, in dem es gebaut wurde. Seit 1970 wird in Rostock der Stückgutfrachter Traditionsschiff Typ „Frieden“ ausgestellt.

Man besann sich auch auf die unverwechselbare Ästhetik und den Nimbus von Ozeandampfern, selbst wenn sie nicht mehr in See gingen. Erstmals nutzte man dies für den Erhalt eines Schiffes, das über lange Jahrzehnte hin die Legende im Seeverkehr zwischen den USA und Europa war. In Long Beach bei Los Angeles stationierte man den ehemaligen 1967 außer Dienst gestellten britischen Ocean-Liner „Queen Mary“ als Hotelschiff, das in dieser Funktion immer auch Museum ist. In den Niederlanden folgte man diesem Beispiel. Die „Rotterdam“ lief 1958 in der Stadt vom Stapel, deren Namen sie trägt. Das 39.000 BRT große Schiff war von 1969 an nur noch als Kreuzfahrtschiff im Einsatz. Seit 2010 ist es in Rotterdam als Hotelschiff und schwimmendes „Ausgeviertel“ endgültig vor Anker gegangen.

Zwei Identifikationsbereiche für Küstenstädte in Europa und Nordamerika – alter Hafen, Schiff und Werft – verschwanden seit Mitte der 1960er Jahre mit rasanter Geschwindigkeit. Immenses Ödland tat sich auf. Dem wirtschaftlichen und sozialen Verfall folgte ein weiterer, ein „weicher“ Verlust. Zunächst bemerkte man kaum, wie das Verschwinden der Schiffe aus der Zeit vor den Containern auch für Leere im Stadtbild sorgte.

Man erkannte, welch großer Gewinn die Architektur von alten Schiffen und eben nicht nur die von Seglern für jetzt funktionslose Hafenareale, die auf eine Neunutzung warteten, bedeuten konnte. Man sah historische Schiffe jetzt als Mittel, wie es in Dünkirchen martialisch hieß, zur „Rückeroberung von Hafenräumen“.³⁶ Stationäre Museums- und mobile Traditionsschiffe wurden als markantes Gestaltungsmittel für die Revitalisierung aufgelassener Hafenbereiche verschiedener Städte in aller Welt erkannt. Man könnte fast schon von einer „Hafenmöblierung“ sprechen.

Zu nennen wären als Beispiele Orte in Deutschland. In Bremerhaven entstand ein Schifffahrtsmuseum mit angeschlossenem Museumshafen. In Hamburg stationierte man 1986 mit der „Cap San Diego“³⁷ den letzten klassischen Stückgutfrachter aus den

36 A. Chatain/M. Maufroy, Dunkerque. L'Armateur et l'Architecte, Lyon 2013.

37 K. Flechsenhar, „Cap San Diego“. Ein Schiff und seine Mannschaft, Herford 1994.

1950er Jahren. 1987 folgte mit der „Rickmer Rickmers“ ein klassischer Windjammer. Der Frachter MS „Bleichen“ ergänzt seit 2007 das Bild. In Stralsund wurde die „Gorch Fock“ (I) ausgestellt. Es wäre einmal interessant zu sehen, ob es in den 1960er / 1970er Jahren schon jenseits des historischen Eigenwertes beim Erhalt der Schiffe schon eine städtebauliche Ahnung dafür gab, dass solche Schiffe einen eigenen unverwechselbaren Mehrwert für ein Stadtbild leisten können.

Seit den 1960 / 1970er Jahren begann man, in verschiedenen Hafenstädten besonders in Europa und in Nordamerika nicht nur Museumsschiffe an der „Waterfront“ zu unterhalten, sondern auch ganze Hafenbereiche als Liegeplätze für maritime Oldtimer auszuweisen. Seit den 1970er Jahren entstanden in Deutschland Museumshäfen in Bremen, Bremerhaven, Flensburg, Kiel, Lübeck, Peenemünde, Rostock und Oevelgönne nahe Hamburg. In Wilhelmshaven werden Teile des Hafens im Rahmen des Deutschen Marinemuseums museal genutzt. In New York dienen heute manche der schon lange nicht mehr gebrauchten Piers als Anlegestelle für Museumsschiffe. So gibt es hier als Wahrzeichen eines historischen Stadtviertels die Viermastbark „Peking“ zu sehen. An einem weiteren Pier befindet sich seit 1982 als eine städtische Landmarke von Manhattan der ausrangierte Flugzeugträger „Intrepid“.³⁸ Dabei ist es interessant, dass selbst ein flaches Flugdeck zu einer visuellen Belebung einer urbanen Umgebung führen kann.

Heute jedenfalls dienen neben den stationären Museumsschiffen auch die in Fahrt gehaltenen Traditionsschiffe als beliebte Mittel dazu, alte Häfen, wenn gelegentlich auch nur auf Zeit mit den „aktiven Veteranen“ maritim zu beleben.³⁹ Bemerkenswert ist auch, dass verschiedene Schifffahrtsmuseen damit begannen, historische Schiffe nachzubauen und auszustellen. Im nationalen Schifffahrtsmuseum in Amsterdam etwa ist der Nachbau eines Ostindienfahrers eine besondere Attraktion. Es scheint inzwischen in den alten und neuen Metropolen der Schifffahrt schon zur Selbstverständlichkeit zu werden, alte Schiffe zu restaurieren und Repliken historischer Schiffe zu bauen. Bisweilen mag dies auch in eins fallen. Man vergleiche etwa den Zustand des aus dem Wasser geborgenen Wracks mit dem Endergebnis. Die Restaurierung der portugiesischen Fregatte „D. Fernando II e Gloria“ von 1843 in Lissabon sieht wie „neu“ aus.

9. Megacruiser und Alter Hafen

Zu den Problemen, die der maritime Denkmalschutz am Ende der 1980er Jahre sowieso schon mit Hafen- und Werftensterben hatte, trat mit den immer größer werdenden Kreuzfahrtschiffen und ihrer Infrastruktur an Land, den Kreuzfahrttermi-

38 M. Pries, *Waterfront im Wandel*. Baltimore und New York, Stuttgart 2008, S. 98, 172 f. 181, 196.

39 H. Böhm, *Traditionssegler*. Frischer Wind in alten Segeln, Bielefeld 2014.



Abb. 6: Kreuzfahrtschiff vor den Festungsanlagen in Rhodos; Foto: *H. Schultheiß*, 2013.

nals, ein neues, letztlich bis heute nicht gelöste Problem zu Tage: Schiffe wie Terminals werden „Maßstabssprenger“.⁴⁰

Was für New York, wo neue Kreuzfahrtterminals entstanden und Kreuzfahrtschiffe nach wie vor an den historischen Piers anlegen, die ursprünglich den Linienschiffen vorbehalten waren, noch angehen mag, ist dagegen für alte Häfen besonders in Europa ein riesiges Problem.

Des „gestalterischen Bruchs“ zwischen Megaschiff und vorindustrieller Stadtstruktur wird man nicht nur architektonisch kaum Herr, sondern auch hinsichtlich einer touristischen Invasion von Tausenden von Leuten, die innerhalb kurzer Zeit für wenige Stunden pittoreske Altstädte fluten oder malerische Inseln überrennen.

Die Megaschiffe befahren bevorzugt die Karibik und das Mittelmeer. Hier sind sie vielfach zu Gast in Hafen und Städten, die ursprünglich für ganz andere Schiffsarchitekturen ausgelegt waren. Ein Megacruiser im Hafen einer griechischen Insel, wie z. B. Rhodos, versandelt allein durch seine Anwesenheit die ganze Landschaft. Venedig war immer auch für die früheren Kreuzfahrtschiffe ein beliebter Anlaufhafen. Die Stadt mit ihrer einmaligen maritimen Architektur ist wie geschaffen für eine Besichtigung von See her. Die Passagiere müssen dafür nicht einmal ihre Kabine verlassen. Schiff und Hafen ergaben hier eine visuelle Wechselwirkung über die Zeiten hinweg. Es entstand ein ästhetischer Gesamteindruck. Dem Stadtbild verschafften die alten Schiffe einen beständigen Wandel im Anblick. Proportion von Stadt und Schiff blieben im historischen Rahmen gewahrt. Für den Betrachter eröffnet sich im Zusammenspiel von Schiffsarchitektur und Architektur an Land ein sich beständig wandelnder, reizvoller Prospekt. Den Stadtansichten der Maler folgten die der Foto-

⁴⁰ *H. Stimmann*, Die Zukunft des Lübecker Hafens, in: *Aspekte und Perspektiven der Hafendenkmalpflege*, *J. Haspel* (Red.), hrsg. vom *Deutschen Nationalkomitee für Denkmalschutz*, Bonn 1989, S. 24-29.

grafen. Kaum eine Marine ließ es sich entgehen, wenigstens einmal eines der Schiffe ihrer Flotte vor dem Hintergrund von Venedig zu zeigen und ablichten zu lassen.

Heute treffen in Venedig die Megacruiser nun rücksichtslos auf eine alte Stadt, die allein schon durch die schiere Monstrosität der Schiffe visuell erdrückt wird.⁴¹ Als „liegende Wolkenkratzer“ mit einer Länge von mehr als 300 m stellen sie den Markusplatz, der nur halb so lang ist, in wörtlichem wie im übertragenen Sinne in den Schatten. Die Höhe der Aufbauten ist mit 60 m doppelt so hoch wie der Dogenpalast.⁴² (vgl. Abb. 7 u. 8). Von den möglichen materiellen Schäden, den die Riesenkreuzfahrtschiffe mit ihrem Wellenschlag an Kanälen, Kais und Ufern auslösen, ganz zu schweigen. Solche Zumutungen wollten sich die Einwohner Venedigs nicht mehr länger gefallen lassen. Es entstand eine politische Bewegung mit dem Ziel, das Einlaufen von Megalineren nach Venedig, wenn schon nicht zu verhindern, so doch zu beschränken. Zumal die Megaliner mit zu den größten Umweltverpesteren überhaupt gehören, fahren doch die meisten immer noch mit billigem und giftigem Schweröl. Die dadurch erzeugten Abgase bewirken eine erhebliche Luftverschmutzung in den angelaufenen Häfen.

10. Ästhetische Umweltverschmutzung

Im Hinblick auf Design und Ästhetik im technischen Bereich gibt es immer das unwiderlegbare Argument, Ästhetik ergebe sich von selbst aus der Funktion heraus. Wenn dies nicht überzeugt, kommt der Verweis, letztlich werde ja nur der Zeitgeschmack bedient, über den man bekanntlich ja nicht streiten könne. Gesteigert wird dieses Argument noch mit der nicht zu hinterfragenden und jede Debatte abwürgenden Feststellung, es sei „Zeit gemäß“. Es ist in der Tat so, dass die Megacruiser in die Zeit passen, dass sich ihre Funktion in ihrer Architektur ausdrückt, die von technischen Zwängen, Rentabilitätsberechnungen und Bedürfnissen der Passagiere diktiert wird. Diese Argumente galten allerdings auch schon zu Beginn der Passagierschiffahrt, und man verwandte sie damals schon ebenso ausgiebig. Dennoch bleibt es abzuwarten, ob man später einmal im Rückblick auf die Megacruiser sagen wird, dies seien „schöne“ Schiffe gewesen. Doch einmal ganz abgesehen davon, es gibt auch eine nicht zu unterschätzende ästhetische Umweltverschmutzung allein beim Anblick dieser „Touristentanker“. Offensichtlich werden diese dessen ungeachtet auch zu Touristenmagneten. Das Stadtmarketing von Hamburg bewirbt das regelmäßige Anlaufen der „Queen Mary 2“ in den Hafen der Stadt denn auch als besondere Attraktion.⁴³

41 Vgl. z.B. die Abb. auf: www.cdn4.spiegel.de/images/image-761433-panoV9free-1cyf-761433.jpg bzw.: www.suedtirolnews.it/uploads/pics/venedig_bls_kreuz_fahrt_schiff_film_03.jpg [12.01.2016].

42 P. Kreiner, Monster in der Lagune, in: Stuttgarter Zeitung 138 (18.06.2013), S. 8.

43 I. Thiel, 10 Jahre „Queen Mary 2“ in Hamburg. Eine Erfolgsgeschichte ohne Gleichen, Hamburg 2014.



Abb. 7 u. 8: Kreuzfahrtschiffe in Venedig vor dem Dogenpalast und in der Nähe der Stazione Marittima; Quellen: *Spiegel-Online* und *Südtirolnews* (s. A 41).

11. „Hafencity“

Museumsschiffe können nicht nur zur Demonstration alter Funktion dienen. Sie können die Moderne stellenweise auch kaschieren. Historische Schiffsarchitektur kann Bauten an Land, die so überall in der Welt stehen könnten, eine lokale Selbstvergewisserung dafür geben, dass sie auf ehemaligem Hafengebiet entstanden sind.

Dazu gibt es ein Vorbild aus Bremerhaven. Dort schieben sich Hochhäuser zwischen den Alten Hafen und die Stadt Bremerhaven, die so von der Weser aus nicht mehr zu sehen ist. Das 1975 eröffnete Deutsche Schiffahrtsmuseum unterhält in diesem Alten Hafen verschiedene Museumsschiffe. Vor allem der Drei-Master „Seute Deern“ mit seiner Takelage belebt die trostlose Architektur des Columbus-Center, wenn man vom Museum aus bzw. vom Fluss aus über den Hafen in Richtung auf die verdeckte Stadt blickt.⁴⁴

In der Hafencity Hamburgs mit ihrer monotonen Tristesse moderner Investorenarchitektur sorgte man mit dem Sandtorhafen für einen eigenen Hafen für historische Schiffe, um wenigstens Teile der Wasserflächen visuell zu beleben. Die Schiffe werden so nicht nur zu maritimen, sondern auch zu post-modernen städtebaulichen Wahrzeichen im Gebiet eines Mega-Immobilien- und Stadtentwicklungsprojekts, das sich ansonsten architektonisch nur durch seinen sterilen Globalstil auszeichnet.

In einem gewissen Sinne schließt sich so in Hamburg der Kreis. Traditionell wurden die Passagierschiffe, wenn sie nicht beim Cuxhavener Passagierterminal abgefertigt

44 Vgl. E. Hoops (Red.), *Schiffahrt erleben. Das deutsche Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven 2003.*

wurden, an den St. Pauli-Landungsbrücken auf die Reise geschickt. Zu diesem weiter als Kreuzfahrtterminal genutzten Standort entstand eine weitere Abfertigungsstelle in der Hafencity. Es gibt jetzt auch schon planerische Überschneidungen von Megacruisern und Städtebau in Hamburg. Für die Olympischen Winterspiele in Sotschi 2014 beordnete man vier Kreuzfahrtschiffe und drei Fähren in den Hafen am Schwarzen Meer.⁴⁵ Es ist nur folgerichtig, dass Planer, die sich für eine Olympiade 2024 in Hamburg beworben haben, sich solcher Schiffe als temporäre, quasi als „mobile Immobilie“, als schwimmende Olympiadörfer, versichert haben. In Fotomontagen der Firma Gerkan, Marg & Partner, die einen möglichen Olympiapark visualisierten, sind hinter dem Kreuzfahrtterminal vor der Hafencity, an dem selbstverständlich ein Mega-Megacruiser liegt, vier Megacruiser in Kiellinie in Doppelpäckchen vertäut, als ob sie harmlose Fischkutter wären.⁴⁶ Die Gigantomanie, zu der sich die Olympischen Spiele auch im Städtebau immer mehr entwickelt haben, greift mit den Megacruisern so auch auf die Häfenstädte selbst über. Die Anwesenheit solcher Megapötte wird so nicht mehr zu einem punktuellen Ereignis des Ein- und Auslaufens zum Zwecke des Passagiertausches, sondern erstreckt sich dann über einen relativ langen Zeitraum. Im Sinne städtebaulicher Nachhaltigkeit wäre dies tolerierbar, denn die Schiffe wären nach dem Event dann doch irgendwann einmal weg. Wie man die Kreativität von Architekten und Städteplanern aber kennt, dürfte einer stationären Folgenutzung für ausrangierte Schiffe auch nichts mehr im Wege stehen. Die Pötte wären dann keine Hotelschiffe mehr, sondern Wohnungen auf dem Wasser. Beim II. Hamburger Bauforum 1985 schlug man ein leider nicht realisiertes Projekt für das Elbufer vor, das in diese Richtung ging. „Nicht mehr hochseetaugliche Frachter“ sollten als „neue Ladung Lebensräume“ tragen. Die Schiffe sollten zu schwimmenden Wohngebäuden umgebaut werden.⁴⁷ Die Vorschläge von damals muten vor dem Hintergrund der heutigen Schiffsarchitektur der Megacruiser geradezu Stadtbild bereichernd an.

Wenn es darum geht, Architektur zu Lande und zu Wasser zu verklären, sind manche Künstler Feuer und Flamme. So bestrahlt man in Hamburg im Rahmen eines künstlerischen „Events“ den Hafen („Blue Port“) und die anwesenden Kreuzfahrtschiffe auf der Elbe („Cruise-Day-Parades“) mit blauem Licht.⁴⁸ Physiker mögen sich an das blaue Licht von Neutronen in Kernreaktoren erinnern fühlen. Anderen mag das Spektakel vielleicht über die Tatsache hinweghelfen, dass die sauberen, weißen Monster des maritimen Kreuzfahrtglobalismus nur im blauen Zustand erträglich erscheinen.

45 Hotelschiffe für Sotschi, in: *Leinen los!* (3/2014), S. 27.

46 Das Bild ist eine allerorten verwendete Illustration für Berichte über Hamburgs Olympia-Bemühungen, vgl. etwa T. Schall, *Auf Nummer sicher*, in: *Stuttgarter Zeitung* 63 (17.03.2015), S. 35.

47 Vgl. H. Baller, Gruppe 21, in: B. Kraft-Wiese (Red.), *Stadt am Hafen. Hafencity, Hamburg 1986*, S. 118-120.

48 S. Hamann, *Hamburg macht blau*, in: *Sonntag aktuell* 10 (9. 3. 2014), S. 23.

Zur Nachkriegsarchitektur der 1950er Jahre

Das Beispiel des Kurorts Bad Münstereifel

Die Zierde hat ihren Grund in der Mannigfaltigkeit. In Schriften und an Gebäuden dient sie dem Geiste und dem Auge zur Abwechslung, und wenn die Zierde in der Baukunst sich mit Einfachheit gesellt, entsteht Schönheit, denn eine Sache ist gut und schön, wenn sie ist, wie sie sein soll. Es sollen daher Zierraten eines Gebäudes ihrem allgemeinen sowohl als besonderen Endzwecke gemäß bleiben. Nach jenem betrachtet, sollen sie als ein Zusatz erscheinen und nach diesem die Natur des Ortes und ihre Anwendung nicht ändern.¹

J. J. Winkelmann

Westdeutsche Nachkriegsarchitektur – abbruchreif oder erhaltenswert?

Die Architektur der 1950er Jahre besitzt in der deutschen Öffentlichkeit weitgehend noch immer einen schlechten Ruf. Dies galt lange auch für die Architektur der Boomjahre der 1960er und 1970er Jahre mit ihren repräsentativen Bauten, die die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bezeugten.² Ihren schlechten Ruf erhielt die Architektur der 1950er Jahre vor allem aufgrund dem aus der Not der Zeit geborenen provisorischen Charakter vieler Bauten, besonders Wohnbauten, den zur Verfügung stehenden Materialien, der Raumeinteilung von Wohnungen und Häusern, der Formsprache und der – aus heutiger Sicht – mangelnden Wärmebilanz. Deshalb wird oft der Abriss von Gebäuden aus

dieser Zeit empfohlen und auch vorgenommen. Unterlegt man diese Kriterien anderen Gebäuden in Deutschland, dann müssten auch Burgen, Klöster, Schlösser, Gutshäuser u.a. abgebrochen werden. Es drängt sich einerseits der Verdacht auf, dass es nicht um die Gebäude der fünfziger Jahre als vielmehr um die attraktiven Stadtgrundflächen, auf denen sie stehen, geht. Sie sollen für Neubauvorhaben frei geräumt und damit dem kapitalistischen Verwertungsprozess erneut zugeführt werden. Andererseits wird schon seit den 1980er Jahren auf den eigenständigen Charakter, besonderen Stil und die ästhetische Qualität gewisser Bauten der 1950er Jahre-Architektur verwiesen und empfohlen besondere zeittypische Bauten dieser Epoche unter Denkmalschutz zu stellen.³

Mittels verschiedener Ausstellungen wurde diese Forderung unterstützt, zuletzt mit der Ausstellung „Architektur der Fünfziger Jahre“ der Bayerischen Architektenkammer in Mün-

- 1 J. J. Winkelmann, Von der Zierlichkeit in der Baukunst, in: Anmerkungen über die Baukunst der Alten. Winkelmanns Werke in einem Band, Berlin/Weimar 1976, S. 124-125.
- 2 Vgl. hierzu die Schwerpunktheft von Forum Stadt, 40. Jg., 4/2013 (Bauten der 1960er Jahre) sowie 42. Jg., 1/2015 (Bauten der 1970er Jahre).

- 3 Vgl. *Städtetag Nordrhein-Westfalen*, Empfehlungen zum Denkmalschutz der Architektur der 50er Jahre, 1987. Real würde dies z.B. für Köln 1% der Gesamtbaumasse dieser Zeit umfassen; vgl. auch H. Glaser, Kleine Kulturgeschichte der Bundesrepublik Deutschland 1945-1989, München/Bonn 1991, S. 207-212, der auf „herausragende Einzelleistungen“ von Max Taut, Hans Scharoun, Adolf Abel, Rolf Gutbrod, Egon Eiermann, Sep Ruf, Wilhelm Frank, Frei Otto, Rudolf Schwarz, Josef Bernard und Otto Bartning verweist; *Arbeitskreis Theorie und Lehre der Denkmalspflege* (Hrsg.), Jahrestagung im September 1996; Wiederaufgebau und neugebaute Architektur der 1950 Jahre. Tendenzen ihrer „Anpassung“ an unsere Gegenwart, in: *Thesis. Wissenschaftliche Zeitschrift der Bauhaus-Universität Weimar*, 43. Jg., Heft 5/1997.

chen (April bis Juni 2013). Auch Stadtrundgänge, z.B. in Kassel und Köln, bringen vor Ort den Besuchern diese Architektur nahe.

Dieses geweckte und zunehmend gewachsene Interesse an typischen, besonders öffentlichen Gebäuden dieser Zeit förderten den Widerstand der Bevölkerung gegen deren Abriss, wie z.B. der Kölner Oper (Wilhelm Rippha(h)n, 1889-1963) und der Beethovenhalle in Bonn (Siegfried Wolke, 1925-2005), die stattdessen saniert werden sollen. Unterteilen lässt sich die westdeutsche Nachkriegsarchitektur in drei Phasen:

- ▶ 1945-1948/49 ging es um Aufräumarbeiten und provisorische Instandsetzung noch vorhandener Gebäude.
- ▶ 1948 bis 1958/59 folgte der Wiederaufbau vor allem von Wohnungen, die Förderung von traditionellen Sozialwohnungen und Eigenheimen; immerhin „fehlten auf dem Gebiet der Bundesrepublik ohne Berlin und das Saarland Ende 1950 rund 5,9 Mio. bei 9,4 Mio. noch vorhandenen ‚Normal‘-Wohnungen. Von den 15,4 Mio. Haushalten des Jahres 1950 waren also annähernd zwei Fünftel ohne eigene Wohnung.“⁴
- ▶ Erst 1958/62 mit dem Wirtschaftsaufschwung setzte sich dann verstärkt das funktionelle Bauen mit neuen Architekturstilen durch.

In der Architektur der 1950er Jahre drücken sich also konträre und rivalisierende Architekturströmungen des 20. Jahrhunderts aus. Bei Repräsentativbauten wie Kirchen, Verwaltungen, Theater- und Kongresshallen, Hotels und Villen war dies zunächst in Anknüpfung an die NS-Zeit ein entdekoriertes Neoklassizismus; später setzte sich in Anlehnung an das Neue Bauen (Bauhaus) und die traditionelle Moderne (Stuttgarter Schule) sowie orien-

tiert an schweizerischer und skandinavischer Architektur der 1930er und 1940er Jahre auch der typische Swing-Stil, eine Art Neorokoko, durch: Es „schwangen die Bauten, blähten sich Segeldächer, federten rasant schräg geknickte Stützen unter gebogenen Obergeschossen, tänzelten ein- und ausgebuchtete kannelierte Rundstützen, segelten Baldachine über Portalen und kreiselten Balkone mit gelochten Brüstungen vor schräg ein- und auswärts geneigten Fassaden.“⁵

Dies galt nicht nur für öffentliche städtische Repräsentativ-, private Verwaltungs- und Kaufhausbauten oder Hotels, sondern auch für den Wohnungs- und kleinen Häuslebau; der so genannten „Eigenheime“: „Kaum ein Bauparier verzichtete auf kess auswärts geschrägte Blumenfenster; Mutige leisteten sich ein- oder auswärts geknickte Stützen, die an Hausecken [...] einen nierenförmig geschwungenen Baldachin über der Haustür stützten. Was der Glockenrock der Mode, wurde die Treppe dem Bauen: ob im Reihnhaus oder dem von Rudolf Schwarz wiederaufgebauten und modern erweiterten Gürzenich, ob in neuen Schulbauten, in Rat- und Opernhäusern – überall rotierten Treppenspindeln, schwangen sich Treppenkaskaden in Säle, deren Glaswände so elegante Kurven tanzten wie Ginger Rogers und Fred Astaire.“⁶

In Deutschland schien sich in Mode, Design und Architektur eine heitere, farbige „swingende Moderne“ etabliert zu haben. Diese hatte aber auch verklärenden Charakter, denn sie verdeckte die ökonomische und gesellschaftliche Herrschaftskontinuität zum faschistischen Nationalsozialismus – auch und gerade in der Bauwelt, der Stadtplanung und bei den Architekten⁷ – sowie die restaurative Politik der Ade-

4 G. Schulz, Weihnachtswann und Geldbriefträger. Der Wohnungsbau in Nordrhein-Westfalen und die Wohnungsbaupolitik des Bundes bis zum Ende der fünfziger Jahre, in: Geschichte im Westen. Zeitschrift für Landes- und Zeitgeschichte, 2. Halbjahr 1988, S. 151-172, Zitat S. 151.

5 D. Bartetzko, So viel Aufbruch war nie mehr – Die Architektur der fünfziger Jahre in Deutschland, in: Aufbruch! Architektur der fünfziger Jahre, München/London/New York 2012, S. 6-11, Zitat S. 10.

6 Ebda.

7 K. von Beyme, Der Wiederaufbau. Architektur

nauerregierung. Stattdessen propagierte sie das Leitbild der neuen Bourgeoisie: einen „Stil der ungehemmten Freizügigkeit, des wirtschaftlichen Aufschwungs und der neuen Weltoffenheit.“⁸ Der Wohnungsbau selbst (1949-1956: 3,5 Mio. Wohneinheiten, bis 1960 mehr als 5 Mio., darunter 70% Sozialwohnungen) erfolgte jedoch hauptsächlich nach konventioneller Weise.⁹

Architekturmerkmale der Moderne in Westdeutschland

„Zum Formen- und Struktur-Vokabular der 1950er Jahre-Architektur zählen dünne, weit auskragende Dächer, strenger Beton-Rasterbau mit kontrastierenden Ausfachungen und rhythmisierender Verglasung, abgesetzte, aufgeglaste Dachgeschosse, Fassadenornamentierung mit Betonfertigteilen oder dünne Holzlamellen an Wänden und Balkonbrüstungen.“¹⁰ Als Merkmale dieses Architekturstils gelten im Einzelnen:

1) Stahlbetonbauweise, bei Büro- und Verwaltungsgebäuden der Skelett- und Rasterbau mit vorgehängten Fassaden, Ausfachung der Skelette und Raster mit Schwammsteinen, Glasbausteinen und Fertigbaudecken, schrä-

- ge verjüngende V-Stützen;
- 2) breite gläserne Fensterbänder, große Fenster;
- 3) auskragende Vordächer und geschwungene Balkone;
- 4) dominierende freischwingende Treppenanlagen;
- 5) Verwendung von Kacheln, Mosaiken, Klinker, Natursteinen; Tür- und Fensterprofile aus gold eloxiertem Aluminium, Kunststoff, Eternit, Plexiglas,
- 6) einerseits Betonung der Symmetrie, andererseits Tendenzen zur Antisymmetrie mit Kurven und geschwungener Linienführung und Freude an Farben als gestalterische Mittel;
- 7) bei privaten Wohngebäuden und Einfamilienhäusern die Orientierung an ausländischen Trends: wie Flach- oder Pultdachbungalows der USA, südeuropäische Feriendomizile und skandinavischem Design.

Die 1950er Jahre-Architektur in Münstereifel

Auch in Münstereifel wurden nach dem Zweiten Weltkrieg typische Gebäude im Stil dieser Zeit errichtet. Das Städtchen als wieder aufstrebendes Kurbad profitierte von der Nähe zur Bundeshauptstadt Bonn (seit 1949) und zur Metropole Köln: Am 4. August 1955 wurde Münstereifel als fünftes Kneippheilbad der Bundesrepublik in die Liste der Kneippheilbäder aufgenommen und schon 1955 zählte man 7.530 Gäste und 87.500 Übernachtungen, für die zwei Kurhäuser, 18 Kurheime und vier Hotels zu Verfügung standen; 1959 erhöhte sich die Zahl der Gäste auf 9.075, davon 6.439 Kurgäste; 1961 gab es rund 145.000 Übernachtungen, 7.600 Kurgäste und 3.500 Gäste ohne Kuranwendungen.¹¹

und Städtebau in beiden deutschen Staaten. München 1987, S. 47-59; W. Durth/N. Gutschow, Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands, München 1992.

8 J. Hermand, Kultur im Wiederaufbau. Die Bundesrepublik Deutschland 1945-1965. Frankfurt a.M./Berlin 1989, S. 297.

9 Vgl. J. Petsch, Zum Wohnungsbau der 50er Jahre in der Bundesrepublik Deutschland, in: Wissenschaftliche Zeitschrift Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar, 29. Jg., 1983, S. 394-399; K. von Beyme (s. A 7), S. 246-273; G. Schulz (s. A 4), S. 151-172.

10 G. Kluthe, Strukturformen der modernen Architektur der 50er Jahre in Deutschland. Zum Einfluss der Tragkonstruktion auf die ästhetische Gestaltung vorbildlicher Bauten aus Düsseldorf und Kassel im Vergleich. Diss. Kassel 2009, S. 20-21.

11 T. Hürten, Chronik Bad Münstereifel, Bd. II: 1816-1970, Köln 1975, S. 134-139; H. Renn, Vom Fremdenverkehrsort zum Kurheilbad und zu Bad Münstereifel, in: H.A. Wessel/H.-J. Bädorf (Hrsg.), Das Münster in der Eifel. Beiträge zur Entwicklung der Stadt vom Kloster zum Heilbad, Berlin/Bonn 2004, S. 130-137, bes. S. 135 f.; A. Foxius (Hrsg.), Was bleibt, Bergisch Gladbach 2013, S.



Abb. 1: Evangelische Kirche Münsteriefel 1955/56; Architekt: Fritz Steinmann (1909-1970); aus: *Ev. Kirchengemeinde Bad Münsteriefel* (Hrsg.), 50 Jahre Evangelische Kirche Bad Münsteriefel. Festschrift, Bad Münsteriefel 2006, S. 22.

Gut erkennbar sind der Skelett- und Rasterbau mit später vorgehängten Fassaden. Die Ausfachung der Skelette mit Schwemmsteinen und mit gestalteten Glasfenstern durch Hans Heinrich Adam (1919-2007). Durch diese Elemente wirkt die Kirche licht und modern und fügt sich harmonisch in das mittelalterliche Ambiente der Umgebung ein. Der Grundriss orientiert sich am Gedanken des »Kirchenschiffes«.

„Es bestehen vier Kurhäuser (mit 210 Betten), 27 Kurheime (267 Zimmer), drei Hotels (30 Zimmer), vier Erholungsheime (44 Zimmer) und 138 Privatzimmer mit insgesamt 917 Betten.“¹² Im Oktober 1967 erhält die Stadt die offizielle Urkunde mit der Berechtigung den Namen

114 f. (enthält Zeitungsartikel über Münsteriefel für den Kölner Stadt-Anzeiger 1958-1961).

12 J. Birmanns, Die Geschichte des Kneipp-Heilbades Bad Münsteriefel von den Anfängen bis zur Gegenwart unter besonderer Berücksichtigung der Heilpersonen und -institutionen, die sich der Kneippischen Heilweise widmeten und widmen, Diss. RWTH Aachen 2000, S. 109.



Abb. 2: Evangelische Kirche Münsteriefel 1997/98; Foto: W.R. Albrecht, 2014.

Der kubische 1997/98 erstellte Neu- und Anbau mit Gemeindezentrum und Fahrstuhl durch das Architekturbüro Raderschall (Köln) zeigt sich angenehm zurückhaltend, korrespondiert und schließt mit dem gotischen »roten Haus« aus dem 15. Jahrhundert (1445 als Burghaus des Jülicher Amtmannes Clas von Urbach erwähnt) das Ensemble.

„Bad Münsteriefel“ zu führen. In Köln¹³ hatte sich in den fünfziger Jahren durch das Wirken von Hans Schilling (1921-2009), Karl Brand (1900-1995), Rudolf Schwarz (1897-1961; mit Wiederaufbau des Gürzenich 1952-1955), vor allem aber von Wilhelm Riphahn (1889-1963; z.B. Hahnenstraße 1947-1949, British Council 1950, Oper und Opernterrasse 1954-1957, Schauspielhaus 1962) sowie mit der Eingangshalle des Hauptbahnhofes 1957 von Schmitt-Schneider das Neue Bauen durchgesetzt; ebenso in Bonn mit Hans Schwippert (1899-1973; Bundeshaus und Bundesbauten), Sep Ruf (1908-1982; Amerikanische Botschaft in Bad Godesberg 1951, Bayerische Vertretung in Bonn 1956) und Siegfried

13 K.H. Schmözl, Köln. Architekturfotografien der fünfziger Jahre, hrsg. von F. van der Grinten/T. Linden mit Texten von U. Ziegler und Th. Linden, München 2012.



Abb. 3: Kneipp-Kurhotel Berghof 1960; Architekt: Friedrichs (Horrem); Postkarte 1962.



Abb. 4: Vorplatz Kneipp-Kurhotel Berghof mit Blick auf die Eingangshalle (1966); Foto: *Haus der Arbeitssicherheit BG ETEM*.

Wolke (1925-2005; Beethovenhalle 1959).¹⁴ Verständlicherweise orientierten sich auch die Architekten¹⁵ beim Wiederauf- und Neubau wesentlicher öffentlicher und privater Gebäude in [Bad] Münstereifel¹⁶ – auch in der Kernstadt – an diesen Vorbildern. Als wesentliche Bauwerke der 1950er Jahre in [Bad] Münstereifel¹⁷ können angesehen werden:

14 G. Knopp, Das (alte) Bundeshaus. Hans Schwipert und seine Planungsideen für das erste „moderne“ Parlamentsgebäude der Welt, in: *Geschichte im Westen. Halbjahres-Zeitschrift für Landes- und Zeitgeschichte*, 2/1988, S. 179-190.

15 Hervorzuheben sind dabei vorm allem Dr. phil. Dipl. Ing. Fritz Steinmann (Schulzeit in Münstereifel, Abitur in Euskirchen, 1927-39; Studium der Kunstgeschichte an den Universitäten Innsbruck, München, Berlin, 1939; Prüfungen in Kunstgeschichte, Geografie und Neuere Geschichte, 1939-1945; Soldat im Zweiten Weltkrieg, 1948; Promotion Dr. Phil, 1946-1951; Studium der Architektur in Aachen, 1951-1955; Assistent von Prof. Dr. Otto Gruber am Lehrstuhl Baukonstruktion und mittelalterliche Baukunst, 1955-1960; freischaffender Architekt, 1960-1965; Lehr-tätigkeit an der Staatlichen Ingenieurschule für Bauwesen, Köln; vgl. M. Werling, Architektur-lehrer der FHS Köln, Teil I: Die Ehemaligen, Köln 2006, S. 187-188.

16 T. Hürten (s. A 11), S.131-143.

17 Trotz vielfältiger Bemühungen war es mir nicht möglich, alle Architekten der aufgeführten Gebäude ausfindig zu machen und weitere Planungs- und Bauunterlagen zu erschließen.

Gut erkennbar sind typische Elemente der 1950er Jahre-Architektur: ein weit auskragendes, geschwungenes Vordach, das als Balkon dient und (wie das Wohnhaus von Oskar Niemeyer 1956/57 auf der »Interbau 57« in Berlin) von einem V-Träger (Pilotis) gestützt wird, die verglaste Hotelempfangshalle mit Tür- und Fensterprofilen aus gold eloxiertem Aluminium sowie gebogenen Glasfenstern an den Ecken.

1952: Jugendbildungsstätte der Bergmannsjugend am Radberg (Radberg-Jugendheim Braunkohle GmbH), Architekt Hanns Böckels (1891-1965); Kur-Lichtspiele Werterstraße 12, Architekt Dr. Fritz Steinmann; Schwimmbad Goldenes Tal, Dr. Fritz Steinmann; Kneippkurhaus Josefsheim am Nöthener Berg an den Heimatschutzstil¹⁸ angelehnt mit 80 Betten, Kleingolf- und Bocciaplatz, Schwimmbad, Lift, Kaffeeterassen, eigenen Ärzten; Haus Sonnenhof im Schleidtal.

1954: Jugendherberge Rodert, Architekt Wilhelm Denninger (1899-1973); Baubeginn der Marienschule „Volksschule“ auf der Windhecke, eröffnet 1957, Architekt Fritz Steinmann.

1955: Kneipp-Sanatorium Dr. Schumacher-Wandersleb mit 28 Betten, beheizbarem Schwimmbad, Liegewiese; Katholische Fi-

18 Marco Kieser, Heimatschutzarchitektur im Wiederaufbau des Rheinlandes, Köln 1998.



Abb. 5: Kneipp-Kurhotel Berghof; Empfangshalle in den 1960er Jahren; Foto: *Haus der Arbeitssicherheit BG ETEM*.



Abb. 6: Ehemaliges Kurhotel Herrenbusch; umfangreich modernisiert 2012/13; 1971 Bildungsstätte der Friedrich-Ebert-Stiftung; 1985 Kurt-Schumacher-Akademie; Foto: Friedrich-Ebert-Stiftung.

Deutlich erkennbar bleibt der Altbau (rechts); durch den klar abgesetzten Anbau bleibt die Baugeschichte anschaulich.

lialkirche „Zur schmerzhaften Mutter“, Architekt Fritz Steinmann; Grundsteinlegung Evangelische Kirche, eingeweiht 1956, Architekt Fritz Steinmann; Turnhalle Arloff, Architekt Fritz Steinmann; Richtfest Astropeiler Stockert; Technische Gesamtleitung Pederzani (Telefunken).

1957: Grundsteinlegung der Rechtspfegerschule im Schleital, Architekt Josef Bischof.

1958: Wohnhaus L., Architekt Fritz Steinmann.

1960: Kneipp-Kurhotel Berghof mit 55 Betten, Architekt Friedrichs (Horrem), Bauleiter Delor; Kurhotel Vier Jahreszeiten mit 37 Betten; Haus Herrenbusch, Inhaber Fam. La Roche (Kaiserhof Bad Godesberg); Kurhotel/Sanatorium Jungmühle in der Unnaustraße, 24 Zimmer; Mädcheninternat der Ursulinen, Architekt Wilhelm Rudolf Koep.

1961: Grundsteinlegung Schwesternheim der Augustinerinnen „Maria Königin“, eingeweiht 1962.

1962: Pfarrhaus der evangelischen Kirche Langenhecke, Architekt Heinz Kleinert.

Hinzu kommen einige markante Privathäuser wie z.B. an der Bergstraße, im Ochhermen, in der Nöthener Straße, der Willi-Brandt-Straße, im Hennesweg, in der John Wiles-Straße, im Hubertusweg, in der Otterbach und im Uhlenbergweg. Manche sind gekennzeichnet durch eine eigenwillige, großzügige und elegante Architektur, die auch Gartenanlagen umfasst.

Freilich weisen nicht alle in den 1950er Jahren erstellten und hier aufgeführten Gebäude typische Merkmale der 1950er-Jahre-Architektur auf, manche orientieren sich am Heimatstil oder mussten sich an städtische Vorgaben halten, vor allem im Kernstadtbereich, so dass oft ein seltsamer Stilmix zutage trat wie in der Werther-Straße, wo einem modernen Bau mit geschwungenen Balkonen und gebogenen hohen Glasfenstern ein falsches Fachwerkgeschoss aufgesetzt wurde. Andere repräsentative Gebäude wurden im Laufe der Jahre derart renoviert, dass die Stilmerkmale der Zeit verschwanden, andere sind vollkommen abgerissen worden wie das Berg-Café in der Ashfordstraße.

Resumee

Mit dem Wiederaufleben des Kurwesens in der Nachkriegszeit wurde in Bad Münstereifel auch die damals moderne Architektur übernommen. In der Frage, warum manche dieser Gebäude erhalten bleiben konnten, während andere abgerissen wurden, spielte eine Rolle, ob Gebäudesubstanz und Erhaltungszustand durch Renovierung zeitnah gepflegt wurden. Hinzu kommt, ob mögliche Nutzungsänderungen erkannt und zugelassen wurden. Auch hing es von den Eigentümern ab, ob ein Gebäude erhalten oder das Grundstück neu verwertet wurde. Und nicht zuletzt liegt es in der Hand der Politik, die durch Bebauungspläne und Bauvorschriften den Haus- und Grundbesitzer zum Erhalt oder Abriss eines Gebäudes animiert bzw. animieren will. In diesen Zusammenhängen war es kein Zufall, dass z.B. das Berg-Café in der Ashfordstraße 2009 abgerissen wurde, um Platz zu machen für zwei im Wohnumfeld unmaßstäbliche Gebäude mit Eigentumswohnungen.

Einige der erhaltenen Bauten jedoch überzeugen auch heute noch durch ihre architektonischen Ausdrucksmittel. Dies ist auch dem Engagement von Eigentümern und Nutzern geschuldet, die die Bauwerke pflegten und neue Nutzungskonzepte entwickelten. Das heutige Bad Münstereifel mit der aktuellen Werbung ihres mittelalterlichen Kernstadt-Images kann sich somit auch selbstbewusst auf ihre Baugeschichte der 1950er Jahre beziehen.



Abb. 7: Wohnhaus Familie L. in Bad Münstereifel; Foto: W.R. Albrecht, 2015.

Das 1958/59 von Fritz Steinmann errichtete Haus besitzt einen Stampf- und Stahlbetonkörper; die Trennwände sind aus Schwemmstein. Das Haus steht im Hang und wurde durch eine Stützmauer gesichert. Es hat ein asymmetrisches Satteldach und ist so gestaltet, dass die Hauptwohnräume tagsüber besonnt sind. Die Wirtschafts- und Sanitärräume liegen im Norden bzw. Nordwesten und weisen nur kleine Fenster auf. Zeittypisch sind sowohl eine geschwungene Innentreppe als auch der große obere Balkon sowie die Verwendung von Natursteinen und Mosaiken in Innenräumen.

Autorinnen / Autoren

Dr. rer. soc. Wilma Ruth Albrecht

Sozial- und Sprachwissenschaftlerin mit den Arbeitsschwerpunkten Literatur-, Architektur- und Politikgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts. Die Autorin war von 1989 bis 1999 ehrenamtliche Stadtverordnete sowie Fraktions- und Ausschussvorsitzende im Rat der Stadt Bad Münstereifel.

Dr.-Ing. habil. Katharina Brichetti

Privatdozentin an der TU Berlin, Architektin und Bauhistorikerin. Studium an der Hamburger Hochschule für Bildende Künste. 2001 Promotion an der Universität Kaiserslautern. 2010 Habilitation an der TU Berlin, seit 2003 Lehre im Fachbereich Bau- und Stadtbaugeschichte.

Marcel Glaser, M.A.

Studium der Geschichte und Germanistik an der Universität Kassel. Seit Januar 2015 Doktorand am Fachbereich Gesellschaftswissenschaften der Universität Kassel bei Prof. Dr. Winfried Speitkamp mit einer Arbeit über den Architekten Peter Koller (1907-1996). Seit Februar 2015 freier Mitarbeiter am Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation in Wolfsburg.

DI Udo W. Häberlin

Seit der Diplomarbeit „Sustainable Urban Development und Partizipation“ (1997) Beschäftigung mit Urbanität und Nachhaltigkeit in der Planung. Versuche, mit Methoden der qualitativen und quantitativen Stadtforschung und Studien zur Lebens- und Raumqualität verstärkt menschliche und nutzungsbezogenen Ansprü-

che in die Planung zu implementieren. 2013 Leitung eines Projekts des MA 18 zur Erhebung von physischen und sozialen Verunsicherungsphänomenen.

Dr. Albrecht Göschel

Soziologe und Planer, Projektleiter am Deutschen Institut für Urbanistik (Difu, bis 2006), Vorsitzender Forum Gemeinschaftliches Wohnen (2007-2010), Mitglied im Deutschen Werkbund Bayern, Dozententätigkeit u.a. am Institut für Städtebau Berlin, zahlreiche Veröffentlichungen u.a. zur Kulturpolitik, zum kulturellen und sozialen Wandel, zur Geschichte des Wohnens und zur Zukunft der Stadt.

Dr.-Ing. Robert Kaltenbrunner

Architekt und Stadtplaner. 1992-1999 Projektleiter für städtebauliche Großvorhaben in der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr (Berlin). Seit 2000 Leiter der Abteilung „Bauen, Wohnen, Architektur“ des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung in Bonn und Berlin; Mitglied des Wissenschaftlichen Kuratoriums von Forum Stadt e.V.

Dr. Winfried Mönch

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

Besprechungen

JÜRGEN HASSE, *Was Räume mit uns machen – und wir mit ihnen. Kritische Phänomenologie des Raumes*, Freiburg/München: Karl Alber 2014, 440 S., 24,- €

Der Band sticht von Beginn an durch die Informationsbreite hervor: Jürgen Hasse ist nicht nur ein ausgezeichneter Kenner der phänomenologischen Theorien der Atmosphäre (hauptsächlich von Schmitz, Gernot Böhme und Tellenbach), sondern er identifiziert auch Vorläufer dieses Begriffs in der Philosophie, in den Sozialwissenschaften und in der Architekturtheorie, wie etwa Willy Hellpach oder August Endell. Auf diese stützt er sich und von ihnen grenzt er sich auch gelegentlich ab, um allgemein den rationalistischen und konstruktivistischen Ansatz in den Sozialwissenschaften abzuschwächen. „Nicht alles, was Menschen in vitalen Situationen ausmacht, ist Ausdruck intentionaler Handlungen und intelligibler Entwürfe“, lautet bereits der erste Satz der Einleitung (S. 11). Der Mensch ist nicht nur ein rational handelnder Gestalter und Akteur, sondern ebenso ein leiblich und emotional Betroffener oder „Patheur“, der in Situationen verwickelt ist. Gegen die statische Perspektive der modernen rationalen Planung und den Konstruktivismus als herrschendes Erklärungsmodell in den Sozialwissenschaften betont Hasse im Anschluss an Schmitz die Situativität und Performativität des Lebens, die eine unkontrollierbare Dynamik des „Bildes“ der Stadt in Gang bringen. Zugleich aber nimmt der Autor Stellung auch gegen die postmoderne Instrumentalisierung der Gefühle durch ökonomisch-politisch interessierte Inszenierungen von Atmosphären, die die Menschen in die Rolle von passiven Konsumenten drängen. Für Hasse können vielmehr die Handlungen und Stimmungen der Menschen selbst diese Atmosphären ändern, so dass



die atmosphärische Gestaltung nicht durchwegs planbar ist. Somit geht Hasse von einer ontologischen Doppelstruktur des Menschen aus und nimmt sich vor, in den weiteren Aufsätzen „die Grenze zwischen Akteur und Patheur an der Situation des Individuums“ festzumachen (13). Diese allgemeine Doppelstruktur verwirklicht sich in den jeweiligen gesellschaftlichen Kontexten; in ihrer Untersuchung sieht Hasse auch das Potential der so genannten „kritischen Phänomenologie“, die das phänomenologische Gedankengut mit kulturkritischen Theorien verbindet und laut Hasse Vorgänger in der Geschichte der Phänomenologie selbst hat.

Das erste Kapitel entwirft eine Raumtypologie, die zwischen dem mathematischen, dem symbolischen, dem sozialen, dem leiblichen Raum, dem Situationsraum und schließlich den Denkräumen unterscheidet; diese Einteilung wird durch so genannte „Pointierungen“ unterbrochen, die das Spezifische des jeweiligen Raums am Beispiel der biblischen Jonas-Geschichte anschaulich machen. Ein mehrdimensionaler Raum ist auch die Stadt. Gegen die

geläufigen sozialwissenschaftlichen Stadttheorien, die von einem intelligiblen Subjekt ausgehen, betont der Autor das sinnliche und gefühlsmäßige Erleben der Stadt. Sein Subjekt bezeichnet Hasse mit einem von Erwin Straus abgeleiteten Begriff als *Patheur* und den von diesem erlebten Raum als *pathischen Raum*. So wird etwa die Architektur zunächst und zu meist sinnlich, und zwar *synästhetisch* erlebt, wie bereits Endell am Anfang des vorigen Jahrhunderts hervorhob, als er – wie später Hasse – „eine fehlende leiblich-gefühlsmäßige Einstimmung in die Aufgabe des Bauens“ kritisierte (53). *Synästhesien* im weiten Sinne des Wortes werden allgemein geringgeschätzt; trotzdem kommt ihnen in der Phänomenologie (wie im Übrigen auch in der neuen Architekturtheorie) eine besondere Rolle zu, weil sie auf „ein integratives Vermögen der sinnlichen Wahrnehmung“ (55) hinweisen.

Auch wenn *Synästhesien* häufig die Schwelle der Verbalisierung unterwandern, stellt sich Hasse gerne der Herausforderung, *synästhetische Charaktere* in der Architektur zu beschreiben und sie auf allgemeine Faktoren wie die Bauformen und die spezifische Ästhetik der Materialität zurückzuführen.

Eine Herausforderung stellt für jede philosophische Betrachtung die Stadt als „diffuser Begriff“ (120) dar. Auch hier stützt sich Hasse auf die Phänomenologie und auch auf neue sozialwissenschaftliche Theorien (Markus Schroer, Hans Boesch, Rüdiger Bittner), um den wissenschaftlich-rationalen Ansatz der Stadtforschung als einseitig zu kritisieren. Im Grunde genommen geht es dem Autor darum, das herrschende Welt- und Menschenbild mit seiner Ausblendung der Leiblichkeit und der emotionalen Befindlichkeit zu korrigieren. Dementsprechend stellt die von Hasse vertretene „verdeckte Ontologie der Stadt“ „nicht die intentionale Herstellung der Stadt, sondern die Teilhabe am städtischen Leben“ (128), anders gesagt, die Konstitution des „Leibs der Stadt“ (Boesch) in den Mittelpunkt. Die Stadt als erlebter oder erfüllter Raum lässt sich nur anhand einer Logik der individuellen und kollektiven (subjektiven) Situationen erfassen. Diese soll an die Stelle der „Logik der Konstellationen“ (130) treten, in der das Subjekt ausschließlich als rational handelndes Individuum betrachtet wird, wie in der Systemtheorie. Um die Stadt nun als situativen Raum und als „plurales Situationsgefüge“ oder „Gemengelage von Situationen“ (137 f.) aufzufassen, greift Hasse explizit zu Schmitz' Ausführungen über die Situationen zurück. Implizit trifft er sich darin aber auch mit Arnold Berleants Ästhetik der Stadt, die über den materiellen Körper der Stadtarchitektur hinausgeht und das spezifische Verhalten ihrer Bürger zu entziffern versucht. Denn auch für Hasse besteht die Urbanität wesentlich in der „Bereitschaft zur Einigung über den Rahmen möglichen Lebens unter dem Vorzeichen der Differenz“; als solche setzt sie spezifische Werte und ihre Verinnerlichung durch eine mehrfache „Zurückhaltung“ (142) voraus, die eher affektiver als rationaler Natur ist, wie bereits Simmel deutlich machte. Die hierzulande gepflogene Stadtforschung zeichnet sich allerdings – mit Hasses drastischer Formulierung – nicht durch „Urbanität“, sondern durch „Provinzialismus“ aufgrund ihrer Borniertheit aus. Anders gesagt, sie sucht zwar das gesellschaftliche „Gleichgewicht“ (bzw. die soziale Stabilität in der Stadt), aber verfällt selbst einem „Ungleichgewicht des Wissens“: „Das wissenschaftliche Wissen der Stadtforschung begründet [...] ein tiefes Ungleichgewicht gegenüber dem Wissen über gelebte Milieus“ (148). Damit einhergehend hat sich der Mangel eines „kulturell verbreiteten Vokabulars zur Beschreibung befindlicher Situationen“ (149) eingebürgert und in der Folge die Entfremdung des Stadtforschers von seiner eigenen Stadterfahrung. Wie schwierig es ist, die Atmosphäre oder „Vitalität“ eines Ortes zu erfassen, zeigt auch ein 1974 von Georges Perec unternommener Versuch, von einer Pariser Terrasse aus die Umgebung zu beschreiben, der laut Hasse „methodologischen Sprengstoff“ birgt (167). Ein zweites Beispiel für die Verschränkung von Ort und Situation, d.h. Raum und Zeit, bietet das klassische phänomenologische Thema des Wohnens. Hasse legt

tiven (subjektiven) Situationen erfassen. Diese soll an die Stelle der „Logik der Konstellationen“ (130) treten, in der das Subjekt ausschließlich als rational handelndes Individuum betrachtet wird, wie in der Systemtheorie. Um die Stadt nun als situativen Raum und als „plurales Situationsgefüge“ oder „Gemengelage von Situationen“ (137 f.) aufzufassen, greift Hasse explizit zu Schmitz' Ausführungen über die Situationen zurück. Implizit trifft er sich darin aber auch mit Arnold Berleants Ästhetik der Stadt, die über den materiellen Körper der Stadtarchitektur hinausgeht und das spezifische Verhalten ihrer Bürger zu entziffern versucht. Denn auch für Hasse besteht die Urbanität wesentlich in der „Bereitschaft zur Einigung über den Rahmen möglichen Lebens unter dem Vorzeichen der Differenz“; als solche setzt sie spezifische Werte und ihre Verinnerlichung durch eine mehrfache „Zurückhaltung“ (142) voraus, die eher affektiver als rationaler Natur ist, wie bereits Simmel deutlich machte. Die hierzulande gepflogene Stadtforschung zeichnet sich allerdings – mit Hasses drastischer Formulierung – nicht durch „Urbanität“, sondern durch „Provinzialismus“ aufgrund ihrer Borniertheit aus. Anders gesagt, sie sucht zwar das gesellschaftliche „Gleichgewicht“ (bzw. die soziale Stabilität in der Stadt), aber verfällt selbst einem „Ungleichgewicht des Wissens“: „Das wissenschaftliche Wissen der Stadtforschung begründet [...] ein tiefes Ungleichgewicht gegenüber dem Wissen über gelebte Milieus“ (148). Damit einhergehend hat sich der Mangel eines „kulturell verbreiteten Vokabulars zur Beschreibung befindlicher Situationen“ (149) eingebürgert und in der Folge die Entfremdung des Stadtforschers von seiner eigenen Stadterfahrung. Wie schwierig es ist, die Atmosphäre oder „Vitalität“ eines Ortes zu erfassen, zeigt auch ein 1974 von Georges Perec unternommener Versuch, von einer Pariser Terrasse aus die Umgebung zu beschreiben, der laut Hasse „methodologischen Sprengstoff“ birgt (167). Ein zweites Beispiel für die Verschränkung von Ort und Situation, d.h. Raum und Zeit, bietet das klassische phänomenologische Thema des Wohnens. Hasse legt

die Wohnung als einen „Hort von Situationen“ (153) aus, d.h. als einen Raum, in dem „Vitalqualitäten“ (Dürckheim) in bestimmten Situationen und im Laufe der Zeit durch das Üben des Wohnens entfaltet werden. Zu diesem Üben aber gehören nicht nur die Gestaltung einer atmosphärischen Wohnstätte, sondern ebenfalls das sich an etwas Gewöhnen, Wiederholungen derselben Handlungsabläufe und nicht zuletzt das Denken und Sprechen über die hergestellten Vitalqualitäten. Dasselbe gilt auf einer anderen Ebene auch für das Bewohnen einer Stadt. Sowohl von der Wohnung als auch vom Quartier wird eine „beheimatende Atmosphäre“ erwartet, durch die sog. „Inseln inkludierenden Erlebens“ oder Enklaven „umfriedener Zugehörigkeit“ gebildet werden (225).

Im Grunde genommen kämpft Hasse – wie bereits angeführt – auf zwei Fronten: gegen das rationalistische Menschenbild in den modernen Sozialwissenschaften und gegen die implizite Vorstellung eines über die Gefühle manipulierbaren Individuums, das der postmodernen Ästhetisierung der Städte zugrunde liegt. Die erste Richtung blendet die Affektivität und die irrationalen Beweggründe des Menschen aus, die zweite instrumentalisiert sie durch Verführung oder „Dissuasion“ (Baudrillard). Jürgen Hasses Stadtdenken versucht somit, zwischen Skylla und Charybdis zu navigieren, indem er dem Menschen nicht nur seine Ganzheitlichkeit zurückzugeben bestrebt ist, sondern ihn indirekt auch zur Ausübung seiner Freiheit anregt. Es bestätigt sich somit nochmals die anfängliche Aussage des Autors, er suche beide Dimensionen des Menschen, die aktive und die pathische, die rationale und die affektive. Die postmodernen Ästhetisierungsstrategien zielen darauf ab, „Gefühle des Gefallens und des Heimatlichen“ zu stiften, statt „die Kritik der sie konstituierenden Verhältnisse [zu] evozieren“ (174), und wirken vor allem, indem sie subkutan die Affektivität ansprechen. Dementsprechend käme der Theorie diesmal die Aufgabe zu, das Verstehen wieder stark zu machen, die Wechselwirkung zwischen Kognition und Affekten aufzuzeigen und das hinter

ästhetischen Fassaden steckende Machtdispositiv bloßzustellen.

An diesem Punkt angelangt, wendet sich Hasse dem Begriff der Atmosphäre zu, der zunächst in den Kap. 11-13 („Atmosphären der Stadt“, „Atmosphären und Stimmungen“ und „Zur kommunikativen Macht von Atmosphären“) in seinen Grundzügen erläutert wird. Dabei wird die Atmosphäre von ihrer naturwissenschaftlichen Bedeutung abgegrenzt und als „jene auratischen Umwölkungen, die sich zwischen Menschen konstituieren“ (227), definiert. Hasses Ausführungen zu den Atmosphären haben abermals viel Schmitz zu verdanken. So „umweben [die Atmosphären] einen Ort, hüllen ihn ein und machen ihn zu einem situativ besonderen Ort“; anders ausgedrückt handelt es sich dabei um „Erlebnisqualitäten“ und Gefühle, die insbesondere über synästhetische Eindrücke vermittelt werden (204f.). Auch werden Atmosphären als unteilbar erlebt (Tellenbach) und haben als relativ flüchtige „Halbdinge“ (Schmitz) und Situationen keinen festen dinglichen Charakter. Nichtsdestoweniger üben sie eine eigentümliche Macht aus, in dem Sinne, dass sie die Befindlichkeit des in sie Hineingeratenen beeinflussen. Atmosphären werden häufig, sogar in der phänomenologischen Literatur, synonym mit Stimmungen verwendet. Das ist insofern berechtigt, als beide einen affektiven Charakter bezeichnen, allerdings sind Stimmungen rein subjektiv und nicht auf etwas Äußeres gerichtet, während sich die Atmosphären auf der Objektseite befinden, teilweise intersubjektiv erfahrbar und vor allem ortsgebunden sind: „Der Raum einer Atmosphäre hat umweltlichen Charakter, der leibliche und persönliche Raum einer Stimmung hat mitweltlichen Charakter.“ (231) Diese Differenzen schließen jedoch nicht aus, dass eine Atmosphäre verinnerlicht und damit zu einer subjektiven Stimmung wird.

Zwar wird jede Atmosphäre als ein Integral erlebt, dennoch lassen sich in der Analyse mehrere „Elemente“ feststellen, die zu ihrer Konstitution beitragen und folglich von Raumgestaltern bewusst eingesetzt werden können, um

eine Atmosphäre zu „konstruieren“. Zu diesen „segmentierten Eindrücken“ (218), die die Aufmerksamkeit auf die jeweilige Atmosphäre ziehen, gehören die Baustile, die Gerüche von Orten, die Verteilung von Licht und Schatten sowie auch die Art der Beleuchtung, ferner die Geräuschkulissen, die Luftqualität, Rhythmen in der Bewegung von Dingen, die visuelle Perspektive, sowie auch die Kleidung und der Habitus von Menschen, die eventuelle Präsenz von Tieren und sog. „Dingfamilien“ (die etwa mit dem Alter oder mit der Funktion eines Stadtviertels oder Baukomplexes zusammenhängen). Diese analytische Perspektive mag zwar erklären, warum sowohl das Schaffen als auch das Erleben von Atmosphären kulturabhängig sind, der Schwerpunkt der Untersuchung Hasses liegt jedoch auf der Ontologie der Atmosphären.

Atmosphären machen darauf aufmerksam, dass es eine Wirklichkeit auch jenseits der Dinge gibt. In diesem Sinne schrieb ihnen Schmitz einen präobjektiven Status zu und Böhme verortete sie in einem Zwischen von Subjekt und Objekt; Hasse legt sie seinerseits als „Umschlagraum von Bedeutungen und Gefühlen“ aus (233). Und auch wenn es zu einem beträchtlichen Teil an einem wissenschaftlichen Wortschatz für die Beschreibung von Atmosphären mangelt, was auch die Skepsis Tellenbachs in Bezug auf ihre wissenschaftliche Untersuchung veranlasste, zeigt sich Hasse letztlich optimistisch, dass solche objektiven (wissenschaftlichen) Aussagen über Atmosphären doch möglich sind – und das hat politische Relevanz im Sinne einer gezielten „Atmosphären- und Stimmungspolitik“ (233). Atmosphären lassen sich wohl absichtlich inszenieren, wie Hasse am Beispiel der Gartenstile und der Stadtbeleuchtung ausführt, allerdings nur in gewissen Grenzen: Erstens entziehen sich die Atmosphären von Naturräumen einer vollständig kontrollierten Gestaltung, zweitens entstehen gesellschaftliche Atmosphären im Verlauf der Zeit auch ohne eine materielle Grundlage. Abgesehen davon entwickeln Atmosphären eine Macht und müssen daher von der Stadtpolitik berücksichtigt werden: „Es sind vor allem die Atmosphären, die die Stadt für ih-

ren programmatisch intendierten Weg des innovativen Aufbruchs in eine neue Zeit stimmen.“ (250) Dabei handelt es sich beim Erleben von Atmosphären oder – mit Hellpach – beim Ergehen einer Person in einem atmosphärisch geprägten Raum nicht um die unwiderstehliche Wirkung dieses Raums auf ein passives Subjekt, sondern um eine „aktive wie zugleich passive Disposition“ (252). Die Menschen sind Atmosphären nicht wehrlos ausgesetzt, sondern die „atmosphärologische Macht“ (259) der Stadtverwaltung ist auf die Antwort der Bürger angewiesen. In diesem Sinne lassen sich Atmosphären als „ästhetische Medien leiblicher Kommunikation“ [meine Hervorh., M.D.] (234) betrachten. Gegen die manipulative Verführung von Atmosphären, die politisch-ideologischen und ökonomischen Interessen unterliegen, betont Jürgen Hasse die Möglichkeit der Bürger, die angebotenen Atmosphären anzunehmen (oder auch nicht), sie zu modifizieren und auch eigene Atmosphären zu schaffen. Als Schlagwort für diese Kommunikation in beide Richtungen dient Hasse der von Hellpach übernommene Begriff „Akkord“: ohne einen solchen Akkord vermag die Macht der Atmosphären nicht auf ihre Adressaten einzuwirken.

Dass es Hasse nicht um die bloße Anfertigung einer spekulativen Theorie geht, sondern um einen, wie er sagt, auch politisch bedeutsamen und operativen Aspekt, beweisen auch seine phänomenologischen Fallstudien auf den letzten 150 Seiten. So befassen sich nicht weniger als sechs Kapitel (14-20) explizit mit Beschreibungen und Deutungen von Räumen und ihren natürlichen oder inszenierten Atmosphären. Dabei ist die Auswahl der Beispiele selbst erwähnenswert, zumal es sich um Räume handelt, die bisher wenig bis kaum die Aufmerksamkeit von Phänomenologen auf sich gezogen haben, wie etwa: städtische Brachen, die künstliche Stadtbeleuchtung oder die „Atmosphären des Lichts“ (276), Sakralräume und Bestattungsorte. Die Abgrenzung des Autors vom naturwissenschaftlichen Zugang zum Raum als *Mainstream* in der Geographie zeigt sich deutlich auch in den Kapiteln, die sich mit der Küste

und mit dem Begriff der Landschaft im Allgemeinen befassen. Vor allem die Landschaft gilt einstimmig als ein „schwieriger Gegenstand“ (335), denn Landschaften können natürlich oder auch städtisch sein, ebenso wie sie imaginiert, gewissermaßen konstruiert, architektonisch in Bauten integriert oder einfach als Erlebnislandschaften inszeniert werden können. Bereits Simmel hat laut Hasse zwischen der (objektiven) Realität und der (subjektiven, von der Realität bewirkten) Wirklichkeit von Landschaften unterschieden; die Atmosphären verortete er zwischen diesen beiden. Nicht zuletzt können imaginäre Landschaften mit künstlerischen Mitteln konstruiert werden, wie Arnold Böcklins Toteninsel exemplarisch zeigt; mit der Analyse dieses Bildes, in der Leitmotive des Bandes wiederaufgenommen werden, schließt auch das Buch.

Insgesamt zeigt sich, dass sich die Denkrichtung Jürgen Hasses schwer in eine Formel pressen lässt. Möglicherweise aufgrund seiner fachlichen Verankerung in den Sozialwissenschaften, deren Mainstream er offen aus der Position eines Geisteswissenschaftlers bekämpft, ist ihm eine Sonderstelle in der Landschaft der zeitgenössischen Phänomenologie zuzuweisen. Denn Hasses Zuneigung für philosophisch-phänomenologische Hinterfragungen macht ihn nicht blind für konkrete politisch-ökonomische Zusammenhänge, die sich hinter scheinbar harmlosen Ästhetisierungsstrategien verbergen. Einerseits experimentiert er mit neuen Methoden in der Humangeographie, die ursprünglich aus der Phänomenologie stammen, andererseits bietet sein luzider Blick ein wichtiges Korrektiv für die Ausblendung sozial- und kulturwissenschaftlicher Aspekte in der Phänomenologie. Und nicht zuletzt erschließen seine Analysen Felder, die für die bisherige Phänomenologie eher ungewöhnlich sind, wie die Slums, die Parkhäuser und sogar das Meer. In vielerlei Hinsicht steht Jürgen Hasse der „social and environmental aesthetics“ Arnold Berleants nahe, der dezidiert für ein „aesthetic engagement“ (auch im Sinne eines gesellschaftlichen und moralischen commitment) plädiert; denn

auch wenn Hasses Denken tief in der phänomenologischen Tradition verankert ist, schlägt es nichtsdestoweniger eine kritische Richtung ein, die in der Phänomenologie eher in Vergessenheit geraten ist.

Mădălina Diaconu, Wien

Camillo Sitte – Gesamtausgabe: Entwürfe und städtebauliche Projekte: Das internationale Werk in Architektur, Kunstgewerbe und Städtebau, Bd. 6: Entwürfe und städtebauliche Projekte, hrsg. von CHRISTOPH LUCHSINGER/MARIO SCHWARZ/ANDREAS ZEESE, Wien/Köln/Weimar: Böhlau 2014, 798 S., 79,90 €.

Es ist nicht ganz einfach, den abschließenden Band einer Gesamtausgabe zu rezensieren, und erst recht nicht, wenn man es dabei mit kompetenten Autorinnen und Autoren, Größen ihres Fachs, zu tun hat. Der vorliegende Band 6 der Camillo-Sitte-Gesamtausgabe widmet sich dem architektonischen Werk und im städtebaulichen Teil dem praktisch-planerischen Werk von Camillo Sitte. Dabei handelt es sich teils um Originaltexte von Sitte, die z.B. als Erläuterungsberichte zu Planungen oder als Korrespondenz mit Auftraggebern entstanden sind und im wissenschaftlichen Kontext dokumentiert werden, teils um Texte zur Erschließung und Wertung der umfangreichen Tätigkeit von Sitte. Der Rezensent hatte vor der Lektüre zunächst vermutet, dass er im Vergleich zum epochalen Pamphlet „Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“, welches gelesen zu haben zum Beruf des Stadtplaners auch heute noch dazugehört, einen herben Abfall erleben würde. Das Gegenteil ist der Fall: Man erlebt nicht nur einen ambitionierten und konzeptionell wohlüberlegt vorgehenden Architekten und Stadtplaner bei der Arbeit, man erlebt auch den im Wiener Milieu verwurzelten (zeit-

weise wohnte er im selben Haus wie sein Kollege Carl Wilhelm von Doderer, dessen Enkel Heimito ein bedeutender Literat mit sehr viel urbanistischem Gespür wurde) und vielseitige Kontakte pflegenden Allround-Künstler, namentlich auch mit der böhmischen Aristokratie. Er wollte vom urbanen Maßstab bis zur Kirchengestaltung fast alles gestalten, was ihm in die Finger kam – insoweit Schinkel nicht unähnlich. Man sieht auch Allzumenschliches wie das Feilschen um Honorare und Aufträge, und man sieht ihn auch gelegentlich gleichsam am Sockel des eigenen Denkmals meißeln, ganz ähnlich, wie es ein Rezensent einmal bei einem Spätwerk von Ernst Jünger feststellte.

Gewiss kann es Sitte in seinem architektonischen Werk nicht z.B. mit Otto Wagner aufnehmen, dem er in herzlicher gegenseitiger Abneigung verbunden war. Dennoch ist sein im Band sehr einprägsam dargestelltes Konzept, seinen Bauwerken so etwas wie eine „imaginäre Baugeschichte“ über die Epochen der europäischen Architektur hinweg zuzulegen und zum baulichen Ausdruck kommen zu lassen, geradezu genial und auf jeden Fall ein Affront gegen die damaligen Stilpuristen. „Die von Sitte bevorzugte Form des gelängten Zentralbaues leitete er vom frühgotischen Beispiel der Kirche St. Gereon in Köln ab, so als sei der Bau zu Beginn der Gotik gegründet worden. Die Diagonalkapellen und die Maßwerkfenster folgen Formen des 14. Jahrhunderts, so als wäre der entscheidende Baufortschritt in dieser Zeit erfolgt. Die Einwölbung [...] orientiert sich an Gestaltungsformen des späten 15. und frühen 16. Jahrhunderts, als wäre die Vollendung des Baues am Ende des Mittelalters geschehen. Das der Netzrippenwölbung aufgesetzte Spiegelgewölbe erscheint als neuzeitliche Hinzufügung. In ihren Formen soll die Kirche von Privoz also eine imaginäre Baugeschichte erzählen, die tatsächlich nur aus der kunsthistorischen Formenkenntnis ihres Schöpfers und dessen Phantasie erwachsen ist.“ (S. 30 f.). Der Rezensent hat allerdings den Eindruck, dass Sitte es bei seinen meisten Kirchenbauten nicht vermochte, den selbst gesteckten theoretischen Anspruch



für das Publikum unmittelbar erlebbar werden zu lassen, so dass zwar eine durchweg qualitätsvolle, aber etwas theorielastige Architektur entstanden ist. Die noch von seinem Vater begonnene und dann von ihm entscheidend veränderte Mechtharistenkirche in Wien ist aber davon abweichend insoweit ein Geniestreich, als die sehr blockhafte Fassade schon auf die Frühmoderne verweist.

Die Autoren regen den Leser dazu an, Sitte offenbar unkonventioneller politischer Position nachzuspüren. Diese wird an einer Stelle des Bandes als „ausgeprägt deutsch-liberale Haltung“ bezeichnet (S. 39), eine Haltung, die häufig mit einem antiklerikalen Affekt einherging, von dem aber bei Sitte zumindest in Form einer Pauschalablehnung der katholischen Kirche – bei aller Kritik an den teils bis heute nachwirkenden Folgen des Ersten Vaticanum – keine Rede sein kann. Offenbar fand er in der Architektur des Josephinismus für sich einen vertretbaren Kompromiss. Dies war vermutlich beim Wiederaufbau der römisch-katholischen Pfarrkirche in Temeswar nicht ganz ohne Pikanterie, da der Josephinismus in der „transleithanischen Reichshälfte“, namentlich vom ungarischen Adel misstrauisch beäugt wurde, dem es in scheinheiliger Manier, aber bis heute nachwirkend höchst effektiv gelang, die Habsburger im Allgemeinen und ganz besonders Joseph II. mit der Aura eines Feindes der ungari-

schen Nation zu belegen. Joseph II. ging es in Wirklichkeit um aufgeklärt-absolutistische Reformen, die freilich zweifelsohne an den Privilegien des Adels gekratzt hätten. Im Band gibt es eine einzige Stelle, die eine kritische Bemerkung Sittes über die Sozialdemokraten dokumentiert – das Thema scheint ihm erkennbar nicht wichtig gewesen zu sein. Für einen Deutschliberalen wird wiederum der Umgang mit dem böhmischen Hochadel – den Colloredo-Mannsfeld, den Clary-Aldringen – nicht ganz einfach gewesen sein, die bei aller monarchischer Gesinnung Sympathien für eine politische Umgestaltung der Länder der böhmischen Krone zeigten. In einem Dankesbrief des Fürsten Colloredo-Mannsfeld für das von Sitte entworfene Jagdhaus in Zbirov zeigt sich übrigens, dass Sitte als Architekt keineswegs abgehobener Theoretiker war, vielmehr den praktischen Wünschen des Bauherren auf höchstem ästhetischem Niveau gerecht werden konnte – es dürfte für den Architekten kaum etwas Wertvolleres geben, als das vom Bauherrn bescheinigt zu bekommen.

Hochinteressant sind Sittes Planungen für das mährische Industriegebiet mit Mährisch- und Polnisch-Ostrau und Privoz, da sie so etwas wie eine regionale Dimension erkennen lassen. Die Planungen für Olmütz sind anscheinend nur zu einem geringen Teil umgesetzt worden, gleichwohl ist sein Umgang mit der Herausforderung der „Konversion“, um einen heutigen Ausdruck zu benutzen, des ehemaligen Festungsgürtels spannend. In diesem Zusammenhang ist auch seine später auch als „Olmützer System“ bezeichnete Planung von Baublöcken mit relativ geringer Tiefe zur Vermeidung einer Hinterhofbebauung mit übermäßiger Dichte zu erwähnen – ein Zeichen dafür, dass Sitte keineswegs nur an den künstlerischen Aspekten des Städtebaus interessiert war, sondern sehr wohl ein Ohr für die sozialen Aspekte hatte. Im Erläuterungsbericht seiner Planung für Reichenberg (ein bedauerlicherweise gleichfalls nur bruchstückhaft realisiertes „chef d'oeuvre“) weist er zudem anhand von Modellrechnungen nach, dass dieses Sys-

tem auch für die Investoren durch die Bodenwertsteigerung finanziell vorteilhaft sein konnte – er beweist sich hier als handfester Praktiker und keineswegs als abgehobener Ästhet, was ihm von seinen Gegnern vorgehalten wurde. Sitte wurde damit gleichsam zum Miterfinder einer modernen Variante der straßenparallelen Blockrandbebauung, die einerseits zu hohe Dichten verhindern hilft, andererseits besser als jede andere bauliche Konfiguration zur städtebaulichen Raumbildung taugt – ganz im Gegensatz etwa zu den Prinzipien des Bauhauses und Le Corbusiers, deren idealer Kunde einem Bonmot von Rem Koolhaas zufolge der Clochard ist: „Einer der Schlüsselbauten der modernen Architektur dümpelt bis heute als Rostlaube am Quai d'Austerlitz in Paris. Es ist ein ausgedienter Seine-Dampfer, den Le Corbusier 1929 [...] in ein schwimmendes Obdachlosenasyll umbaute. Mit diesem ‚asile flottant‘, so spottete [...] Rem Koolhaas, habe Le Corbusier dem idealen Klienten des modernen Bauens ein Denkmal gesetzt: dem Clochard – der sei nämlich nicht anspruchsvoll in Designfragen, lebe gern an der frischen Luft und brauche viel Hygiene.“ (vgl. M. Mönninger, Messerstechereien im Großstadtlabor, F.A.Z., 10.12.2010).

Eine andere städtebauliche Planung Camillo Sittes, die Stadterweiterung von Laibach, hat relativ wenig Wirkung entfaltet, zumal sie 1895 zu seinem Pech mit einem epochalen Wechsel in der Kommunalpolitik in Laibach zusammenfiel, nämlich der Umstellung der städtischen Verwaltungssprache von Deutsch auf Slowenisch nach der Wahl eines slowenisch-liberalen Bürgermeisters. Dieser bevorzugte zudem vermeintlich einheimische Berater wie den dreisprachigen, in Wien und Graz und später in der italienischen Hälfte von Görz tätigen Max Fabiani – ein Zeichen dafür, wie letztlich voluntaristisch sogar ein „gelernter Alt-Österreicher“ wie der neue Bürgermeister heranging, ohne sich sonderlich konsequent um die komplizierten persönlichen Identitäten in der k. u. k. Monarchie zu kümmern.

Zum Schluss sei dem Rezensenten doch eine kleine kritische Anmerkung beim ansonsten

hervorragenden Band gestattet: Leider sind den Autoren bei der Sprachfassung von Gebietsbezeichnungen Ungenauigkeiten unterlaufen, die vielleicht auch in einer falsch verstandenen „political correctness“ begründet sind. So wird in Klammern hinter dem Ortsnamen von Zbirov die Gebietsbezeichnung „Tschechien“ angegeben, während hinter „Privoz/Oderfurth“ (wobei die zweite Variante des Ortsnamens hier vermutlich entbehrlich gewesen wäre) in Klammern „Mähren“ angegeben wird – historisch korrekt, doch hätte man im Falle von Zbirov statt Tschechien dann besser schlicht „Böhmen“ geschrieben, wenn man schon verständlicherweise nicht auf den historisch belasteten Begriff „Tschechei“ zurückgreifen wollte. Der Begriff „Tschechien“ ist jedenfalls an dieser Stelle historisch wie geographisch falsch, denn er umschreibt die heute zur Tschechischen Republik gehörenden früheren Länder der böhmischen Krone, nämlich Böhmen, Mähren und (das seit den friderizianischen Raubzügen kümmerlich kleine) Schlesien. Ebenso fragt man sich, nach welchem Prinzip die Autoren zur Schreibung „Temesvár/Timisoara“ gelangt sind, vorne mit dem damals amtlichen ungarischen und hinten mit dem jetzt amtlichen rumänischen Ortsnamen unter Ausblendung der deutschen Namensform. Der Rezensent nimmt sich hier die Freiheit, die deutsche Version der Ortsnamen zu verwenden – im vollen Bewusstsein dessen, dass es selbstverständlich daneben, je nach sprachlicher Präferenz, andere Versionen gibt, die mit mindestens ebensolcher Berechtigung verwendet werden.

Der abschließende Band der Gesamtausgabe zeigt, dass – auch wenn vieles im Werk Sittes ein Torso geblieben ist – es letztlich sein entscheidendes Verdienst bleibt, Struktur und Textur der Stadt, von der Parzelle über den Straßen- und Platzraum bis zum Quartier auch praktisch ins öffentliche Bewusstsein gerückt und die städtebauliche Raumbildung wieder in ihr Recht eingesetzt zu haben. Der Schweizer Stadtplaner Jürg Sulzer verwendet im Kontext des zeitgenössischen Stadtumbaus gerne den Begriff „Bürgerstädtebau“ – Camillo Sitte

gehört zu dessen Voraussetzungen. Selbst der modische Begriff der „smart city“ lässt sich mit Sitte verbinden – seine Stadt ist „smart“, da sie Zweckmäßigkeit und Schönheit verknüpft, und an diesen Maßstäben Vitruvs kommt bis heute niemand vorbei.

János Brenner, Berlin

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,- €.*

Die zwei gewichtigen Teilbände der Anthologie zur Großstadt der Moderne sind Bestandteil eines fünfbändigen Gesamtwerkes. Ihnen ging Band I, „Von der Stadt der Aufklärung zur Metropole des industriellen Zeitalters“ (2008) in zwei Teilen voran, und ihr folgt noch ein Band III unter dem Titel „Vom Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg bis zur zeitgenössischen Stadt“, der bereits 2005 erschien. Die bedeutende Sammlung geht über alles hinaus, was bislang verfügbar war und sie legt den Fokus nunmehr nicht mehr auf die Architekturtheorie, sondern auf den Städtebau, der wiederum nicht als strenge theoretische Disziplin verstanden wird, sondern in ihrer historischen Genese transparent wird. Der Schritt auch zu einer stärker praxisorientierten Textauswahl bedeutet, dass hier nicht nur die üblichen ‚Klassiker‘ erscheinen, sondern der Kanon ein Stück weit dekonstruiert wird. Die Auswahl weist dadurch den Vorteil auf, dass sie sich auch stärker auf das Publikum der Stadthistoriker richtet, die sich bei ihren Recherchen vor Ort oft die wissenschaftshistorischen und internationalen Zusammenhänge einzelner Stadtbauprojekte nicht vollständig erschließen können. Wichtig ist also, dass hier zahlreiche bislang nicht

publizierte bzw. in den historischen Fachzeitschriften eher schlecht zugängliche Aufsätze erscheinen und nicht nur explizite oder separat erschienene Programmschriften.

Das Editionsprojekt verdankt sich einem Verbund der Herausgeber an der ETH Zürich und war begreiflicher Weise nur möglich, weil auch eine professionelle Redaktion finanziert werden konnte (Susanne Businger, Marion Landolt, Anna Schiestl und Bettina Zangerl). Die Texte werden zu allermeist in den Originalsprachen gedruckt, was bedeutet, dass Lesekenntnisse im Spanischen, Französischen, Italienischen, Niederländischen und besonders im Englischen nötig sind, um mit besonderem Gewinn zu arbeiten. Ungefähr knapp die Hälfte der Quellenstücke ist auf Deutsch, sämtliche Originaltexte werden eingeleitet und zusammengefasst, sodass keine Rezeptionshindernisse entstehen können, und man weiß so stets, wo man jeweils historisch verortet ist. Es handelt sich um ein globales Projekt, was den geographischen Horizont betrifft und um ein europäisch-atlantisches, was die herangezogenen Autoren betrifft. Deren Kommunikation wird sowohl durch die gemeinsamen behandelten Agenden wie durch explizite Verweise deutlich. Innerhalb der vierzehn Großkapitel wird eine chronologische Ordnung hergestellt. Diese vierzehn Kapitel sind jeweils ebenfalls ausführlich eingeleitet, sodass man daraus schon einen Abriss der internationalen Städtebaugeschichte erhält.

Zur Intention der Quellensammlung führt Lampugnani aus, dass es „um die Sammlung, Gewichtung und Systematisierung der wichtigsten programmatischen Texte zur Stadt“ ging, um eine Rekonstruktion kaum noch auffindbarer und nur bruchstückhaft überlieferter Stücke, ferner um die Erweiterung des Quellenkorpus von Polizeiverordnungen bis hin zu Romanpassagen. Dass hier Innovatives zum Kanon hinzutrat, glaubt man gerne, indes hätte eine ganz vorsichtige Öffnung hin zu Schriften der Hygieniker und kommunalen Verantwortlichen den Kanon noch weiter aufgesprengt. Aber richtig ist, das Spektrum reicht von der



Technik zum Baurecht. Ob man freilich von einer gesetzmäßigen Entwicklung zu einer überaus exakten Planungsdisziplin sprechen sollte, sei hier dahingestellt, für Historiker jedenfalls handelt es sich bei der Stadtplanungsdisziplin nicht um die einzige, die Einfluss auf Strukturen und Gestalt der modernen Großstadt nahm.

Es sei wenigstens als knapper Überblick die in den vierzehn Kapiteln aufscheinenden Inhalte und damit die innere Ordnung der beiden Bände vorgestellt. Ganz klassisch beginnt die Sammlung im ersten Kapitel „Die formative Kraft des Faktischen, Erweiterung und Modernisierung der Großstadt“ mit Cerdàs *Teoría general de la urbanización* von 1867 und schließt dann mit zwei Texten von Fritz Schumacher und von Thomas Sharp 1940. Im zweiten Kapitel geht es um die Formierung der Disziplin selbst „als kulturelles Projekt“ von Camillo Sitte 1889 bis Paul Zucker 1929. Das dritte Kapitel ist der fast unvermeidlichen Gartenstadt als erstklassig internationales Phänomen gewidmet, das Spektrum reicht vom weniger bekannten Horace William Shaler Cleveland (von 1873!) bis zu Frederic James Osborns *Green Belt Cities* von 1946. Einsichtig wird dieses Thema durch eine Repräsentation des „ganzheitlichen Planungsansatzes im amerikanischen Städtebau“ fortgesetzt, d.h. mit Positionen der City-Beautiful und der Regional Planning Bewegungen (1892-1932). In der Tat innovativ ist der folgende Abschnitt zum kolonialen Städtebau. Hier

kommen Patrick Abercrombie zu Neu Delhi und Karl Böckmann über die Stadtanlage von Tsingtau zu Wort; letzter Entwurf offenbart einen geplanten doppelten Gesundheitsstandard für die ansässigen Europäer und die chinesische Bevölkerung. Weiterhin finden sich Texte zu den französischen und italienischen Planungen im Nordafrika der 1920er und 1930er Jahre. Mit „Skyscraper City“ wird ein heute noch aktuelles Thema aufgegriffen, das von 1891 mit Louis Henry Sullivan bis zum harschen Urteil von Frank Lloyd Wright über die *tyranny of the skyscraper* 1931 reicht. Die Rezeption der Hochhausdebatten in Europa wird einleuchtend im Anschluss und zwar für den Zeitraum von 1911 bis 1936 vorgestellt.

Eher außerwissenschaftliche Positionen zur Ästhetik, Stadtarchitektur und zu utopischen Verständnissen schließen sich daran an (Bruno Taut, Ezra Pound und Marinetti sind hier vertreten). Dieses Kapitel enthält auch den Amsterdamer Vortrag von Erich Mendelsohn über die Etablierung internationaler Standards des baulichen Schaffens. Die darauffolgenden Kapitel wenden sich wieder eingeführten und historisch überaus einflussreichen Aspekten des Städtebaus und der Stadtgeschichte zu, der Funktionstrennung, dem *zoning*, bis zur Charta von Athen; gefolgt von „Siedlung“ (mit einem überraschenden Ausschnitt aus Tönnies, *Gemeinschaft und Gesellschaft* von 1887). Dies leitet zur Phase der Totalplanung von Stadt über. Zunächst geht es um allgemeine „Großstadttheorie“, die eigentlich Gesellschaftstheorie darstellt. Lesenswert ist besonders Fourastie zur Definition dessen, was „Fortschritt“ sei. Es folgen Kapitel zur Sowjetunion (vom Dekret über Grund und Boden 1917 bis zu Ernst May 1931 und dem Generalplan für Moskau 1935), zum italienischen Faschismus und zum Städtebau im Nationalsozialismus. Im Kapitel zum NS-Deutschland trifft man neben den sehr bekannten Repräsentanten staatlich organisierter Planung wie Hitler, Speer oder Feder (der bekanntlich nicht zum Zuge kam), auch auf Herbert Rimpl über die Planstadt Salzgitter 1939, ein Beitrag, der ursprünglich in der „Bauwelt“

erschien. Das Kapitel zum italienischen Städtebau erscheint mir angesichts von dessen Neubewertung (vgl. das auch visuell herausragende Werk von Harald Bodenschatz (Hrsg.), *Städtebau für Mussolini*. Auf der Suche nach der neuen Stadt im faschistischen Italien, Berlin 2011) wohl das Interessanteste der gesamten zwei Bände: Denn es macht, wie es zu Recht überschrieben wird, dessen „Emphase“ wie auch spezifische „Modernität“ deutlich. Modern war man in Italien auch bei der *urbanistica rurale* (Aldo della Rocca, 1930), und modern, eben konnotiert durch historischen Eigensinn, und nicht absolut-normativ zu verstehen, war der Städtebau unter Mussolini trotz der agrarromantischen Strömungen, die den Traditionsbruch verbrämen (vgl. *La città moderna* von Cesare Chiodi, 1935), der den Schritt zur Infrastrukturplanung im regionalen Horizont klar begründete und den Faktor der Hygiene nicht vergaß sowie internationale Beispiele zum state of the art präsentierte.

Nun auch noch ein Sachregister anzunehmen, wäre wohl zu viel verlangt. Dass vielen der Originaltexte ursprünglich Planzeichnungen, Graphiken und Fotos beigegeben waren, diese hier aber allein aus Gründen der Qualität technischer Reproduzierung fehlen, muss man verschmerzen. Insgesamt: Der Korpus kann repräsentativ genannt werden, geht einen riesigen Schritt in Richtung Internationalisierung einer schon traditionell stark international aufgestellten Disziplin, und erschließt eine Fülle von Texten, die auch für die Stadtgeschichte ein „Muss“ darstellen. Insofern gehören die Bände in jede einschlägige Institutsbibliothek und in jede Universitätsbibliothek allemal.

Clemens Zimmermann, Saarbrücken

JOHANN JESSEN / KLAUS JAN PHILIPP
(Hrsg.), *Der Städtebau der Stuttgarter Schule* (Bd. 29 der Reihe *Kultur und Technik des Internationalen Zentrums für Kultur und Technikforschung IZKT*), Berlin: LIT Verlag 2015, 214 Seiten, 24.90 €.

Die Stuttgarter Schule ist ein Begriff, der nicht eindeutig festgelegt ist. Meist ist damit das Wirken der Kreise um Theodor Fischer, Martin Elsässer, Paul Bonatz, Paul Schmitthenner gemeint, manchmal werden auch unter der „zweiten Stuttgarter Schule“ Bauten und Lehre von Rolf Gutbier und Richard Döcker subsumiert. Es ist aber die Regel, dass die Stuttgarter Schule unter dem Gesichtspunkt der Architektur behandelt wird. Mit dem 29. Band der Reihe *Kultur und Technik*, der Schriftenreihe des Internationalen Zentrums für Kultur und Technikforschung IZKT, liegt nun erstmals eine Gesamtschau über das städtebauliche Wirken der Stuttgarter Schule vor. Das Buch ist aus einem Kolloquium vom Dezember 2013 hervorgegangen, das anlässlich des 50-jährigen Jubiläums des Städtebau-Instituts der Universität Stuttgart in Zusammenarbeit mit dem Institut für Architekturgeschichte stattfand. Die Beiträge reflektieren die Bedeutung dieser Schule für Praxis, Forschung, Diskurs und Lehre des Städtebaus, die Bedeutung des städtebaulichen Wirkens von Theodor Fischer über Paul Bonatz, Heinz Wetzel bis Paul Schmitthenner. Es schließt die Nachkriegszeit und die zu dieser Zeit geführten Auseinandersetzungen und Entwicklungen mit ein und reicht bis in die 1990er Jahre, werden doch auch Michael Trieb (Professor für Stadtgestaltung und Stadtentwicklungsplanung bis 2002) Klaus Humpert (Professor für Stadtplanung bis 1994), Antero Markelin (Professor für Städtebau bis 1997) mit einbezogen. Autoren sind profunde und ausgewiesene Kenner der Materie einschließlich jener, die die Protagonisten, die in dem Buch vorgestellt werden, noch persönlich gekannt und erlebt haben: beispielsweise Wolfgang Voigt, Matthias Schirren, Roland May und Dietrich W. Schmitt.



Die meisten der Beiträge sind biografisch fokussiert: auf Theodor Fischer, Paul Bonatz, Heinz Wetzel, Paul Schmitthenner, Richard Döcker und Rolf Gutbier. Ergänzt und wunderbar zusammengebunden werden diese Beiträge durch zwei weitere Texte. Werner Durth liest die verschiedenen Biografien und die Entwicklung der Stuttgarter Städtebaulehre quer und fragt, worin die Bedeutung der Beziehungen zwischen den verschiedenen Persönlichkeiten liegt, worin die Bedeutung in der Art liegt, wie diese Persönlichkeiten sich aufeinander beziehen und voneinander distanzieren, welche gestalterischen Schwerpunkte sie setzen und welche Relevanz für den Diskurs und die Forschung von dieser im Buch beschriebenen Stuttgarter Schule ausgingen.

Die Herausgeber hatten außerdem die glänzende Idee, einen Text mit ins Buch aufzunehmen, der nicht auf einem im Dezember 2013 im Rahmen des genannten Kolloquiums gehaltenen Vortrag basiert. Es handelt sich um den Beitrag von Gerd Albers, zurückgehend auf einen Vortrag, den er im Rahmen des Städtebau-Kolloquiums Stuttgart 1998 gehalten hat, in dem er die Aufgaben, die die Lehre für die Stadtplanung hat, haben kann oder haben sollte, auslotet und dabei auch auf das Verhältnis zwischen Stadtplanung und Architektur eingeht. Tatsächlich ist dieser Text gerade deswegen im Kontext der anderen Beiträge so aufschlussreich, weil er ohne Bezug auf diesen Kontext entstand.

Die Stuttgarter Schule wird hier aber, das ist inzwischen deutlich geworden, nicht nur

mit einem anderen thematischen Schwerpunkt untersucht, sondern auch anders als üblicherweise erwartet verstanden: Behandelt wird das Wirken all jener Personen, die Städtebau lehrten oder mit städtebaulichem Anliegen Lehrer der Stuttgarter Hochschule waren, die bis 1967 Technische Hochschule hieß und dann in Universität Stuttgart umbenannt wurde. Das heißt also einschließlich Schmitthenner, der zwar Professor für Baukonstruktion war, aber dem Städtebau und dem Siedlungsbau eine besondere Bedeutung zumaß, was sich anhand der Gartenstadt Staaken (Berlin), der Siedlung Ooswinkel in Baden-Baden oder der Stuttgarter Kochenhofsiedlung zeigen lässt. Da sich entsprechende Projekte von Martin Elsässer nicht nennen lassen, wird er, obwohl auch er Professor in Stuttgart, hier nicht vorgestellt. Ein solches Verständnis von Stuttgarter Schule mag auch dem Anlass des Instituts-Jubiläums geschuldet sein (das auch dazu führte, dass die Texte gelegentlich ins Anekdotische reichen), eröffnet aber auch die Chance eines neuen Blicks, was an zwei Beispielen illustriert werden soll. Theodor Fischer, wenn man so will der Stammhalter der Stuttgarter Schule, hat, so erfährt man im Beitrag von Matthias Schirren, die Auffassung vertreten, Städtebaukunst könne nicht mit dem Verstande erschöpft werden und sei unendlich vielfältig wie das Leben. Auch später sei es ihm gegangen um einen „künstlerisch zu nennenden synthetischen Umgang mit dem Fachwissen einiger Disziplinen.“ Was sich darin ausdrückt, ist ein Verständnis von Stadt, das dem der Landschaft, wie es Lucius Burckhardt später beschrieben sollte, gleicht: dem Landschaft ein Begriff war, der als eine bildliche Synthese heterogene Elemente so fasst, dass sie überhaupt erst vermittelbar werden – ein Integrationsbegriff, wie ihn bereits Humboldt in seinem Konzept der Reiche bemüht habe, um die Fülle seiner gesammelten Daten und Details so zusammenzubinden, dass sie nicht beziehungslos nebeneinander stehen.

Die Stadt wäre demnach immer auch als das Bild von ihr zu verstehen, das Bild das man braucht, um sich über sie verständigen zu kön-

nen. Mir scheint, dass gerade hier die große Leistung der Stuttgarter Schule in städtebaulicher Hinsicht zu sehen ist, und zwar nicht nur, weil sie das direkte Erleben des Raums in den Mittelpunkt stellt und gegenüber abstrakten Ansätzen verteidigt, sondern vor allem, weil diese Schule damit Stadt und Landschaft auf eine Weise miteinander zu verknüpfen wusste, die viel näher an der Praxis der Nachkriegszeit liegt, als gemeinhin rezipiert wird, viel näher, als es der Bruch der Kontinuität in der Linie Fischer – Bonatz – Wetzel durch Döcker, der Schmitthenner als erster Städtebauprofessor in Stuttgart nach dem Krieg vorgezogen worden war, eigentlich nahelegt.

Mehr noch. Es lässt sich so viel deutlicher der Bezug zwischen der Stuttgarter Schule im engeren Sinne und dem, was nach Döcker an der Stuttgarter Hochschule an städtebaulichen Themen behandelt worden ist, herstellen: etwa zu den stadtgestalterischen Studien von Michael Trieb oder jenen des Städtebau-Labors, das unter Antero Markelin eingerichtet wurde und ermöglichte, im Entwurf die Fußgängerperspektive zu simulieren.

Der zweite Aspekt betrifft die weniger erfreulichen Aspekte der Stuttgarter Schule, deren Vertreter, wie bekannt, in der Zeit des Nationalsozialismus durchaus auch dann noch die Nähe zur Macht gesucht haben, als schon lange bekannt war, welche Ziele das Regime verfolgte. Paul Bonatz ist ein exzellentes Beispiel hierfür, gerade weil er dem phrasenhaften Klassizismus und hybriden Gigantismus der Nazis, wie man im Buch erfahren kann, zumindest anfänglich fern gestanden habe, Ende 1941 dann aber doch, wie Roland May schreibt, „die letzten Reste kritischer Distanz zur Speer’schen Planungsphilosophie verloren“ habe. Der Begriff der Schule kann dann durchaus bedrohlich wirken, wenn darunter ein Gefüge verstanden wird, das den Schülern eine Loyalität abverlangt, die mit einer offenen Haltung zu anderen Denkweisen in Konflikt treten kann. Wenn er Gemeinsamkeiten fordert und damit reduziert, was für den Entwurf in Frage kommen darf. Wenn er den Anspruch, geeignete Mittel zur Bewälti-

gung von Problemen, also geeignete Mittel zum Umgang und zur Gestaltung von Wirklichkeit zu bieten, überspannt und blind dafür macht, wann dieser Anspruch überspannt ist. In diesem Sinne stellt dieses Buch, gerade weil nicht definiert wird, was „Schule“ ist, die Frage, was Schule heißen kann, welche Freiheit sie heute geben muss, und wie sie ihr und der Entwicklung von Menschen verpflichtet sein sollte – ohne dass sie deswegen aufhören müsste, eine Schule zu sein.

Der neugierige Leser wird also viel in diesem Buch entdecken können. Kurzum: Das Buch ist mehr als die Pflichtlektüre für alle, die sich für den Städtebau Stuttgarts und die Stadtbaugeschichte Deutschlands interessieren.

Christian Holl, Stuttgart

TAMÁSKA, MÁTÉ, *Donau-Metropolen. Tér és társadalom a dunai metropoliszokban. Wien – Budapest – Stadträume der Gründerzeit. Bécs és Budapest – a dualizmus korában, Salzburg/ Wien Műry Salzmann Verlag 2015, zahlr. Abb., 215 S., 28,- €*

Der hier vorzustellende Band ist der Katalog einer Ausstellung aus der Reihe „Architektur im Ringturm“ in Wien, die demnächst auch in Budapest gezeigt werden soll. Das für kurze Zeit vor und nach der europäischen Wiedervereinigung um 1990 äußerst populäre Thema des Erbes der k.u.k. Monarchie ist seither – auch im Zusammenhang mit aktuellen politischen Entwicklungen – einer gewissen Ernüchterung gewichen, teils auch einer gepflegten Langeweile, wobei Letztere auch positiv als Zeichen der Normalität gedeutet werden kann. Umso dienstvoller ist dieses Ausstellungsprojekt, dessen Katalogband mühelos als eigenständige Publikation besteht, da nicht nur Haupt- und Staatsaktionen der Stadtentwicklung wie etwa die Wiener und die Budapester Ringstraße, sondern auch andere, weniger bekannte Aspek-

te betrachtet werden – auch „Ernstfallgegenden der Stadt“, wie Heimito von Doderer unnachahmlich formulierte.

Die methodische Vorgehensweise ist scheinbar simpel: Je ein städtebauliches Phänomen wird mit parallelen Bildern aus Wien und Budapest illustriert und kommentiert. Die vom Ausstellungskurator und Katalogautor Tamáska gezogenen Parallelen sind manchmal verblüffend, da er es immer wieder schafft, scheinbar Disparates zusammenzuführen. So zeigt er z.B. im Kapitel „Am Vorabend der Moderne“ als Pendant zum Schloss Schönbrunn das Ludoviceum in Budapest, ein blockhaftes klassizistisches Gebäude mit großzügigem englischem Park, ursprünglich als Militärakademie genutzt und nach 1945 mit wechselnden Nutzungen bis zur kürzlich erfolgten Sanierung fast aus dem öffentlichen Bewusstsein verschwunden. Ebenso wenig käme man zunächst auf die Idee, die Synagoge in der Dohány utca in Budapest mit dem Arsenal in Wien in Verbindung zu bringen, obwohl auch Letzteres deutlich orientalisierende Stildetails zeigt. Gleichfalls interessant ist die Parallele beider Kettenbrücken, von denen inzwischen nur noch jene in Budapest in prominenter Lage existiert, während die Sophienbrücke über den Wiener Donaukanal 1871 abgebrochen wurde.

Wien ist – oder war bis zu den jüngsten Schüben der Stadtentwicklung wie der UNO-City – streng genommen nicht eine Stadt an der Donau, sondern am Donau-Kanal, während die Donau in Budapest den zentralen Natur- und Stadtraum schlechthin bietet. Die Bilder demonstrieren, dass es der Leopoldsberg und der Kahlenberg in Wien auch nicht zu solch stadt-bildbeherrschender Lage gebracht haben, wie der Gellérthegey in Budapest, der sich mitten in der Stadt mit einem steilen Felsen aus der Donau erhebt, während sich Wien eher zu Füßen der Berge am Lauf der Donau etwas abwärts erstreckt. Neben der Donau als Verkehrsader gewann die Eisenbahn zunehmend an Bedeutung. Bei ähnlichen Stadtbildern der Fernbahn, ihrer Bahnhöfe und Bahnhofsvorplätze wird deutlich, dass Wien im öffentlichen Perso-

nen-Nahverkehr mit der Stadtbahn einen enormen Vorteil hatte, mit dem die kleine Milleniums-U-Bahn in Budapest nicht konkurrieren konnte.

Im Kapitel „Bauernhäuser, Mietskasernen, Paläste“ wird das Grundelement der städtischen Textur behandelt, wobei der Titel insofern nicht zufällig ist, als sich in den gründerzeitlichen Stadterweiterungsgebieten und in früher selbständigen Dörfer am früheren Stadtrand erstaunlich viele ländlich geprägte Wohnhäuser halten konnten. Ein Entwicklungsunterschied wird hier allerdings auch deutlich. Während die noch bis zum Vormärz in beiden Städten typischen Laubengänge (in Wien als „Pawlatschen“, in Budapest mit den deutschen Wort „gang“ im Sinne von Flur bezeichnet) in Wien im Laufe der Zeit aus Brandschutzgründen zurückgedrängt wurden, blieben sie für die gründerzeitliche Bebauung der inneren Stadtteile von Budapest prägend. Sie leisteten mit der Rundum-Grenzbebauung des Grundstücks dessen extremer spekulativer Ausnutzung Vorschub und waren bei teils sehr hoher Belegungsdichte zumindest der rückwärtigen, nicht „herrschaftlichen“ Wohnungen eine Quelle ungesunder Wohnverhältnisse. Andererseits ermöglichten sie, wie auch Tamáska zu Recht darauf hinweist, eine starke soziale Durchmischung der Quartiere, da die bürgerlichen Mieter in den straßenseitigen, großzügigen Wohnungen buchstäblich unter einem Dach mit sozial schwächeren Familien wohnten.

Von den Industriegebieten bis zu Parkanlagen werden die städtischen Funktionen in zeitgenössischen Fotos dargestellt, deren ganze Fülle hier nicht wiedergegeben werden kann – es mag ein Exkurs zum letzten Kapitel „Der Weg ins 20. Jahrhundert“ genügen. Hier werden unter den Bauten des Geldes die Postsparkassengebäude beider Städte gezeigt, leider nicht die jeweiligen Kassenhallen beider, nur jene von Otto Wagner in Wien, während für Budapest die Außenansicht des von Ödön Lechner nahezu zeitgleich entworfenen Gebäudes steht. Das ist insofern bedauerlich, als der nüchtern in Richtung Neue Sachlichkeit weisende, abge-



klärte Jugendstil Wagners einen wunderbaren Kontrast zu einem vermeintlich aus ungarisch-folkloristischen, in Wirklichkeit eher indisch-orientalischen Elementen gespeisten „nationalen“ Jugendstil von Lechner abgegeben hätte.

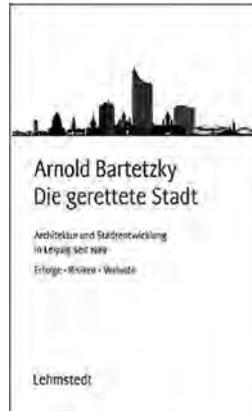
Dem Rezensenten sei eine kritische Anmerkung gestattet, die allerdings lediglich sprachlicher Art ist und den ansonsten gelungenen Inhalt der Publikation nicht schmälert. Durch den zweisprachigen Text zieht sich das Bemühen, auch die Bezeichnungen von Stadtteilen, Gewässern, Bergen, Hügeln und sonstigen geographischen Formationen möglichst jeweils in spiegelbildlicher Übersetzung zu bringen. Das ist im Falle von Budapest teils möglich, da viele Ortsbezeichnungen auch eine genuin deutsche Entsprechung haben (z.B. Auwinkel / Zugliget), führt aber im Falle von Wien zu teils grotesken Ergebnissen (z.B. Floridsdorf/Florid-falva). Das sollte man in einer Neuauflage – wenn z.B. der Katalog aus Anlass des Weiterwanderns der Ausstellung nach Budapest nachgedruckt wird – bereinigen.

János Brenner, Berlin

ARNOLD BARTETZKY, *Die gerettete Stadt. Architektur und Stadtentwicklung in Leipzig seit 1989*, Leipzig: Lehmann Verlag 2015, 95 Abb., 350 S., 19,90 €

Als die Bürger der DDR 1989 auf die Straßen gingen, ging es diesen nicht nur um gesellschaftliche und politische Veränderungen, vielmehr trieb sie auch der unerträgliche Zustand ihrer Städte dorthin. „Ist Leipzig noch zu retten?“ war der sich in einem aufrüttelnden Film über den Zustand dem in sich zusammenfallenden, von Umweltgiften und Braunkohlenschwaden zerfressenen Leipzig manifestierende Notruf, während im Hintergrund das Volkslied lief: „Unsere Heimat, das sind nicht nur die Städte und Dörfer [...] und die Vögel in der Luft und die Tiere der Erde und die Fische im Fluss sind die Heimat. [...] Und wir lieben die Heimat, die Schöne, weil sie unserem Volke gehört, weil sie unserem Volke gehört.“ Tatsächlich gab es längst keine Fische mehr im Fluss, und wie die Vögel überlebt haben, weiß allein der Himmel. „Ruinen schaffen ohne Waffen“ war ein geflügeltes Wort der Zeit.

1990, also noch vor der Wiedervereinigung, veröffentlichte Wolfgang Hocquél, beim Regierungspräsidium zuständig für Denkmalschutz (seit 2008 Geschäftsführer der Kulturstiftung Leipzig), seinen ersten Architekturführer „Leipzig, Baumeister und Bauten. Von der Romanik bis zur Gegenwart“. Nicht wenige der Fotos lassen den desolaten Zustand hochrangiger Baudenkmale wie Barthels Hof erkennen, zeigen aber auch Bauwerke, die es inzwischen nicht mehr gibt, darunter den Pavillon auf dem Sachsenplatz, das Messeamt am Marktplatz oder das Hauptgebäude der Universität am heute wieder nach Friedrich August, dem ersten sächsischen König, benannten Augustusplatz. Die weiteren, jeweils stark erweiterten Auflagen des nunmehr „Leipzig. Architektur von der Romanik bis zur Gegenwart“ genannten Werkes (vgl. Rezension in: *Die alte Stadt* 2/2002) beantworteten die Frage, ob die Stadt noch zu retten sei, durchaus positiv. Es waren bis dahin nicht nur zahlreiche Einzelbauwerke



saniert, sondern auch ganze Stadtteile wie das Waldstraßenviertel, eines der größten zusammenhängenden Gründerzeitquartiere Deutschlands mit hochwertiger Architektur. Mit der politischen Wende kamen aber auch einige von den Investoren mitgebrachte Architekten zum Zuge, auf deren Bauten man heute gern verzichten könnte. Zu erinnern ist an die so genannten „Keksrollen“: turmartige, die Ecke betonende, zumeist verglaste Treppenhäuser, wie beim Gebäude der Leipziger Bezirksregierung, heute Landesdirektion, oder dem Hotel Mercure. Großen Anteil am Wiederaufleben der Stadt hatten die städtischen Denkmalpfleger, aber auch die Bezirksregierung mit ihrem umtriebigen, bestens vernetzten Denkmalpfleger Hocquél. Die Bürgerschaft folgte diesem Anliegen gern und widersetzte sich vehement weiteren Abbrüchen, wenn Gebäude zum Ausbau der Verkehrswege oder wegen Unrentabilität der Modernisierung beseitigt werden „mussten“. Zu wirklich überzeugender Architektur ist es jedoch nur selten gekommen. Einige Bauten wie die Garagenzufahrt auf dem Augustusplatz von Bernhard Winkler (1998) oder daneben der MDR-Kubus von Peter Kulka (2001) sind städtebaulich schwer verdaulich. Zu den Positiven gehören sicher die Neue Messe von gmp von Gerkan, Marg und Partner (ab 1992) oder der Umbau des grandiosen gründerzeitlichen Hauptbahnhofes durch HPP Hentrich, Petschnigg und Partner (1997). Aufsehen erregte die

Gestaltung der verwüsteten Landschaft südlich der Stadt zu einer Erholungslandschaft und die Freilegung der teilweise überdeckelten Flussläufe innerhalb der Stadt selbst (Projekte „Neuseenland“ zur Rekultivierung und Renaturierung ehem. Braunkohlentagebaue, ab 1990er Jahre, und „Neue Ufer“, Realisierung ab 1996).

Zu den Eigenarten von Architekturführern zählt es, dass diese die einzelnen Bauwerke beschreiben, die Zusammenhänge aber nur teilweise erkennen lassen. Dieses holt nun Arnold Bartetzky mit seinem Buch „Die gerettete Stadt“ nach. Mit dem Titel greift er die 1989 gestellte Frage auf und stellt fest: ja, die Stadt ist gerettet, war „resilient“ (wie man heutzutage sagt) genug, den mannigfachen Bedrohungen der NS-, Kriegs- und DDR-Zeit, aber auch der Nachwendezeit mit der exorbitanten, die Lebendigkeit der Innenstadt bedrohenden unkontrollierten Ausdehnung nach außen (Einkaufszentren und Einfamilienhausgebiete) zu widerstehen.

Die Stadt hatte nach der Wende das Glück, erfahrene Bürgermeister und Baudezernenten wie den ehemaligen Oberbürgermeister von Hannover Hinrich Lehmann-Grube bzw. Niels Gormsen, vorher in Mannheim, zur Reorganisation der Verwaltung zu gewinnen und sich dadurch die Enttäuschung durch Hochstapler oder Möchtegerngrößen zu ersparen und ein hohes Maß an Kontinuität und Konsistenz der städtebaulichen Entwicklung zu begründen. Auch die Nachfolger, Wolfgang Tiefensee und Burkhard Jung als Oberbürgermeister bzw. Engelbert Lütke Daldrup und Martin zur Nedden als Planungsdezernenten, gehörten zu den Schwergewichten auf nationaler Ebene. Nicht alle Blütenräume gingen auf. Dazu gehört es, die Bedeutung des industriellen Sektors unterschätzt und zunächst auf die alleinige Karte „Dienstleistungen“ gesetzt zu haben, aber auch die Erwartung, an die verlorene Bedeutung als Standort des Verlagswesens anknüpfen zu können. Von den ehemals in Leipzig ansässigen Verlagen ist fast keiner an seinen alten Standort zurückgekehrt (der Insel-Verlag hat sich später zurückgezogen).

Die vielfältigen Entscheidungsprozesse und die darin involvierten Personen beschreibt Arnold Bartetzky, ab 1995 an der Universität Leipzig und seit 1995 als Fachkoordinator für Kunstgeschichte am Geisteswissenschaftlichen Zentrum Kunst und Geschichte tätig, zugleich Architekturkritiker der FAZ, auf 350 Seiten so kompetent wie gut lesbar. Der Untertitel „Erfolge – Risiken – Verluste“ zeigt, dass es nicht allein um eine Lobeshymne auf Leipzig geht, sondern neben dem sichtbaren Erfolg der Sanierung tausender Gebäude es auch Verluste gab, wie die so genannte „Kleine Funkenburg“, ein spätklassizistisches Stadtpalais, die auch deshalb schmerzen, weil es genügend ernsthafte Vorschläge zur Erhaltung gab.

Die Ausführungen beruhen auf der Auswertung von Publikationen, Akten und Plänen sowie – das macht den Text besonders interessant – auf der Nutzung von Privatarchiven und zahlreicher Gespräche mit den Akteuren der Leipziger Stadtentwicklung. Vor allem letztere erlauben einen Blick hinter die Kulissen und vermitteln trotz gewisser Vorbehalte gegenüber der anzunehmenden subjektiven Sichtweise der Interviewten ein Mosaik, das es erlaubt, sich ein einigermaßen verlässliches Bild über sonst nicht immer leicht erklärbare Vorgänge zu machen. Das Buch wird dadurch zugleich zu einer wichtigen Quelle zukünftiger Stadtforschung des ausgehenden 20. und 21. Jahrhunderts.

So aufschlussreich und konzis die zahlreichen Informationen über die Stadtentwicklung mit ihren mannigfachen Brüchen und personellen Konstellationen sind, werden bei der Beschreibung einzelner Bauten die Beurteilungskriterien nicht immer erkennbar. Bartetzky ist ja nicht nur Kunsthistoriker, sondern auch vor Ort lebender Zeitzeuge und durch seine umfangreiche publizistische Tätigkeit mittelbar zugleich Akteur, der loben und verdammen kann und dadurch Einfluss ausübt. Er beschreibt beispielsweise sehr ausführlich die Entwicklung des Universitätscampus am Augustusplatz und die zahlreichen Auseinandersetzungen der Universität mit den Befürwortern des Wiederaufbaus der 1961 abgerissenen

Paulinerkirche. Das architektonisch unsägliche Ergebnis des „qualvollen Planungs- und Diskussionsprozesses“ mit „agressiver Rhetorik und Verunglimpfungen Andersdenkender“ nach dem Entwurf Erick van Egeraat findet eine angemessene Beschreibung (S. 247 ff.). Unverständlich sind dagegen die Bemerkungen zu dem Bürohaus Trias unmittelbar neben dem Neuen Rat- bzw. Stadthaus, dem „vermittelnde und Bezüge herstellende Anschlüsse an das Stadthaus“ attestiert werden (S. 264). Die Architekten selbst verweisen auf Pläne des ehemaligen Stadtbaurats Hubert Ritter aus den 1920er Jahren, der eben an dieser Stelle ein Hochhaus vorgesehen hätte (Bauwelt 12/2015). Das entspricht – soweit publiziert – nicht den Tatsachen. Ritter kämpfte stattdessen, wenn auch wie im Falle des Kroch-Hauses am Augustusplatz erfolglos, gegen Hochhäuser innerhalb des Innenstadtringes. Dass sich die Architekten „gründlich mit dem städtebaulichen Umfeld auseinandergesetzt“ hätten, ist deshalb unverständlich (S. 265).

Man kann sicher weitere Beschreibungen einzelner Bauwerke hinterfragen oder sich

diesen anschließen. Moderne Architektur ist glücklicherweise nicht wie in früheren Zeiten einem verbindlichen Gestaltungskanon unterworfen, so dass viel gedanklicher Spielraum für den Leser des gut lesbaren und durch seine Subjektivität erfrischenden und anregenden Buches bleibt. Ein ausführliches Namens- und Ortsregister erleichtert den Einstieg in den Text, wenn der Leser nur Informationen zu dem einen oder anderen Bauwerk sucht. Mit Sicherheit wird er weiterlesen.

Trotz Risiken und Verlusten bleibt der Erfolg, ist die Stadt wohl gerettet und befindet sich nach einigen krisenhaften Einbrüchen in einem raschen Wachstum auf 600.000 Einwohner zu. Der Text wird mit der Abbildung einer innerstädtischen Brache aus dem Jahre 2014: „Freiraum mit Charme des Unfertigen“ beendet (S. 290). Auf eine Neuauflage in 10 oder 20 Jahren können wir gespannt sein und sehen, ob und wie dieser Freiraum dann genutzt wird.

Dieter-J. Mehlhorn, Kiel

EIN SYMBOL DER HOFFNUNG, VON UNS GERETTET.

Mittelalterliche Glocke im
Schloss Wolfersdorf (1548-51).
Mehr über die Geschichte
dieses Denkmals:
www.dieganzegeschichte.de

Eines von vielen tausend
geförderten Denkmalen.



Wir erhalten Einzigartiges.
Mit Ihrer Hilfe.

Spendenkonto

IBAN: DE71 500 400 500 400 500 400
BIC: COBA DE FF XXX, Commerzbank AG

www.denkmalschutz.de



DEUTSCHE STIFTUNG
DENKMALSCHUTZ

Wir bauen auf Kultur.