Vierteljahreszeitschrift
für Stadtgeschichte,
Stadtsoziologie, Denkmalpflege
und Stadtentwicklung

DIE ALTE STADT

35. Jahrgang
Heft 1/2008
BAG - Verlag

Heinz Heineberg
Altstädte in England zwischen Beharren und Wandel

Harald A. Mieg
Das „zu große" Mannheimer Schloss

Tammo Grabbert
Soziale Segregation in schrumpfenden Städten

Burkhard Hofmeister
Stadtentwicklung zum Beispiel: Königsberg

Matthias Hardinghaus
Planungskultur und Architekturpolitik in England

Harald Bodenschatz
Die Neustädte Mussolinis in Italien

Die alte Stadt

Vierteljahreszeitschrift für Stadtgeschichte,
Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt
in Verbindung mit Gerd Albers, Helmut Böhme, August Gebeßler,
Friedrich Mielke, Jürgen Reulecke, Erika Spiegel und Jürgen Zieger

Redaktionskollegium:
Hans Schultheiss (Chefredakteur) - Prof. Dr. August Gebessler (Geschäftsführer der AG Die alte Stadt e.V.).
Prof. Dr. Harald Bodenschatz, TU Berlin, Institut für Sozialwissenschaften - Prof. Dr. Dietrich Denecke, Universität Göttingen, Geographisches Institut - Prof. Dr. Andreas Gestrich, Deutsches Historisches Institut, London - Prof. Dr. Tilman Harlander, Universität Stuttgart, Institut Wohnen und Entwerfen - Dr. Helmut Herbst, Galerie Stihl Waiblingen - Prof. Dr. Johann Jessen, Universität Stuttgart, Städtebau-Institut - Prof. Dr. Ursula von Petz, RWTH Aachen - Volker Roscher, Architektur Centrum Hamburg - Prof. Dr. Joachim Schultis, Heidelberg - Prof. Dr. Dieter Schott, TU Darmstadt, Institut für Geschichte – Prof. Dr. Holger Sonnabend, Universität Stuttgart, Historisches Institut.

Redaktionelle Zuschriften
und Besprechungsexemplare werden an die Redaktionsadresse erbeten:
Die alte Stadt, Postfach 100355, 73728 Esslingen.
Tel.: 0711 - 3512-3242, Fax: 0711 - 3512-2418.
Email: Hans.Schultheiss@esslingen.de
Internet: http://www.alte-stadt.de

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist zugleich Mitgliederzeitschrift der ca. 110 Städte umfassenden Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.

Erscheinungsweise:
jährlich 4 Hefte zu je 88 Seiten.

Bezugsbedingungen:
Jahresabonnement EUR 79,- Einzelheft EUR 24,-
Vorzugspreis für Studierende EUR 60,- jeweils zzgl. Versandkosten.

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

Verlag:
Bernhard Albert Greiner Verlag (BAG-Verlag),
Olgastraße 13, 73630 Remshalden.
Tel.: 07151/2766-45, Email: info@bag-verlag.de
Anzeigenleitung: Dr. Claudia Greiner

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

Druck: Druckerei Dünnbier, Großschönau

© 2007 BAG-Verlag, Remshalden

Printed in Germany. ISSN 0170-9364
ISBN für dieses Heft: 978-3-86705-025-8

Inhalt

ABHANDLUNGEN

HEINZ HEINEBERG, Altstädte in England zwischen Beharren und Wandel 3

HARALD A. MIEG, Das „zu große" Mannheimer Schloss - eine stadtpsychologische Betrachtung 21

TAMMO GRABBERT, Soziale und ethnische Segregation in schrumpfenden Städten. Eine empirische Untersuchung in Leipzig und Essen 37

REIHE STADTENTWICKLUNG

BURKHARD HOFMEISTER, Stadtentwicklung zum Beispiel: Königsberg 52

FORUM

MATTHIAS HARDINGHAUS, Planungskultur und Architekturpolitik in England: das Beispiel „CABE" 71

HARALD BODENSCHATZ, Zunehmende Begeisterung für die Neustädte Mussolinis in Italien 78

AUTOREN 82

BESPRECHUNGEN

Wolfgang Frontzek, Das städtische Braugewerbe und seine Bauten vom Mittelalter bis zur frühen Neuzeit *(Immo Eberl)* 83

Ulla Terlinden / Christina von Oertzen, Die Wohnungsfrage ist Frauensache! Frauenbewegung und Wohnungsreform 1870-1933 *(Marianne Rodenstein)* 84

Zsuzsa Körner, Geschichte des Wohnsiedlungsbaus in Ungarn *(János Brenner)* 85

Dieter Schnell, Bleiben wir sachlich! Deutschschweizer Architekturdiskurs 1919-1939 *(Franziska Puhan-Schulz)* 87

Jahrbuch Stadterneuerung 2006, Schwerpunkt: Stadterneuerung und Landschaft *(Frank Rost)* 88

Dirk Schumann, Bauforschung und Archäologie *(Dieter Martin)* 90

Johannes Cramer / Peter Goralcyk / Dirk Schumann (Hrsg.), Bauforschung - eine kritische Revision *(Dieter Martin)* 90

Axel Dossmann / Jan Wenzel / Kai Wenzel, Architektur auf Zeit. Baracken, Pavillons, Container *(Jan Volker Wilhelm)* 91

Uwe Altrock / Heike Hoffmann / Barbara Schönig (Hrsg.), Hoffnungsträger Zivilgesellschaft? Governance, Nonprofits und Stadtentwicklung in den Metropolregionen der USA *(Laura Calbet i Elias)* 92

Basler Zeitschrift für Geschichte und Alterturmskunde, Band 106, Migration, Integration, Einbürgerung *(Herbert Glasauer)* 94

Heinz Heineberg

Altstädte in England - zwischen Beharren und Wandel [1]

1. Altstadtverständnis in England

Mit „Altstadt" bezeichnet man im Allgemeinen den ältesten – meist im Mittelalter, häufig bereits in römischer Zeit entstandenen – Teil einer Stadt. Man spricht auch von Altstadtkern, vom historischen Kern einer Stadt oder von der historisch geprägten Innenstadt. In England reicht die Entstehung zahlreicher Altstädte ebenfalls auf römische oder mittelalterliche Ansiedlungen bzw. Stadtgründungen zurück, so dass auch hier die Bezeichnungen Altstadtkern oder historischer Kern (engl.: historic core)[2] angebracht sind; im funktionalen Sinne ist dieser häufig auch das Stadtzentrum (town centre oder city centre).

Die Übertragung des Begriffes „Innenstadt" auf englische Verhältnisse kann zu Verwechslungen führen. Denn der ähnliche Terminus „inner city" ist die Bezeichnung für die älteren, um die historischen Altstadtkerne oder Stadtzentren herum gelegenen Stadtgebiete des 19. Jahrhunderts. Diese lassen sich aber durchaus dem Altstadtbegriff zuordnen. Denn bei den inner cities handelt es sich strukturell zum einen überwiegend um alte Reihenhausquartiere. Diese erwiesen sich spätestens nach dem Zweiten Weltkrieg als baulich überaltert sowie – bis heute – unter sozialen Aspekten häufig als Problemgebiete der Städte. Ein großer Teil der inner cities ist bereits oftmals der Flächensanierung zum Opfer gefallen, darunter vor allem die älteren, ab ca. 1835 errichteten so genannten „back-to-back-Häuser".[3] Zum anderen standen bzw. stehen mit den inner cities im räumlichen Zusammenhang auch Altindustrieareale sowie alte Kanal-

1 Ich danke Frau Jane Gosling, Secretary der „Suffolk Historic Buildings Group" in Lavenham, für ihre schriftliche Auskunfterteilung zur „Conservation Area" von Lavenham, speziell zur baulichen Entwicklung der „Flemish Weavers Cottages". Meinem Kollegen Prof. Dr. P.J. Larkham (University of Central England, Birmingham) verdanke ich wertvolle Auskünfte zur jüngeren Stadtplanung sowie auch die Wiedergabe der Abb. 4-6; bei der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V. bedanke ich mich für die Vortragseinladung zur Internationalen Städtetagung 2007 in Solothurn/Schweiz, worauf dieser Beitrag basiert.

2 Vgl. *J. Burgess*, Managing Complex Historic Cities: The Cambridge Historic Core Appraisal, in: Journal of Architectural Conservation (2001), No. 1, S. 42 ff.

3 Zur städtebaulichen Entwicklung im Industriezeitalter vgl. *I. Leister*, Wachstum und Erneuerung britischer Industriegroßstädte, Wien 1970, S. 25 ff.; *H. Heineberg*, Großbritannien. Raumstrukturen, Entwicklungsprozesse, Raumplanung, Gotha 1997, S. 269 ff.; *H.-W. Wehling*, Großbritannien. England, Schottland, Wales, Darmstadt 2007, S. 101 ff.

und Dockhafengebiete aus der Zeit der Industriellen Revolution (ab ca. 1760). Für diese waren bzw. sind – vor allem seit Beginn der 1980er Jahre – staatlich geförderte Abrissmaßnahmen, Industriebrachensanierungen und die Revitalisierung (waterfront development) charakteristisch.

Es zeigt sich also, dass sich in England das Altstadt-Verständnis nicht auf den Altstadtkern beschränkt, sondern durchaus Stadtstrukturen aus dem 19. Jahrhundert mit einbezieht oder sogar Bauzeugnisse aus dem 20. Jahrhundert betreffen kann (z.B. die Garden Cities von Ebenezer Howard).

Im Folgenden sollen sowohl historische Altstadtkerne unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung des Denkmalschutzes und der Stadterhaltung als auch jüngere, insbesondere stadtpolitische Einflüsse auf die Altstadtentwicklung in englischen (Groß-)Städten behandelt werden.

2. Das Erbe der Altstadtkerne in England – historische Stadtstrukturen zwischen Beharren und Wandel

Die englischen Altstadtkerne sind traditionsreich und vielgestaltig. Sie sind in ihrer Entstehung nicht nur verschiedenen Zeitepochen zuzuordnen, sondern in der Regel auch in späteren Entwicklungsphasen zum Teil unterschiedlichst verändert worden.

Das insgesamt dichte Netz historischer Städte in England wurde in seinen Grundstrukturen und wichtigen Verkehrsbeziehungen bereits in der römischen Epoche angelegt (ab 43 n.Chr.), der ersten entscheidenden Stadtentwicklungsphase Großbritanniens überhaupt. Schon in der römischen Zeit entwickelte sich London (röm.: „Londinium“) zur bedeutendsten Stadt im heutigen Großbritannien; das etwa 130 ha große Stadtgebiet war nahezu identisch mit der Ausdehnung der heutigen City of London. Es folgten in der Städtehierarchie vier relativ große Städte, so genannte „coloniae“, nämlich York und Lincoln im heutigen NO-England, Colchester im Südosten und Gloucester nahe dem jetzigen Wales, sowie zahlreiche weitere Städte, darunter auch Badeorte mit Thermen wie Bath im südwestlichen England.[4]

Wie ausgeprägt die römische Besiedlung im Einzelnen war und durch bauliche Zeugnisse heute auch von stadtprägender oder stadtimagebestimmender Bedeutung für die Altstadt sein kann, zeigt das Beispiel der Stadt York (röm.: „Eboracum“), wenngleich deren römische Siedlungsstrukturen (großes Legionskastell, Gebäude etc.) nur noch in Resten erhalten sind.

Nach Abzug der Römer aus Britannien (ab ca. 410 n.Chr.) verfiel deren Städtesystem zunächst wohl weitgehend zur Zeit der angelsächsischen Besiedlung. Ein gewisser erster Aufschwung des englischen Städtewesens erfolgte im 9. Jahrhundert infolge der dänischen Invasion. Die dänisch-wikingische Periode wurde in York (ehem. „Jorvik“,

4 Vgl. *H. Heineberg* (s. A 3), S. 254 ff.

dänische Hauptstadt in England) durch Ausgrabungen in der Altstadt archäologisch belegt und von der Stadt York für ihr historisches Stadtimage und den Stadttourismus sehr gut in Wert gesetzt. Letzteres betrifft vor allem das Wikingermuseum „Jorvic Viking Centre", das die rekonstruierte Siedlungsstruktur und die Lebensbedingungen im wikingischen York veranschaulicht. Das Museum zählte seit seiner Eröffnung im Jahre 1984 bereits mehr als 14 Mio. Besucher. Mit dem Jorvik Viking Centre sowie weiteren älteren Museen – wie dem nationalen Eisenbahnmuseum oder mit anderen Geschichts-, Kunst- und volkskundlichen Museen – hat die Stadt York bereits früh die Bedeutung von Kultur für die Attraktivität und Aufenthaltsqualität ihrer Altstadt[5] erkannt.

In England entstanden bzw. entwickelten sich die meisten städtischen Siedlungen seit der Zeit des Mittelalters,[6] vor allem ab Ende des 11. Jahrhunderts (normannische Eroberung), als so genannte „gewachsene Städte" mit einer Reihe von Stadttypen und – in Bezug auf Baumaterial und Baustile – auch regionalen Varianten. Zu deren Merkmalen zählen im Altstadtkern u.a. unregelmäßige Straßenführungen, kleinteilige Parzellierungen (vgl. Abb. 1), Kirchenbauten (z.B. in York die stadtbildprägende große gotische Kathedrale York Minster) und Gildehäuser – Stadtbefestigungen allerdings nur teilweise.[7] Planmäßige mittelalterliche Stadtgründungen (Gründungsstädte), unter denen Stratford-upon-Avon eines der bekanntesten Beispiele ist, blieben im Gegensatz zum kontinentalen Europa selten.

Wie das Beispiel York sind britische Altstädte häufig durch eine Mischung unterschiedlicher Architekturstile aus mittelalterlichen und späteren Bauepochen gekennzeichnet, z.B. vornehme Stadthäuser aus der georgianischen Zeit des 18. Jahrhunderts oder des so genannten „Regency-Stils" aus den 1830er Jahren. Das viktorianische Zeitalter ist in York in Gestalt des eleganten Bahnhofsgebäudes oder gut erhaltener Reihenhausviertel des 19. Jahrhunderts vertreten, die zur inner city zählen.

Wie es die Stadt York oder andere Beispiele verdeutlichen (u.a. die historische Stadt Chester mit ebenfalls römischem Ursprung), ist das historische Ambiente englischer Altstadtkerne mit einer Vielzahl baulicher Sehenswürdigkeiten von häufig großer Bedeutung für die Akzeptanz der Altstadt-Geschäftsstraßen. Daher werden in York die Ladenfassaden und -ausstattungen von den traditionsverhafteten Geschäftsleuten oft sehr nostalgisch gestaltet (vgl. Abb. 1).

Eines der Hauptprobleme der Stadtplanung ist die Verknüpfung der historischen, insbesondere für den nationalen und internationalen Stadttourismus bedeutenden Architektur mit den heutigen Anforderungen des Stadtverkehrs, mit der übrigen Stadt-

5 Zur sog. Kulturalisierung in der Stadtentwicklungspolitik vgl. *G. Wood*, Erneuerung der Stadt durch „Kultur". Aktuelle Tendenzen der Stadtentwicklung am Beispiel von Newcastle und Gateshead, in: Geographische Rundschau 59 (2007), S. 28 ff.

6 Vgl. *H. Heineberg* (s. A 3), S. 258 ff.; *H.-W. Wehling* (s. A 3), S. 90 ff.

7 Die mehr als 5 km lange Stadtmauer (vgl. Abb. 1) aus dem 13. Jahrhundert mit vier erhaltenen Toren in York bildet somit eher eine Ausnahme.

Abb. 1: York - Stonegate; mittelalterliche Straße, im Verlauf oberhalb der ehemaligen römischen via praetoria; seit 1971 erste Fußgängerzone der Stadt, heute stark frequentierte Geschäfts- und Touristenstraße (Foto: *Heinz Heineberg*, 1995).

wirtschaft sowie mit dem Wohnen und Leben der Stadtbürger.[8] Der Durchgangsverkehr, der früher den Altstadtkern Yorks katastrophal belastete, wird heute auf einem Innenstadtring um die City herumgeleitet. Seit der Einführung einer „Pedestrian Strategy" (1992) ist die Aufenthaltsqualität im Altstadtbereich durch Ausweitung der Fußgängerzone auf inzwischen 34 Fußgängerstraßen deutlich verbessert worden. Dazu zählte auch der Bau der „Millennium Bridge" südlich des city centre für Fußgänger und Radfahrer. Seit Ende der 1980er Jahre wird der Entwicklung des Fahrradverkehrs eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt, wodurch York unter den englischen Städten eine Art Vorreiterrolle für den Radverkehr einnimmt; davon zeugen etwa tausend neue Fahrradstellplätze im Stadtzentrum. Dem umweltverträglichen „Modal Split", insbesondere in der Altstadt, wird auch in dem neuesten, ab 2006 bis 2011 gültigen Verkehrsplan der Stadt York (City of York Local Transport Plan) besondere Beachtung geschenkt.

Die vor allem am Beispiel von York herausgestellten Stadtstrukturen mit ihrem bemerkenswerten Reichtum an stadtepochentypischen Bauten sowie dem stadtverträg-

8 Vgl. *H. Heineberg*, York. Von der römischen Gründung bis zur Gegenwart. Geschichte, räumliche Entwicklung, touristische Bedeutung und Planungsaspekte, in: *A. Mayr/F.-C. Schultze-Rhonhof/K. Temlitz* (Hrsg.), Münster und seine Partnerstädte, 2. Aufl. **Münster 1993, S. 79 ff.**

lichen Verkehr sollten (zunächst) ein positives Bild von einer historisch geprägten englischen Altstadt im Spannungsfeld zwischen Persistenz und Wandel in verschiedenen Epochen vermitteln. Es gibt in England diesbezüglich eine Vielzahl weiterer Beispiele mit allerdings sehr unterschiedlichem historischen Bestand und Erhaltungsgrad. So hat es im Laufe der Stadtgeschichte häufig Zerstörungen der überkommenen Bausubstanz gegeben – vor allem durch verheerende Stadtbrände. Davon besonders stark betroffen waren die historischen Städte Stratford-upon-Avon im Jahre 1610 und London im Jahre 1666. Erhebliche bauliche Umgestaltungen ihrer historisch überlieferten Stadtstrukturen haben insbesondere diejenigen Städte und Gemeinden erfahren, die sich – anders als etwa York – in der Phase der Industriellen Revolution (ab ca. 1760 bis ins 19. Jahrhundert hinein) zu bedeutenden Industrie- und Kohleabbaustandorten sowie Hafenstädten entwickelt hatten. In den Altstadtkernen sind dabei häufig mittelalterliche und frühneuzeitliche Gebäude durch viktorianische ersetzt worden. Eine Reihe von Altstädten, wie in Coventry oder Exeter, haben auch durch Stadtzerstörungen des Zweiten Weltkrieges sehr gelitten.

3. Entwicklung der Gesetzgebung für die Stadterhaltung und Probleme der Umsetzung

Die in der Industrialisierungsphase offensichtlich sehr häufigen Veränderungen in der historischen Bausubstanz haben bereits relativ früh zu einer ersten gesetzlichen Staatsaktion in Bezug auf den Erhalt historischer Denkmäler geführt. Damit wurde England schon Ende des 19. Jahrhunderts zu einem der Vorreiter des modernen Denkmalschutzes und der Stadterhaltung. Im Folgenden sollen die Entwicklung der Gesetzgebung und anderer Initiativen für die Stadterhaltung sowie deren Probleme der Umsetzung skizziert werden.

Bereits 1882 wurde ein Gesetz zum Erhalt alter Monumente (Ancient Monuments Act) erlassen. Allerdings war die Wirksamkeit dieses Gesetzes stark eingeschränkt, weil die Erhaltung vom „Goodwill" und der Kooperation privater Besitzer abhängig war.[9] Von größerer Bedeutung war im Jahre 1908 die Einrichtung so genannter „Royal Commissions on the Historical Monuments" (für England, Schottland und Wales), die für die erstmalige Erstellung von Inventaren (sog. „ancient monuments") zuständig wurden. Es folgte in der Zwischenkriegszeit und danach eine Reihe weiterer Gesetzesmaßnahmen und Initiativen.[10] Beispielsweise wurde Ende der 1940er Jahre auf

9 Vgl. *B. Cullingworth/V. Nadin*, Town and country planning in the UK, 13. Aufl. **London 2002, S. 231.**

10 Z. B. ermöglichte das Wohnbaugesetz von 1923 (Housing Act) die Einführung sog. „town planning schemes", welche die Fluchtlinien, die Höhe und den Charakter neuer Gebäude vorschreiben konnten. Davon machte eine Reihe historischer Städte Gebrauch, vor allem Oxford, Winchester, Canterbury, Exeter und Stratford (vgl. *P.J. Larkham*, Conservation and the city, London/New York 1996). Aufgrund des „Town and Country Planning Act" von 1932 war es möglich, sog. „Preservation schemes for buildings and groups of buildings" einzuführen, d.h. den Erhalt von Gebäuden und Gebäudegruppen zu planen.

der Basis des „Town and Country Planning Act" von 1944 eine nationale Erfassung (survey) historischer Gebäude ins Leben gerufen. Dabei handelt es sich um die bis heute bestehende nationale Denkmalschutzliste (Listing of Historic Buildings)[11] mit einem Ranking entsprechend der Bedeutung des jeweiligen Einzelgebäudes.

Einem modernen Denkmalschutz- und Stadterhaltungsgedanken wurden diese Gesetzesmaßnahmen allerdings noch bei Weitem nicht gerecht. So wurden etwa „listed buildings" meist nicht in ihrem historischen städtebaulichen Kontext gesehen, sondern als „masterpieces in isolation".[12] Nicht zuletzt deshalb entstand ab den 1950er Jahren vor allem in historischen Städten eine neue Bewegung mit einer wachsenden Zahl von bis heute typischen zivilgesellschaftlichen Gruppen (Civic Amenities Societies oder Local Civic Societies). Diese Bürgerinitiativen setzten sich nicht nur für den Erhalt von Einzelgebäuden, sondern auch von zusammenhängenden städtischen Strukturen von historischem Interesse ein. Im Jahre 1957 wurde als eine Art Dachorganisation der Bürgerbewegungen der „Civic Trust" gegründet.[13] Diesem kam eine zentrale Rolle bei der Formulierung des „Civic Amenities Act" von 1967 zu, ein wichtiges Gesetz, das erstmals die Einführung von „Conservation Areas" als Gebiete speziellen architektonischen und historischen Interesses (Erhaltungsgebiete) ermöglichte.[14] Dies war ein bedeutender Schritt für die Stadterhaltung – in einer Zeit, als die Flächensanierung in England noch eher die Regel war, insbesondere in den inner city-Reihenhausgebieten, aber auch in den Altstadtkernen.

Die damalige Labour-Regierung hatte bereits vor Erlass des Gesetzes vier umfangreiche Studien über die historischen Städte Bath, Chester, Chichester und York in Auftrag gegeben. Die Untersuchungen sollten die finanziellen, rechtlichen, organisatorischen und sozialen Implikationen der Erhaltung historischer Stadtkerne überprüfen und Leitlinien für den Umgang mit Conservation Areas entwickeln.[15] Die 1968 veröffentlichten Untersuchungen belegen, dass Altstädte schon damals als komplexes Problem gesehen wurden, denn die private Belastung des Erhalts zunehmend verfallender historischer Gebäude, die Frage nach neuen, zugleich wirtschaftlich-rentablen Nutzungen, der Druck seitens aktueller Stadtentwicklungstendenzen, z.B. durch den anwachsenden Stadtverkehr, waren nur schwer miteinander in Einklang zu bringen.

Trotz der offensichtlichen komplexen Problematik von Stadterhaltung waren bereits bis 1975 im ganzen Vereinigten Königreich über 4.000 Conservation Areas ausgewiesen

11 Vgl. *B. Cullingworth/V. Nadin* (s. A 9); vgl. auch *P.J. Larkham* 1996 (s. A 10), S. 88.

12 Vgl. *S. Andreae*, From comprehensive development to Conservation Areas, in: *M. Hunter* (Hrsg.), Preserving the Past. The Rise of Heritage in Modern Britain, Stroud 1996, S. 135 ff.

13 Ebda., S. 138.

14 Vgl. auch die vom Civic Trust veröffentlichte Studie „Preserving the Architectural and Historical Scene" (1967).

15 *S. Andreae* (s. A 12), S. 140. **Von Bedeutung für die Trendwende von der in der Nachkriegszeit vorherr**schenden Flächensanierung (comprehensive development) zur erhaltenden Stadterneuerung war auch das White Paper „Old houses into new homes" (1968) der Labour-Regierung.

worden. Heute sind es allein in England mehr als 8.000 Erhaltungsgebiete. Beispielsweise gab es 1975 in der Stadt York bereits elf Erhaltungsgebiete, wovon der Altstadtkern das größte zusammenhängende war und ist. Heute gibt es in York 34 Conservation Areas mit mehr als 1.700 listed buildings.

Mit der Einrichtung von Conservation Areas war allerdings das Problem der Stadterhaltung, insbesondere in Altstadtkernen, noch längst nicht gelöst. Daher wurden nach 1967 weitere Gesetzesmaßnahmen und Richtlinien erlassen, unter anderem zur Verbesserung des Kontrollmechanismus, zur öffentlichen Partizipation (nach Town and Country Planning Act von 1968), zur staatlichen Förderung von Gebäuden in Erhaltungsgebieten (nach Town and Country Amendment Act von 1972) oder zur Ausweisung von „Housing Action Areas" (nach Housing Act von 1974) für private Gebäuderenovierungen.

Dennoch waren die historischen Gebäude und Gebäudegruppen nicht hinreichend geschützt. So wurden in der Stadt Bath diejenigen historischen Bauten, die nach dem Planungsgesetz Town and Country Planning Act von 1947 als Grade III eingestuft wurden – und davon gab es in Bath ca. 1.000 Gebäude – oft rücksichtslos abgerissen. Dazu zählte ein ganzes Gebäudeensemble in der Calton Road aus der georgianischen Zeit des 18. Jahrhunderts. Hätten diese Gebäude überlebt, wären sie entsprechend späterer Gesetzgebung als listed buildings zweiten Grades eingestuft worden und damit erhalten geblieben. Adam Fergusson hat diese „Plünderung von Bath" deutlichst angeklagt.[16] Die im Jahre 1975 gegründete neue einflussreiche Organisation „SAVE Britain's Heritage" stellte in ihrem ersten Jahresbericht fest, dass in Großbritannien durchschnittlich jeden Tag die Erlaubnis für den Abriss eines listed building gegeben wurde. Gängige Begründungen waren „unfit for human habitation" wegen Feuchtigkeit in den Gebäuden oder fehlender Drainage sowie Unverkäuflichkeit und Verfall der Immobilie.

Ungeklärt blieb bei den Gesetzen über längere Zeit auch die Regelung von Abrissen so genannter „unlisted buildings in Conservation Areas", wozu erst 1974 ein neues Planungsgesetz (Town and Country Amenities Act) erlassen wurde. Trotz umfangreicher, komplizierter Planungsgesetzgebung – wie zweier neuer Gesetze von 1990 (Town and Country Planning Act und Planning Listed Buildings and Conservation Areas Act) und Regierungsrichtlinien (Planning Policy Guidance Notes; PPG) aus den 1990er Jahren[17] – wurden in jüngerer Zeit und auch wohl heute noch an historischen Gebäuden in Conservation Areas englischer Altstädte offenbar viele, wenn auch häufig kleinere Veränderungen vorgenommen. In der Summe können diese jedoch so erheblich sein, dass

16 *A. Fergusson*, The Sack of Bath: a record and an indictment, Salisbury 1973; vgl. auch *P. Borsay*, The Image of Georgian Bath, 1700-2000 (Towns, Heritage, and History), Oxford 2000. **Im Jahre 1987 erhielt** die gesamte Stadt Bath die Auszeichnung als Weltkulturerbe durch die UNESCO.

17 Von Bedeutung sind bis heute u.a. die PPG 15: „Planning and the historic environment" von 1994 und PPG 16: „Archaeology and Planning" von 1990.

der Kontrollmechanismus des Denkmalschutzes und damit die Stadterhaltung infrage gestellt werden müssen.

Zur Veranschaulichung der Probleme beim Erhalt denkmalgeschützter historischer Bausubstanz kann das Beispiel Lavenham in Suffolk/East Anglia dienen. Lavenham gilt in England als die am besten erhaltene mittelalterliche „Kleinstadt", wenngleich der rund 2.000 Einwohner zählende Ort heute kommunalpolitisch zum Distrikt Babergh zählt und häufig auch als „village" bezeichnet wird. Lavenham zeichnet sich im Ortskern durch eine für das Mittelalter und die anschließende Tudorzeit charakteristische, weitgehend vertikal strukturierte Fachwerkbauweise mit einer Geschlossenheit der Bebauung aus sowie durch mittelalterlich geschwungene Straßen und einen zentral gelegenen alten Marktplatz. Conservation Area ist Lavenham seit Ende der 1960er Jahre. Die Gesamtzahl der listed buildings beträgt 321 Gebäude; davon sind als historische Gebäude mit Grade I, d.h. im Sinne des Denkmalschutzes von außergewöhnlichem Interesse, insgesamt acht eingestuft, 15 besonders wichtige Gebäude haben den Grade II*, der Rest von 298 historischen Gebäuden ist von besonderem Interesse und damit als Grade II in der Denkmalschutzliste aufgeführt. Die Existenz der zahlreichen historischen und teilweise auch sehr repräsentativen Gebäude geht auf den beträchtlichen Wohlstand durch das ehemals bedeutende Lavenhamer Wollgewerbe ab Mitte des 15. Jahrhunderts zurück. Mit dem Aufkommen erheblicher Konkurrenz durch andere Städte verlor das Wollgewerbe in Lavenham jedoch seine Bedeutung und die Stadtentwicklung stagnierte – faktisch für die kommenden 500 Jahre. Die alte Bausubstanz wurde im Ortskern kaum durch Neubauten ersetzt und blieb somit weitgehend erhalten, allerdings mit unterschiedlichem Erhaltungszustand einzelner Gebäude.

Zu den Grade I - Gebäuden zählen in Lavenham die „Wool Hall" aus dem 15., die „Guildhall" am Marktplatz aus dem 16. oder die heute von einem Hotel (The Swan Hotel) genutzten Gebäude aus dem 15. Jahrhundert. Durch eigene Fotoaufnahmen seit 1970 lässt sich eine Reihe von jüngeren Veränderungen des Lavenhamer Ortsbildes nachweisen, die den heutigen Eindruck eines guten historischen Erhaltungszustandes der Bausubstanz relativieren. Dies gilt beispielsweise für eine Gebäudegruppe in der Water Street, genannt „Flemish weavers cottages",[18] die in der Denkmalschutzliste als Grade II - Gebäude aufgeführt sind.

Die Häuser zählen zur ältesten erhaltenen Bausubstanz in Lavenham und entstanden ursprünglich zu Beginn des 15. Jahrhunderts, d.h. aus der Zeit kurz vor dem Boom des mittelalterlichen Wollgewerbes, wodurch sich auch die geringe Größe der Einzelhäuser erklärt. Die Aufnahme dieser Häusergruppe aus dem Jahre 1970 (vgl. Abb. 2) lässt im Vergleich zum Zustand von 1993 (vgl. Abb. 3) auf den ersten Blick jüngere Gebäuderestaurierungen vermuten, denn es zeigen sich erhebliche zwischenzeitliche Veränderungen in der Hausgestaltung, obwohl die Gebäude in der Water Street auf der

18 Allerdings sind flämische Weber nicht belegt.

Abb. 2 u. 3: Flemish weavers cottages in der Water Street in Lavenham 1970 und 1993 (Fotos: *H. Heineberg*).

Denkmalschutzliste stehen. Abgesehen von der bunten farblichen Erneuerung sind ein zusätzliches viertes Mansardenfenster und vor allem auch deutliche Umgestaltungen im Erdgeschoss erkennbar: beispielsweise Veränderungen in der Durchfensterung, ein fehlendes so gennantes „bay window" sowie ein neuer Hauseingang durch Zusammenlegung von ehemals drei zu zwei Wohneinheiten.

Die „Flemish weavers cottages" hatten im Laufe der Geschichte, und zwar lange vor 1970, bereits erhebliche Umgestaltungen erfahren. So waren die Mansardenfenster ursprünglich nicht vorhanden. Sie stammen vermutlich aus dem späten 16. Jahrhundert. Zuvor waren die Gebäude offene Hallen, die sich vom Erdgeschoss bis zum Dach erstreckten. Auch die Fenstergestaltung im Erdgeschoss ist neueren Datums. Dies gilt insbesondere für das größere bay window, das erst um 1850, d.h. in viktorianischer Zeit, in die mittelalterliche Fassade eingefügt wurde. Die deutlichen Veränderungen seit 1970 erklären sich wie folgt: In Lavenham wurde der historische Baubestand im Jahre 1971 zwar erneut denkmalschutzmäßig erfasst (re-listed), allerdings waren die zuständigen Inspektoren sehr nachlässig, so dass die denkmalschutzrelevanten Beschreibungen entsprechend häufig nicht exakt sind. Seit 1971 hat zudem kein re-listing der Gebäude in Lavenham mehr stattgefunden; und bis in die frühen 1980er Jahre waren in England die Kommunen, die für den Schutz von Gebäuden des Grades II zuständig sind, nicht konsequent in Bezug auf Änderungen. Die Gesetzgebung war ohnehin so, dass Eigentümer an derartigen denkmalgeschützten Gebäuden Veränderungen vornehmen konnten, vorausgesetzt, diese waren reversibel. Dies war aber bei derartigen baulichen Eingriffen wie beim Einfügen von Mansardenfenstern in die alte Dachkonstruktion nicht der Fall.

Dass die in Lavenham anhand vergleichender Fotoaufnahmen festgestellten Veränderungen in der denkmalgeschützten Bausubstanz in einer Conservation Area häufig vorkommen, belegt etwa der 1992 veröffentlichte Report „Townscape in Trouble" des „English Historic Towns Forum". Darin wird erstmals alarmierend die „Erosion von Erhaltungsgebieten" als gravierendes Problem herausgestellt. Im Jahre 2002 führte die für Erhaltungsmaßnahmen zuständige Behörde „English Heritage" in ihrem ersten „State of the Historic Environment Report" (SHER) aus, dass fast nichts bekannt sei über den sehr bedrohlichen Verlust des Charakters von Conservation Areas. English Heritage beauftragte daraufhin im Jahre 2003 das Conservation Studio in Cirencester, um auf der Basis empirischer Bestandsaufnahmen unterschiedlichster baulicher Veränderungen in Erhaltungsgebieten eine Methodik der Messung kumulierter Effekte kleinteiliger Veränderungen der baulichen Gestaltung in Conservation Areas zu entwickeln. Der Forschungsbericht wurde 2004 veröffentlicht.[19]

Wie wichtig nach wie vor das Problem der Stadterhaltung insbesondere in englischen Altstadtkernen ist, lässt sich auch daran ablesen, dass English Heritage im Jahre 2006 zwei Schriften zur Beurteilung und zum Management von Conservation Areas veröffentlicht hat.[20]

19 *The Conservation Studio* (Hrsg.), Measuring Change in Conservation Areas: A research report for English Heritage, Cirencester 2004.

20 *English Heritage* (Hrsg.), Guidance on conservation area appraisals, o.O. 2006; *English Heritage* (Hrsg.), Guidance on the management of conservation areas, o.O. 2006.

4. Weitere jüngere (insbesondere stadtpolitische) Einflüsse auf die Altstadtentwicklung - vor allem in (Industrie-)Großstädten

Die Entwicklung der Altstädte in England wurde in den vergangenen Jahrzehnten nicht nur durch die staatliche Gesetzgebung und eine Vielzahl von Initiativen in Bezug auf den Denkmalschutz oder die erhaltende Stadterneuerung beeinflusst. Hinzu kamen zahlreiche weitere stadtpolitisch relevante Strategien mit entsprechenden gesetzlichen Regelungen unter den verschiedenen Regierungen; in den vergangenen rund drei Jahrzehnten von Old-Labour über die Konservativen bis hin zu New-Labour.

4.1. Partnerschaften

Ein wichtiger Aspekt der jüngeren britischen Stadtpolitik war die Einführung eines partizipatorischen Ansatzes in Gestalt von Partnerschaften unterschiedlicher Art. Diese wurden erstmals noch unter der alten Labour-Regierung ab dem Jahre 1978 auf der Basis des „Inner Urban Areas Act" vorgesehen – einem Gesetz, das der Förderung der inner cities eine hohe Priorität einräumte. Unter der neuen konservativen Regierung von Margret Thatcher (ab 1979) wurde diese Labour-Politik fortgesetzt. Dabei handelte es sich zunächst um „partnership arrangements" zwischen der Zentralregierung und den Kommunen. Ab Mitte der 1980er Jahre wurde sodann durch Gründung von „City Action Teams" (ab 1985) und „Task Forces" (ab 1986) die Förderung der Zusammenarbeit zwischen Regierung, Gemeinden, Privatwirtschaft und Lokalbevölkerung als neue „public-private partnerships" vorgesehen, dabei wiederum vorrangig zur Regenerierung von inner city - Gebieten. In Liverpool beispielsweise wurde das im Jahre 1981 durch Rassenunruhen sehr stark in Mitleidenschaft geratene relativ gehobene Wohngebiet der Princess Avenue anschließend in ein derartiges Partnerschaftskonzept (Inner City Partnership) integriert.

Public-private partnerships mit einer Vielzahl öffentlicher und privatwirtschaftlicher lokaler Akteure, z.B. auch im Prozess der Erstellung lokaler Agenden, aber auch mit regionaler Unterstützung durch relativ neue regionale Entwicklungsagenturen (Regional Development Agencies) durch die Zentralregierung sowie mit Hilfe europäischer Strukturfonds (Ziel 1- und Ziel 2-Gebiete), haben sich in Großbritannien bis zur Gegenwart häufig als sehr innovativ und erfolgreich entwickelt. Zu den jüngsten Partnerschaften zählen „Urban Regeneration Companies" (URCs), die 1999 in England eingeführt wurden und von denen im Jahre 2004 bereits 16 existierten. Ein anderes Programm zur Förderung bedürftigster Gebiete, genannt „New Deal for Communities", existiert schon seit 1998. Es läuft über zehn Jahre als Partnerschaftsabkommen zwischen Kommunen und anderen Akteuren.

K. Brombach und J. Jessen haben am Beispiel der nordwestenglischen Kleinstadt Whitehaven die Bedeutung derartiger Partnerschaften als „Motor des Stadtumbaus"

in England besonders gewürdigt.[21] Die Partnerschaften gehen inzwischen soweit, dass sich seit einigen Jahren acht große Regionalstädte (Core Regional Cities) Englands, und zwar Birmingham, Bristol, Leeds, Liverpool, Manchester, Newcastle upon Tyne, Nottingham und Sheffield, zu einer „joint working group" zusammengeschlossen haben, um ihre Stadtentwicklungsstrategien und jüngeren (ökonomischen) Erfolge gemeinsam imagebildend nach außen zu tragen.[22]

4.2. Urban Development Corporations/Enterprise Zones

Die genannten partnerships täuschen jedoch leicht darüber hinweg, dass in England die Einflussmöglichkeiten der Zentralregierung, etwa durch Zuweisungen und Fördermittelvergaben, ungleich größer sind als etwa in Deutschland.[23] Dies zeigte sich vor allem in der frühen Phase der konservativen Regierung unter Thatcher, als ab 1981 nach und nach insgesamt 13 so genannte „Urban Development Corporations" (UDCs) als neue staatliche Entwicklungsgesellschaften zur städtebaulichen und wirtschaftlichen Erneuerung ausgewählter städtischer Problemräume mit besonderen Entwicklungspotenzialen eingeführt wurden (z.B. aufgelassene alte Dockhäfen- oder größere Industriebrachenareale). Es handelte sich dabei um erhebliche Einschränkungen der kommunalen Selbstverwaltung in den betroffenen, damals ausschließlich Labour regierten Großstadträumen, was für deutsche Verhältnisse undenkbar ist. Dies begann mit der Einrichtung der so genannten „London Docklands Development Corporation" und der für Liverpool zuständigen „Merseyside Development Corporation", denen weitere UDCs folgten.[24]

Zur gleichen Zeit wurden als „Enterprise Zones" (ebenfalls nach Local Government, Planning and Land Act 1980) neue staatliche, lokale Wirtschaftsförderungsgebiete in strukturell besonders benachteiligten städtischen Räumen eingerichtet. Sinn dieser stärker staatlich beeinflussten und zugleich ökonomisch orientierten Stadtentwicklungspolitik war es, durch staatliche Vorleistungen private Investitionen anzuregen.

Die städtebaulichen Veränderungen – z.B. in Liverpool/Merseyside die Revitalisierung eines ehemals völlig verwahrlosten alten Dockhafengebietes in Stadtzentrumsnähe mit einer Neu-Inwertsetzung alter Lagerhäuser durch Luxuswohnungen und neue Kultureinrichtungen (Beatles Museum, Tate Gallery, Schifffahrtsmuseum) oder mit einem neuen Marinagebiet mit gehobener Wohnbebauung rundherum – sind positive

21 *K. Brombach/J. Jessen*, Stadtumbau in englischen Kleinstädten. Das Beispiel Whitehaven, in: Die alte Stadt 4/2005, S. 304-316; ausführlicher *K. Brombach/J. Jessen/L. Küchel/T. Lang/M. Sonntag*, Von England lernen? Vier Fallstudien zum Stadtumbau in englischen Städten: Urban Regeneration in Sheffield, Middelsbrough, St. Helens und Whitehaven, Erkner/Stuttgart 2005; vgl. auch *I. Strange*, Local policies, new agendas and strategies for change in English historic cities, in: Cities 13 (1996), No. 6, S. 431 ff.

22 *Office of the Deputy Prime Minister* (Hrsg.), Making it happen: Urban renaissance and prosperity in our Core Cities. A Tale of Eight Cities, Wetherby 2004.

23 *K. Brombach/J. Jessen* (s. A 21), S. 312.

24 Vgl. *H. Heineberg* (s. A 3).

Abb. 4: Neue Apartment-Gebäude an alten, restaurierten Kanälen („canalside apartments") in Birmingham (Foto: *P.J. Larkham*, 2007).

Signale für die Stadtentwicklung in der Region Merseyside gewesen, wenngleich die ursprünglich gesetzten ökonomischen Ziele für neue Gewerbe- und Büroansiedlungen nicht erreicht werden konnten.

Als besonders spektakulär und ungleich dynamischer erwies sich bislang trotz einer Reihe von Rückschlägen die städtebauliche und funktionale Erneuerung der unmittelbar östlich der historischen City of London gelegenen „London Docklands", vor allem im Bereich einer „Enterprise Zone", der so genannten „Isle of Dogs". Hier entstand mit dem höchsten Bürohochhaus Großbritanniens und zahlreichen weiteren Büro-Hochhauskomplexen eine inzwischen eindrucksvolle Konzentration hochrangiger, großteils international bedeutender Dienstleistungsfunktionen des Bank- und Versicherungswesens sowie weiterer unternehmensbezogener Dienstleistungen. In diesem Falle waren die jüngeren Einflüsse der wirtschaftlichen Globalisierung,[25] die sich quasi von der Umgestaltung der nahe gelegenen City of London bis zu den Docklands fortsetzen, mitentscheidend für die Erneuerung.

25 *H. Heineberg*, Die Global City London im Rahmen der Weltwirtschaftsentwicklung, in: Geographie und Schule 29 (2007), H. 165, S. 9 ff.

Abb. 5:
Ehemaliges Lagerhaus,
umgebaut zu „loft apartments",
im Jewellery Quarter
von Birmingham
(Foto: *P.J. Larkham*, 2007).

Abb. 6:
Neuer Hochhausblock
(der erste von 12 geplanten)
mit Apartment-Wohnungen
in der „East Side Regeneration
Area" von Birmingham
(Foto: *P.J. Larkham*, 2007).

4.3. Wohnungswirtschaft

Der Wohnungswirtschaft kommt bekanntlich eine Schlüsselrolle für die Stadtentwicklung zu. Das gilt auch für England, wo durch eine Vielzahl spezieller Gesetze und Förderprogramme, aber etwa auch durch das jüngere starke Ansteigen der Immobilienpreise, durch einflussreiche große Bau- bzw. Immobilienunternehmen, durch regionale und lokale Unterschiede Angebot und Nachfrage nach Wohnraum gesteuert werden.[26]

26 Während etwa der Wohnungsmarkt in London boomt, sind allerdings in peripheren, de-industriali-

Wichtig für den jüngeren Trend der dynamischen wohnungswirtschaftlichen Entwicklung in den Altstädten, insbesondere in den großen Regionalstädten, war u.a. die neue „housing policy" der Zentralregierung durch die „Planning Policy Guidance Note 3: Housing" (PPG 3) aus dem Jahre 2000. Diese sieht vor, dass 60% des neuen Hausbaus an städtebaulich integrierten Standorten (brownfield sites in bestehenden urban areas) und nicht auf der Grünen Wiese („greenfield sites") stattfinden soll. Als Mindestdichten wurden in der Regierungsrichtlinie 30 bis 50 Wohneinheiten je ha festgelegt. Außerdem soll Nutzungsmischung (Wohnen, Geschäfte, local services, öffentlicher Transport) angestrebt werden.

Zusammen mit der Investitionsbereitschaft großer Immobilienunternehmen, jüngeren Förderprogrammen der Zentralregierung[27] und der gewachsenen Nachfrage nach Wohnraum insbesondere in großstädtischen Innen- oder Altstadtbereichen ereignete sich in jüngerer Zeit – nicht nur in London, sondern selbst in (Industrie-)Großstädten wie Birmingham oder Manchester – ein beträchtlicher Hausbau- und Revitalisierungsboom vor allem in Gestalt von Wohnhochhäusern und erneuerten Altbauten aus ehemaligen Lagerhäusern. Dies alles äußert sich bereits in einem deutlichen Stadtumbau: z.B. an restaurierten Kanälen, in ehemaligen Gewerbegebieten der inner city oder auch selbst im Stadtzentrum (vgl. Abb. 4-6). Die Nutzer dieser neuen, meist luxuriös ausgestatteten Apartment-Gebäude sind vor allem Einpersonen-, bzw. Kleinhaushalte Gutverdienender (sog. „Gentrifier"), kaum jedoch Familien mit Kindern. Städte wie Birmingham oder Manchester haben mit diesen für großstädtische Innenstädte typischen Gruppen erhebliche Bevölkerungsanteile wieder gewonnen.

4.4. Kommunale „Prestige-Projekte"

Ein weiterer Aspekt der jüngeren Veränderungen in den Stadtzentren Englands betrifft die kommunalen Prestige-Projekte.[28] Heute spricht man von Festivalisierung[29] oder von der Kulturalisierung der Stadtentwicklung**.** Es handelt sich um jüngere „städtebaulich herausragende Großprojekte und Großereignisse mit überörtlicher Strahlkraft",[30] die zur Revitalisierung, Attraktivitätssteigerung und Imageverbesserung meist altindustrieller Großstadträume dienen sollen. Dieser Prozess begann in England – nach einigen Vorläufern wie neuen Museen in York oder in Manchester (u.a. Greater Manchester Museum of Science and Industry in dem Erneuerungsgebiet Castle-

sierten Regionen des nördlichen England häufig Leerstandsquoten das Problem.

27 Wichtig für die jüngere Wohnraumentwicklung in zentralen Stadtbereichen, insbesondere einiger Industriegroßstädte, wurde das neue Engagement der Zentralregierung für sog. **„Neighbourhood** Renewal" in einem nationalen strategischen Aktionsplan („New Committment to Neighbourhood Renewal: A National Strategy Action Plan", 2001). **Dies betrifft die Förderung bedürftigster Gebiete** durch die Förderfonds „Neighbourhood Renewal Fund" (NRF) und „New Deal for Communities".

28 Vgl. auch *H. Heineberg* (s. A 3), S. 335 f.

29 *H. Häußermann/W. Siebel* (Hrsg.), Festivalisierung der Stadtpolitik, Opladen 1993.

30 *G. Wood* (s. A 5), S. 29.

field area am Rande des Stadtzentrums) – erst um 1990 mit einigen aufwändig gestalteten Großprojekten wie im Stadtzentrum von Birmingham mit dem „International Convention Centre" (ICC) und der neuen „Symphony Hall". Letztere erbaut als das Nonplusultra an Akustik und Architektur und neue Heimat des führenden britischen Orchesters, des „Birmingham Symphony Orchestra". In unmittelbarer Nähe des ICC entstand in Birmingham 1991 zudem ein großes Sportzentrum (National Indoor Arena). Und auch Sheffield und Manchester setzten auf große Sport-Bauprojekte mit nationaler und internationaler Bedeutung.

Gerald Wood hat beispielhaft neue Großprojekte in den „Zwillingsstädten" Newcastle upon Tyne und Gateshead diesem neuen Trend der Kulturalisierung der Stadtentwicklung zugeordnet. Es handelt sich allein bei der Neugestaltung der „Quayside" des River Tyne um drei Projekte, und zwar um die 2001 fertig gestellte „Millennium Bridge", das 2002 eröffnete „Baltic Museum" für zeitgenössische Kunst in einem aufwändig umgestalteten älteren Getreidespeicher (aus den 1950er Jahren) und um die erst 2005 fertig gestellte „Sage"-Konzerthalle. Mit diesen und weiteren Projekten erhoffen sich die Städte ökonomische Entwicklungsimpulse und auch eine symbolische Erneuerung; allerdings wurden derartig kostspielige Schwerpunktsetzungen von Anfang an auch kritisch gesehen – z.B. hinsichtlich einer weiteren sozioökonomischen und sozialräumlichen Polarisierung oder Fragmentierung innerhalb der jeweiligen Städte.[31]

4.5. Stadtpolitik im Globalisierungsprozess

Fraglich ist auch, ob aufgrund der genannten und weiterer Großprojekte die Zentren der altindustriellen Großstädte Englands im Rahmen des Internationalisierungs- und Globalisierungsprozesses mit London konkurrieren können; denn die britische Hauptstadt ist nicht nur im nationalen Städtesystem ganz überragend, sondern in wichtigen Sektoren heute sogar die herausragende Global City weltweit. Dies betrifft wie bereits angedeutet nicht nur die heutigen Londoner Docklands, sondern vor allem auch die sehr viel traditionsreichere City of London.

Der jüngere Globalisierungsprozess dokumentiert sich in diesem Altstadtkern in Gestalt einer neuen, mit der traditionellen Baustruktur brechenden Hochhaus-Skyline (vgl. Abb. 7), deren Entwicklung erst seit jüngerer Zeit von der Corporation der City of London verstärkt stadtpolitisch gestattet und gefördert wird. Diese wird in Zukunft noch ganz erhebliche Ausmaße annehmen, falls die bis zu 300 m hohen Hochhausplanungen realisiert werden. Dabei verlief der Umbau der City of London als ein relativ langsamer und durchaus konfliktreicher Prozess, denn die Planungsbehörde der City of London Corporation hat lange Zeit an dem traditionellen Stadtbild festgehalten und versucht, verdichtete Bürohochhaus-Neubebauungen möglichst zu ver-

31 Vgl. *G. Wood* (s. A 5).

Abb. 7: City of London. Die wachsende Hochhaus-Skyline des Weltfinanzzentrums im Kontrast zu der traditionellen Bebauung (Foto: *H. Heineberg,* 2006).

hindern.[32] Daher entstanden in der City of London bis zu den 1970er und 1980er Jahren nur wenige „Bürotürme".

5. Schluss

Abschließend lässt sich feststellen, dass nicht nur die historischen Altstädte in England sehr vielgestaltig sind, sondern auch die Altstadtpolitik. Generell besitzt die Stadtpolitik in England eine große Spannbreite von der seit langem verfolgten, aber nicht konfliktfreien traditionsbewussten Stadterhaltung bis hin zu bereits jahrzehntelangen Stadtumbaumaßnahmen oder jüngeren Anpassungen an Kulturalisierungs- und Internationalisierungs-, bzw. Globalisierungsprozesse. Die Stadtentwicklungspolitik wird, was in diesem Beitrag nur angedeutet werden konnte, durch eine Vielzahl gesetzlicher Regelungen und Initiativen, durch ein „Dickicht" spezieller Gesetze und häufig recht effektiver, innovativer Förderprogramme, durch unterschiedlichste Ansätze von public-private partnerships sowie nicht zuletzt auch durch potente Wirtschaftsakteure – von der Immobilienbranche bis hin zu Global Players – gesteuert.

32 Vgl. *Chr. Hamnett*, Unequal City. London in the Global Arena, London 2003 (Reprint 2004) und *H. Heineberg* (s. A 25).

Im Spannungsfeld von Beharren und Wandel haben die Altstädte in England in jüngerer Zeit ihre Funktion als Wohn- und Lebensraum stärken können, wenngleich in den Großstädten vorwiegend auf besser verdienende Bevölkerungsgruppen bezogen.

„Von England lernen?" – so lautet der Titel der von K. Brombach und J. Jessen 2005 vorgelegten gemeinsamen Studie des Leibnitz-Instituts für Regionalentwicklung und Strukturplanung (Erkner) und des Städtebau-Instituts der Universität Stuttgart, die sich anhand von vier kommunalen Fallbeispielen der Frage des jüngeren Stadtumbaus (urban regeneration) in England widmet; dies in Bezug auf seine Ansätze und (ständigen) strategischen Veränderungen, auf die Vielfalt von Programmen und Akteuren, aber auch bezogen auf grundsätzlich (offene) Fragen hinsichtlich der Unterschiede und Gemeinsamkeiten im Vergleich zur Situation in Deutschland.[33] Die Übertragbarkeit der englischen Erfahrungen mit dem Stadtumbau auf deutsche Verhältnisse, dabei speziell auch bezüglich der Altstadt- oder Innenstadtentwicklung, wird demnach erheblich dadurch erschwert, dass die „formalen Bedingungen des Stadtumbaus und der Stadtplanung insgesamt […] kaum unterschiedlicher sein [könnten]".[34] Dies betrifft in England die weitaus größere strategische Bedeutung der Zentralregierung und die relativ geringe Rolle kommunaler Selbstverwaltung, die zudem durch Übertragung von Planungsaufgaben auf unterschiedlichste und zeitlich befristete public-private partnerships weiter eingeschränkt wird (Gefahr von Demokratiedefiziten, Bedeutungsverluste kommunaler Parlamente, häufig auch der Bürgerbeteiligung).[35] Hinzu kommt – auch das zeigen die erwähnten englischen Fallstudien –, dass die Umsetzung der urban regeneration nicht in allen Städten gleich organisiert ist. Vielmehr sind Strukturen, Zielsetzungen und einbezogene Akteure, beziehungsweise deren Einfluss von Fall zu Fall höchst unterschiedlich.[36]

33 Vgl. *K. Brombach/J. Jessen* u.a. (s. A 21), besonders S. 13 ff., 115 ff. sowie *K. Brombach/J. Jessen* (s. A 21), S. 311 ff.

34 *K. Brombach/J. Jessen* u.a. (s. A 21), S. 18.

35 Ebda., S. 117.

36 Ebda., S. 18.

Harald A. Mieg

Das „zu große“ Mannheimer Schloss -

eine stadtpsychologische Betrachtung [1]

Schlösser, die im Wege liegen!

Wer, von der Breiten Straße kommend, nach Ludwigshafen, oder von drüben kommend, zur Innenstadt will, muß mit der Kirche ums Dorf herum, das heißt, aller Verkehr muß den nicht unbeträchtlichen Umweg ums Schloß machen. Jetzt, wo das Schloß eine Ruine ist, sollte man die Frage prüfen, ob man nicht den Mittelteil des Schlosses niederlegen soll, die Breite Straße unmittelbar bis zur Rheinbrückenauffahrt verlängert und damit eine direkte, völlig gerade Verbindung Neckarbrücke - Breite Straße - Rheinbrücke schafft. [...] Man überlege weiterhin, ob man nicht beide Flügel des Schlosses im selben Zuge mit niederlegt. [...] Wir weinen dem im doppelten Sinne toten und kalten Gemäuer keine Träne nach. Bleibt es, so wird es für alle Zeiten wie ein düsterer Blick zwischen Mannheim-Ludwigshafen liegen.

Mannheimer Morgen , 30.12.1948

Dieser Beitrag behandelt das Mannheimer Schloss, das zweitgrößte Barockschloss in Europa, und seine Rolle im Stadterleben. Zuerst erfolgt eine stadtpsychologische Analyse des Wohnens in der Nachbarschaft eines Schlosses. Sodann wird anhand einer Auswertung der Presseberichterstattung seit 1945 die Geschichte der Wahrnehmung des Mannheimer Schlosses untersucht. Dabei zeigt sich, dass das Schloss trotz Größe und historischer Bedeutung keine entsprechende Rolle im Stadterleben gespielt hat. Ein städtebauliches Problem, das sich auch wahrnehmungspsychologisch fassen lässt, ist die Größe des Schlosses im Verhältnis zu seiner innerstädtischen Lage: Das Schloss ist in Mannheim nicht als abgeschlossene Figur oder gar Landmarke erkennbar.

1. Vorbemerkungen

Die Industrie- und Handelsstadt Mannheim beherbergt Europas zweitgrößtes Barockschloss. Vielen Mannheimern ist diese Tatsache nicht bekannt. Bekannt war bislang bestenfalls, dass im Schloss die Mannheimer Universität untergebracht ist. Erst

1 **Der Artikel beruht auf dem Vortrag „Besser abgerissen? Mannheims Schloss aus dem Blickwinkel der** Psychologie der Stadtentwicklung“, den der Autor am 29.11.2006 an der Universität Mannheim gehalten hat.

die 400-Jahr-Feier des Jahres 2007 hat das Schloss wieder ins öffentliche Bewusstsein gerückt. So verwundert ein wenig die Bezeichnung als „identitätsstiftendes Kulturdenkmal", mit welcher der Historiker Wilhelm Kreutz eine Vortragsreihe zum Wandel des Mannheimer Schlosses eröffnete: Das Schloss sei zwischen den beiden Weltkriegen „längst" ein „zentraler Bestandteil der Mannheimer Identität" geworden.[2]

Wenn das Schloss je eine identitätsstiftende Funktion besaß, so scheint diese nach dem Zweiten Weltkrieg verloren gegangen zu sein. Fragt man nach der Bedeutung des Schlosses, so lautet eine typische Antwort eines Mannheimers der Generation nach dem Kriege: „Das Schloss steht halt so da".[3] Die Antwort fällt jedoch pathetisch aus, wenn wir nicht nach dem Schloss, sondern nach dem Wasserturm fragen. Denn auf den Wasserturm, einen bürgerlichen Funktionsbau aus dem späten 19. Jahrhundert, ist man in Mannheim in einem ungebrochenen Sinne „stolz".[4]

Wie steht es nun um die identitätsstiftende Funktion des Mannheimer Schlosses? Im Folgenden soll eine Antwort auf der Grundlage einer stadtpsychologischen Analyse gegeben werden. Stadtpsychologie ist die Anwendung der Psychologie auf Probleme der Stadt, ihrer Entwicklung sowie der Stadtplanung. Stadtpsychologie untersucht das Erleben und Verhalten des Menschen im Stadtraum.[5] Beispiele hierfür reichen zurück bis zu den ersten Untersuchungen über Lebensbedingungen für Kinder in Berliner Hinterhöfen der Bismarckzeit.[6]

Die Frage nach der identitätsstiftenden Funktion des Mannheimer Schlosses bietet eine Art Lehrbuchbeispiel für Stadtpsychologie. Im Wesentlichen geht es um Wahrnehmungs- und Zurechnungsprobleme. Kernstück des Befundes wird sein: Das Schloss ist für seine innerstädtische Lage zu groß, es gewinnt keine Gestalt. Von daher ist es offen für Funktionswandel, sei es für Behördenfunktionen oder die Universität. In den letzten zehn Jahren ist jedoch eine Bedeutungsaufwertung zu beobachten. Dies hängt vermutlich mit der gewandelten deutschen Selbstwahrnehmung seit der Wiedervereinigung zusammen. Um den Wandel zu belegen, erfolgt eine Analyse der archivierten Presseberichte des Mannheimer Stadtarchivs. Die Untersuchung der Wahrnehmung

2 *W. Kreutz*, Vom profanen Behördensitz zum identitätsstiftenden Kulturdenkmal – Das Mannheimer Schloss in der Zwischenkriegszeit, Manuskript des Vortrags im Rahmen der Reihe „Das Mannheimer Schloss, Funktionswandel und Bautradition. Beiträge zur architektonischen Renaissance der barocken Residenz", 19.11.2001.

3 **Vgl.** *G. Hiltl*, Experteninterview zur Wahrnehmung des Mannheimer Schlosses in der Stadtbevölkerung (Durchführung 2002: H.A. Mieg).

4 **Ebda.; vgl. auch** *H. **Weckesser***, Geliebter Wasserturm. Die Geschichte des Mannheimer Wahrzeichens, Mannheim 1991.

5 *H.A **Mieg** / **C. Hoffmann*** (Hrsg.), Stadtpsychologie. Umweltpsychologie (Sonderheft), 2/10 (2006); vgl. u.a. auch *W. **Hellpach***, Mensch und Volk der Großstadt, Stuttgart 1952; *H. J. Harloff* (Hrsg.), Psychologie des Wohnungs- und Siedlungsbaus: Psychologie im Dienste von Architektur und Stadtplanung, Göttingen 1993; *P.G. Richter* (Hrsg.), Architekturpsychologie. Eine Einführung, Lengerich 2004.

6 *D. **Görlitz***, Es begann in Berlin. Wege einer entwicklungspsychologischen Stadtforschung, in: *H.J. Harloff* (Hrsg.), Psychologie des Wohnungs- und Siedlungsbaus, Göttingen 1993.

des Schlosses erfolgt im Vergleich mit der Wahrnehmung des Wasserturms, des Mannheimer Wahrzeichens. Die Darlegung erfolgt in drei Schritten:
1. Kurze Darstellung des Mannheimer Schlosses.
2. Psychologische Analyse des Wohnens in der Nachbarschaft eines Schlosses.
3. Die Wahrnehmungsgeschichte des Schlosses nach 1945.

2. Das Mannheimer Schloss

Der Bau des Mannheimer Schlosses ist eng mit der Geschichte Mannheims verbunden.[7] Mannheim wurde 1607 als Festungsstadt am Rhein gegründet und in den Kriegswirren des 17. Jahrhunderts fast vollständig zerstört. Mannheim gehörte zur Kurpfalz bzw. zur kurpfälzischen, protestantischen Linie der Wittelsbacher, die in Heidelberg residierten. Diese Linie starb im 17. Jahrhundert aus. Die Nachfolger, die katholische Düsseldorfer Linie, ließen Mannheim wieder aufbauen. Kurfürst Philipp residierte auch einige Zeit in Heidelberg, geriet dort aber in Streit mit dem protestantischen Kirchenrat. 1720 entschied er, seine Residenz nach Mannheim zu verlegen und ein neues Schloss zu errichten. Die Kurfürsten gehörten zu den wichtigsten Machthabern ihrer Zeit; entsprechend groß war ihr Repräsentationsbedürfnis, dem das Schloss Geltung verleihen sollte. Die Bauarbeiten zogen sich über mehrere Jahrzehnte hin. Das entstehende Schloss war eine ganze Stadt für sich, mit rund 1.000 Zimmern, Küchen, Stallungen, einem Opernhaus für mindestens 2.000 Zuschauer, Gemäldegalerien, Bibliothek, Gärten usw. Das Mannheimer Hoforchester, später „Mannheimer Schule" genannt, erlangte Weltruhm; das klassische Schema der Symphonie wurde hier entwickelt. Mozart bewarb sich in Mannheim als Klaviervirtuose, wurde jedoch nicht genommen. Die höfische Nutzung endete jäh im Jahre 1778, als der regierende Karl Theodor mit seinem Hof nach München zog. Danach stand das Schloss weitgehend leer. Wegen seiner Größe war eine einheitliche Nutzung ausgeschlossen.

Im Zweiten Weltkrieg wurde das Schloss in den Bombennächten des September 1943 fast dem Erdboden gleichgemacht. Was blieb war Ruine. Schaden erlitt auch der Wasserturm. Dessen Dach erhielt einen Volltreffer, ebenso der Sockel. Nach dem Krieg erschien mit Genehmigung der amerikanischen Militärbehörde ein Buch mit Bilddokumenten zu Mannheim „einst" und „jetzt".[8] Es war ein Buch der Besinnung und Trauer. Bestand und Verlust an städtischen Gebäuden und Stadträumen wurden aufgezeigt. Wenn also Gebäude für die Mannheimer eine identitätsstiftende Funktion hatten und ihnen am Herzen lagen, so war dieses Buch der rechte Ort, um Trauer und

7 **Vgl. u.a.** *F. Walter*, Das Mannheimer Schloß, Karlsruhe 1927; *M. Schaab*, Das Mannheimer Schloss: Zentrum und Sinnbild der spätbarocken Kurpfalz, Stadtarchiv Mannheim 1996; *C.T. Mueller*, Schloß Mannheim, Schwetzingen 1997; *E. Haas / H. Probst*, Die Pfalz am Rhein, Mannheim 2000.

8 *Stadtverwaltung Mannheim*, Bilddokumente Mannheim 1933 und 1945, Mannheim 1946.

Anteilnahme zu bekunden. Der Bildband ist in die beiden Abschnitte „Mannheim vor dem Krieg“ und „Mannheim nach dem Krieg“ aufgeteilt. Dabei fällt auf, dass auf den ersten zehn Abbildungen vor dem Krieg das Schloss nur einmal zu sehen ist, hingegen der Wasserturm siebenmal; zweimal ist er nur deshalb nicht zu sehen, weil es sich um einen Blick vom Wasserturm auf die Stadt handelt. Auf den ersten zehn Abbildungen nach dem Krieg sehen wir das Schloss zweimal, den Wasserturm hingegen dreimal, wobei er wiederum zweimal als Standpunkt für den Fotografen dient.

Das Schloss schien also auch vor dem Zweiten Weltkrieg der Mannheimer Bevölkerung nicht wirklich ans Herz gewachsen zu sein. Im Dezember 1948 erschien im Mannheimer Morgen ein namentlich gekennzeichneter Kommentar unter dem bissigen Titel „Schlösser, die im Wege liegen“. Ein im Wege liegendes Schloss – so lautete also der nüchterne Befund, der sicher nicht von der Gesamtbevölkerung geteilt wurde, jedoch mit einer gewissen Distanziertheit der Leser zum Schloss rechnen konnte.

Aus Sicht des landesamtlichen Denkmalschutzes hat das Mannheimer Schloss stets eine überragende Bedeutung bewahrt. Im ersten Band der Beschreibung der Kunst- und Kulturdenkmäler im Stadtkreis Mannheim, herausgegeben vom Landesdenkmalamt, sind dem Schloss 300 von 850 Seiten gewidmet – gegenüber gerade einmal sechs Seiten, die der Wasserturm einnimmt.[9]

3. Psychologische Analyse des Wohnens in der Nachbarschaft eines Schlosses

3.1. Wohnzufriedenheit

In den letzten Jahrzehnten wurde eine Reihe von Kriterienlisten aufgestellt, um städtische Lebensqualität zu bewerten. Eine der berühmtesten ist die so genannte Rapoport-Liste,[10] die 28 Kriterien enthält: Lage des Gebiets, Vorhandensein von Freiflächen, soziale und ethnische Zusammensetzung der Wohnbevölkerung, aber auch architektonische Kriterien wie Baustil, Baumaterialien, Instandhaltungsgrad sowie Kriterien des subjektiven Wohlempfindens wie Lärm oder Gepflegtheit der Wohnumgebung.

Das Erstaunliche ist der Befund: Bei Befragungen zeigt sich grundsätzlich eine hohe Wohnzufriedenheit.[11] Der Befund ist recht deutlich und psychologische Erklärungen legen nahe, dass Menschen sich und ihre Lage eben bevorzugt horizontal oder „nach unten hin“ vergleichen. Man vergleicht sich mit denen, die sich in einer ähnlichen Lage befinden, oder gar mit solchen, denen es schlechter geht. So gesehen fällt der Vergleich für einen selbst meist zufriedenstellend aus und der eigene Selbstwert wird nicht in Frage gestellt.[12]

9 *H. Huth*, Die Kunstdenkmäler des Stadtkreises Mannheim (2 Bde.), München 1982.
10 *A. Rapoport*, Human aspects of urban form, Oxford 1977.
11 Vgl. *A. Flade*, Wohnen psychologisch betrachtet, Bern 1987.
12 Andere Erklärungsansätze gehen in die Richtung Ortsbindung oder auch Reduktion kognitiver

Um auf das Schloss zurückzukommen: Ob ein Schloss in der Nähe liegt oder nicht, oder ob man gar selber im Schloss wohnt, dies macht sich in der Wohnzufriedenheit sicher nicht bemerkbar. Wäre das Mannheimer Schloss ganz abgetragen worden, würde dies für die Lebensqualität in Mannheim vermutlich keine Rolle spielen. Zeitweilig diente das Schloss sogar als Wohnanlage. Aktenkundig aus dieser Zeit sind Beschwerden über die mangelhafte Heizbarkeit der großen Räume. „Wohnen im Schloss" hat sich in Mannheim nicht als gesuchte Nutzung erwiesen.

3.2. Zur Erlebensperspektive des Schlosses

Eine Stadt wird nicht aus der Vogelperspektive erlebt. Darauf hinzuweisen erscheint trivial, wäre die Vogelperspektive nicht die Sichtweise des Stadtplaners, der Richt- und Bebauungspläne sowie der Wettbewerbsmodelle der Architekten. So auch das Bild Mannheims aus der Sicht fürstlich-kurpfälzischer Planung (vgl. Abb. 1): Aus der Vogelperspektive zeigen sich die Symmetrien des Plans, etwa die Sichtachse auf das Schloss oder die Quadrate – weshalb man die Mannheimer Innenstadt kurz auch „die Quadrate" nennt. Doch nicht jedem gebürtigen Mannheimer – auch nicht den Bewohnern der Quadrate selbst – ist das barock-symmetrische System der Hausnummern bewusst: rechts vom Schloss im Uhrzeigersinn, links vom Schloss gegen den Uhrzeigersinn und stets ansetzend an der innersten Ecke des dem Schloss zugewandten Quadrats. Hingegen weiß jeder Mannheimer, wo die „Fressgass" oder die „Breite Straße" ist, auch wenn diese Straßen im offiziellen Stadtplan gar nicht verzeichnet sind.

Nichts formte Städte so sehr wie Handel und Verkehr. Städte gestalteten sich rund um die Personen- und Warenströme, die in und durch die Stadt führten. So wuchs und gedieh auch das Mannheim des beginnenden 19. Jahrhunderts nur Dank des Handels, nachdem der Hof fortgezogen war.

Mit Blick auf die Verkehrsverhältnisse fiel die Größe des Mannheimer Schlosses bald als Verkehrshindernis auf. Verkehrstechnisch gesehen war es ein Riegel, der die Stadt zum Rhein hin abschloss und den Verkehrsfluss nach Ludwigshafen und in die Pfalz behinderte. Bereits im 19. Jahrhundert fiel im Rücken des Schlosses der Schlossgarten dem Eisenbahnbau zum Opfer. Der nächste Schnitt erfolgte mit der Anlage der Bismarckstraße, deren Verkehr heute das Schloss endgültig von den „Quadraten" trennt.

Als das Schloss nach dem Krieg in Ruinen lag, ergab sich die städte- und verkehrsplanerische Chance, mit einer Brücke eine direkte Verkehrsanbindung nach Ludwigshafen zu schaffen. Dies war auch Hintergrund der Bemerkung „Schlösser, die im Wege liegen". Damals schien alles möglich: von der völligen Niederlegung des Schlosses bis hin zu einem Tordurchbruch durch das Corps de Logis, den Mittelteil des Schlosses.

Dissonanz: es ist leichter, die Einstellung zur Wohnsituation zu ändern als die Wohnsituation selbst; zur Ortsbindung vgl. *P.G.* ***Richter*** (Hrsg.), Architekturpsychologie: Eine Einführung, Lengerich 2004.

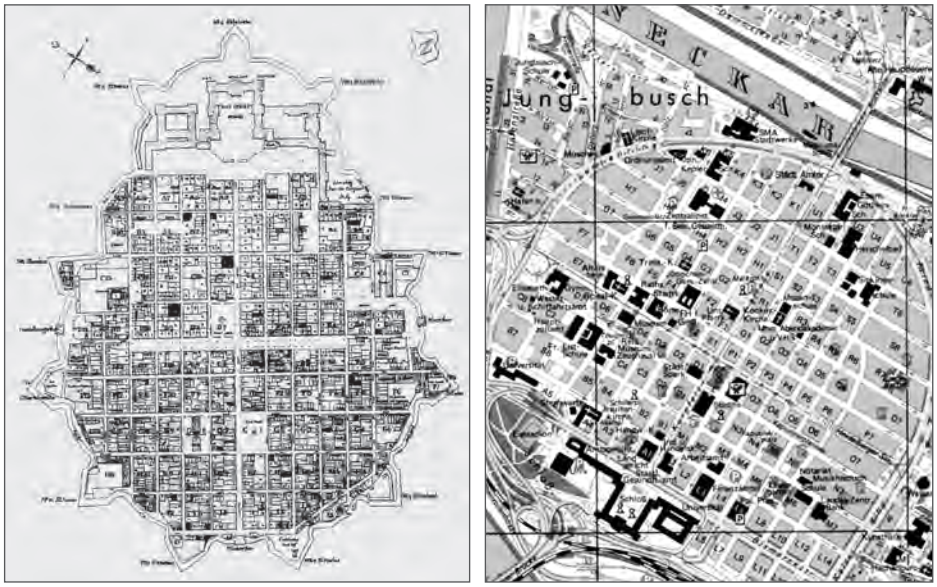


Abb. 1 u. 2: Die Abbildung links zeigt den barocken Stadtplan Mannheims mit dem Schloss (oben) als Haupt der Stadt, die als Zitadelle angelegt war. Der für Mannheim eigentümliche Aufbau in Quadraten entsprach den Bedürfnissen des damaligen Festungsbaus.
Die Abbildung rechts zeigt den aktuellen Plan der Mannheimer Innenstadt. Das Schloss links unten erscheint eingezwängt in die Verkehrsachsen von Bahn und Straßenverkehr, die im 19. und 20. Jahrhundert angelegt wurden. Das Schloss selbst bildet zwischen Innenstadt und dem Rhein eine Barriere, die sich über 440 m in der Breite erstreckt (Quelle: *Tourist-Service Mannheim*).

Bis 1954 wurde ein „Schlossdurchbruch" ernsthaft diskutiert.[1] Doch auch wenn dieser „Todesstich" letztendlich ausblieb, prägt heute der Verkehr das Verhältnis von Schloss und Quadraten. Für die Autofahrer liegt das Schloss auf der einen, die Stadt auf der anderen Seite. Und für die Straßenbahnnutzer bildet das Schloss eine lange, dekorative Kulisse am Punkt zwischen Bahnhof und City (vgl. Abb. 2).

3.3. Zur Figur/Grund-Unterscheidung im Stadterleben

Architektur hat auch die Aufgabe, Gebäude so zu gestalten, dass sie Identität und Orientierung vermitteln.[2] Eine Voraussetzung hierfür ist, dass ein Gebäude eine identifizierbare Gestalt aufweist, d.h. eine sichtbare Figur, die sich von dem Stadthintergrund abhebt. Eine ähnliche Funktion haben Landmarken, Leucht- und Kirchtürme oder ähnliche Bauwerke, welche dank ihrer guten Sichtbarkeit eine Orientierungsfunktion aufweisen.

1 **Vgl.** *Mannheimer Morgen* 05.02.1954: Schloßdurchbruch zur internen Verkehrsregelung.
2 **Vgl. z.B.** *C. Fingerhuth*, Die Gestalt der postmodernen Stadt, Zürich 1996.

Das Mannheimer Schloss ist für diese Funktion zu groß: Es gibt kaum einen Punkt in der Stadt, und nur wenige außerhalb, von dem aus man das Schloss als Ganzes wahrnehmen kann, schon gar nicht von Seiten der Quadrate. Somit ist das Schloss kaum als Wegzeichen nutzbar und kann schwerlich zur Orientierung dienen. Es markiert keinen Stadteingang, es sei denn man kommt mit dem Zug aus Richtung Frankfurt oder Ludwigshafen. Für die Passanten ist das Schloss weniger ein prägnantes Gebäude, sondern eher eine „Wand". Wer in der Stadtmitte stehend in Richtung Schloss blickt, sieht nicht ein Gebäude, sondern eine Schlossfassade, die den Horizont verdeckt. Man sieht das Schloss als „Hintergrund" und kaum als Figur.[3] Anders der Wasserturm, den man in seiner Gestalt aus allen vier Himmelsrichtungen sieht.

3.4. Zur Funktionsbindung von Gebäuden

Auch Gebäude weisen eine Funktionsbindung auf. Funktionsbindung ist ein wichtiger Befund der Psychologie des Denkens und Problemlösens.[4] Gut untersucht ist die Funktionsbindung etwa bei Werkzeugen. So ist ein Hammer psychologisch gesehen eng mit der Funktion des Hämmerns verbunden. Gebäude behalten oft über ihr Leben lang ihre ursprüngliche Funktionsbezeichnung bei; dies gilt für Schlösser, Wassertürme wie auch für Schlachthäuser und Fabriken. Es handelt sich um gewohnheitsmäßige, eingebürgerte Bezeichnungen, die zur Orientierung in einer Stadt dienen und schwerlich zu ändern sind. Wichtiger für die Wahrnehmung eines Gebäudes ist jedoch seine dominante Nutzung, mit der eine Generation von Anwohnern über eine Zeit hinweg konfrontiert wurde und welche, mag die weitere Nutzung sich auch ändern, für diese eine Generation die Funktion des Gebäudes definiert.

Ein Schloss ist ein herrschaftlicher Sitz. Diese Funktion hat das Mannheimer Schloss bereits 1778 verloren, indem Kurfürst Karl Theodor nach München zog. Wie erwähnt standen Jahrhunderte lang viele Zimmer leer. Von 1819 bis 1860 war das Schloss Altersruhesitz der Großherzogin Stephanie, doch auch sie nutzte nur wenige Räume im Westflügel. Seit Ende des 19. Jahrhunderts diente das Schloss als Museum, als Wohnanlage, Finanzamt, Gefängnis und Gericht, es beherbergte die „Mannheimer Töchter- und Höhere Mädchenschule" und später die Wirtschaftshochschule und Universität. Die dominante Nutzung war jedoch eindeutig eine Nutzung durch staatliche Behörden: Landgericht, Staatsanwaltschaft, Kriminalpolizei, Domänenamt,

3 **Der Unterschied zwischen Figur und Hintergrund gehört zu den Grundgesetzen menschlicher Wahr**nehmung und wurde schon früh von der Psychologie untersucht - vgl. u.a. *W. Metzger*, Psychologie, Darmstadt, 5. Aufl. 2005 - **und spielt auch in der Architekturpsychologie eine wichtige Rolle. Eines der** bekanntesten Illustrations-Beispiele ist die Rubinsche Kippfigur, die entweder als Vase oder als zwei einander zugewandte Gesichter wahrgenommen wird, je nachdem, ob die schwarze oder die weiße Fläche als Hintergrund aufgefasst wird. Es ist jedoch nicht möglich, beide Figuren gleichzeitig wahrzunehmen. In diesem Sinne bleibt das Mannheimer Schloss heute vielfach Hintergrund und nur selten Figur.

4 **Vgl. ebda.**

Forstamt, Finanzamt, Steuereinnehmerei, Steuerkommissariat und so weiter. Meist „unsympathische Ämter". Und nicht zu vergessen: Bis 1963 diente das Schloss der amerikanischen Besatzung auch als Militärgefängnis.

Diese Multifunktionalität veranlasste die Behörden zu einer Neubenennungsinitiative. So lesen wir im Mannheimer Morgen vom 4. Mai 1951: „Das Badische Bezirksbauamt, dem der gesamte Schloßausbau untersteht, hat – um der Bevölkerung die einzelnen Teile begrifflich näher zu bringen und vor allem um die ewigen Verwechslungen zwischen linkem und rechtem Schloßflügel auszuschalten – eine Neubenennung aller Bauteile vorgenommen. Der frühere linke Flügel heißt jetzt ‚Stephanien-Flügel', und der Eckpavillon gegen Ludwigshafen ‚Finanzpavillon'. Der mittlere Pavillon mit dem großen Treppenhaus ‚Turmpavillon'. Der rechte, bisher noch nicht wiederaufgebaute Flügel, erhält die Bezeichnung ‚Behördenflügel'. An ihn schließt sich zum Rhein hin der jetzt zum Wiederaufbau bestimmte ‚Sonnenpavillon' an."[5]

Diese Neubenennungen haben sich nicht gehalten. Die Behörden sind mittlerweile ausgezogen. Das bedeutete leider auch: Für viele Mannheimer fiel damit der Grund fort, überhaupt ins Schloss zu gehen. Selbst die Verehrung der Stephanie Beauharnais, Napoleons Stieftochter, findet nicht im Schloss statt. Als sie im Mannheimer Schloss ihren Witwenruhesitz bezog, freuten sich die Mannheimer Bürger, dass so etwas wie ein Ersatz- oder Nebenhof zu Karlsruhe entstand. Stephanie genoss hohes Ansehen in Mannheim. Bei ihrem Einzug erhielt sie von der Stadt ein „Landhaus im italienisch-französischen Stil" an der Schwetzinger Straße als Geschenk.[6] Heute steht die Stephanie-Figur am Eingang zum Waldpark und bekommt „nasse Füße", wenn der Rhein Hochwasser führt. Im Schloss hat sie zwar gewohnt, ihr Andenken ist jedoch längst von dort ausgezogen.

3.5. Identitätsstiftung

Es bleibt die Frage: Ist das Mannheimer Schloss identitätsstiftend? In der psychologischen Literatur, zumindest der neueren, findet sich kein Beitrag zum Leben mit einem Schloss. Es gibt jedoch genügend Forschungen zur Frage personaler Identität und zur Bildung „örtlicher Identität". In der Psychologie hat sich eingebürgert, Identität mehrdimensional aufzufassen. Nach Haußer beinhaltet Identität: 1. das Selbstbild, das eine Person von sich hat, 2. den Selbstwert, den sie mit dem Selbstbild verbindet, und 3. Kontrollüberzeugungen, d.h. Erfahrungen und Erwartungen dahingehend, ob man in seinem Leben etwas bewegen kann.[7]

Betrachtet man diese drei Kriterien genauer, lässt sich die Eignung des Mannheimer Schlosses für Identitätsstiftung erörtern.

5 *Mannheimer Morgen* 04.05.1951: Mannheimer Schloß soll und darf nicht verkommen: Weitere Teile werden nach und nach ausgebaut.

6 *L. **Gall***, Bürgertum in Deutschland, Berlin 1989, S. 223.

7 *K. **Haußer***, **Identitätspsychologie, Berlin 1995.**

Abb. 3: Schlosszugang mit Wachhäuschen vor 1939 im ursprünglichen Zustand *(Stadtarchiv Mannheim).*

Das Selbstbild, das erste Element von Identität, enthält eine Antwort auf die Frage: Wer bin ich? Ein Kultur-Redakteur des Mannheimer Morgen nannte das Schloss ein „Relikt aus Zeiten, die unrühmlich endeten".[8] Er bezog sich ausdrücklich auf das Schloss als kurfürstlichen Herrschaftssitz, der mit dem Auszug des Hofes seine Funktion verlor. Mehr noch, er sah das Schloss als „Trauma", als eine Wunde, die Mannheim durch den Machtverlust erlitt und die durch die Schlossruine seit 1943 sinnbildlichen Ausdruck erhielt. Diese Sicht ist die Perspektive eines bürgerlichen, durch Handel reich gewordenen Mannheims, wie es zu Beginn des 19. Jahrhunderts bestand. Es ist das Mannheim, das sein Nationaltheater feierte. Doch spätestens seit Ende des 19. Jahrhunderts war Mannheim Industriestadt und im Deutschen Reich als das „rote Mannheim" bekannt. In einer proletarischen Kultur wirken Schlösser fremd, sie haben nicht einmal Feindstatus. Inwiefern das Schloss im Selbstbild der zahlreichen Mannheimer Immigranten eine Rolle spielt, kann hier nicht behandelt werden und wäre eine eigene Studie wert.

Das zweite Element von Identität, die Selbstbewertung, gibt eine Antwort auf die Frage: Was bin ich wert? Ein Schloss in der Stadt zu haben, kann der Selbstwert-

8 **Kulturredaktion Mannheimer Morgen, Telefoninterviews zum Mannheimer Schloss im Dezember** 2001 (Durchführung H.A. Mieg).

erhöhung dienlich sein. Voraussetzung dürfte sein, dass das Schloss auch als solches wahrnehmbar ist und sich nicht in einem verwahrlosten Zustand befindet. Beides trifft auf das Mannheimer Schloss zu.

Weniger einfach liegt der Fall beim dritten Element, den Kontrollüberzeugungen, welche wesentlich zur Identität zählen. Die Annahme der eigenen Selbstwirksamkeit kann erfolgsfördernd sein. Das Mannheimer Schloss war jedoch bislang nicht geeignet, den Bürgern ein Gefühl von Selbstwirksamkeit zu vermitteln. Im Gegenteil: Schlossaufbau und Schlossverwaltung waren nach dem Krieg weitgehend Sache des Landes und nicht der Stadt. Das Schloss verkörperte eine Amtsfunktion, der gegenüber die Bürger weitgehend eine Bittsteller- oder Abhängigenrolle einnahmen. Dies war keineswegs eine Entwicklung, die ein ausrangiertes Kurfürstliches Schloss mit Notwendigkeit nehmen musste. Nach 1900 bis zum Zweiten Weltkrieg gab es etliche Initiativen einer städtischen Aneignung. Eine städtische Bibliothek zog ein, hinzu kamen städtische Spezialsammlungen. Doch war das Schloss zu groß, als dass sich daraus eine dominante, funktionsbestimmende Nutzung hätte ergeben können. Der Wasserturm als städtisches Infrastrukturgebäude eignete sich viel besser, das Gefühl von Wirkungsmacht zu vermitteln.

Zusammenfassend lässt sich sagen: Nach Maßgabe der Wohnzufriedenheit ist das Schloss nicht nötig, dem Verkehr ist es ein Hindernis und für seine Lage in der Stadt ist es zu groß, um als ein Gebäude, als eine Figur, wahrgenommen zu werden. Durch seine staatliche Nutzungsgeschichte ist es den Bürgern etwas verleidet und nur bedingt zur Identitätsstiftung geeignet.

4. Wahrnehmungsgeschichte des Schlosses nach 1945

Als Datengrundlage zur Wahrnehmung des Mannheimer Schlosses dient die im Stadtarchiv dokumentierte Presseberichterstattung. Zum Vergleich lässt sich die Berichterstattung über den Wasserturm heranziehen. Abbildung 4 zeigt die Chronik der Berichterstattung seit 1945 in Abschnitte von zehn Jahren zusammengefasst. Die Balken zeigen an, wieviele Presseberichte in dem jeweiligen Zeitraum archiviert wurden, und zwar links in hellerem Grau für das Schloss und rechts in dunklerem Grau zum Vergleich für den Wasserturm. Grundsätzlich erschienen mehr Beiträge über das Schloss als den Wasserturm: 391 Beiträge zum Schloss und 232 zum Wasserturm. Dies ist nicht verwunderlich, schließlich ist das Schloss entschieden größer und überbaut die Gebäudefläche des Wasserturms um mehr als das 15fache.

Als das Schloss 1945 in Ruinen lag, war der Wiederaufbau durchaus strittig. In der Rhein-Neckar-Zeitung vom 1.12.1945 hieß es unter dem Titel „Kampf den Ruinen“: „Das Mannheimer Schloß ist tot. Es ist ausgebrannt und von seinem liebenswürdigen Glanz stehen nur noch die Fassaden“. Man sprach bereits von einer möglichen „Renaissance als Bau“ und zwar als Wohnanlage für 1.200 Menschen; entsprechende Pläne

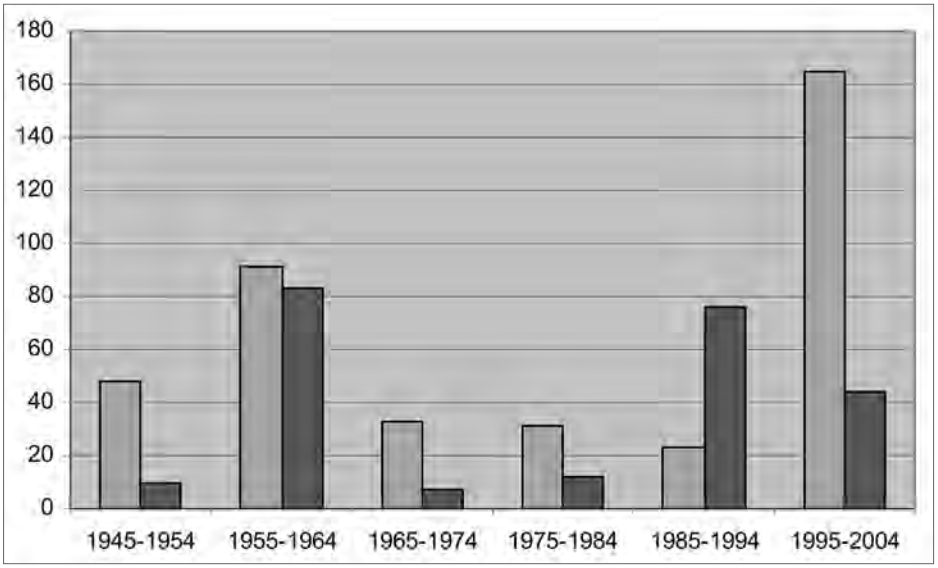


Abb. 4: Anzahl der Presseberichte über das Mannheimer Schloss (hellgraue Balken) und den Wasserturm (dunkle Balken) gemäß der Dokumentation im Stadtarchiv Mannheim.

des Bezirksbauamtes lagen vor.[9] Dazu kam es jedoch nicht, vielmehr zog 1951 das Finanzamt ein, und 1955 die Wirtschaftshochschule. In einem zeitgenössischen Lied der Mannheimer Bänkelsänger Maurer und Ziegler hieß es in Anspielung darauf, dass im Ostflügel dereinst auch die kurfürstlichen Stallungen untergebracht waren: „Wenn das der Kurfürst wüsst / dass man Studenten züchtet / auf seinem Pferdemist."[9]

1961 wurden die Renovationsarbeiten am Mittelpavillon beendet. Damit war 16 Jahre nach dem Krieg der Wiederaufbau im Wesentlichen abgeschlossen. Allein im Juli 1961 kamen 3.500 Besucher, neugierig über das wiedereröffnete Schloss. Der Mannheimer Morgen stellte fest: „Schloßführungen sind sehr beliebt". Drei Jahre später war das Interesse jedoch wieder verebbt. Am 23. November 1964 wurde vom „Vergeblichen Warten auf Schloßbesucher" berichtet, ja selbst Schulklassen würden ausbleiben. Die Führungen wurden im Winter zeitweilig eingestellt. Die Wiederaufnahme im Frühjahr 1965 kommentierte die Rhein-Neckar-Zeitung mit den Worten: „Eigentlich ist es beschämend, wie wenige Mannheimer erst das kurfürstliche Schloß von innen sahen."[10]

9 *E. Gläser*, Kampf den Ruinen: Ein Plan zur Umwandlung des Mannheimer Schlosses, in: *Rhein-Neckar-Zeitung* 01.12.1945.

9 *G. Hiltl* (s. A 3).

10 *Rhein-Neckar-Zeitung* 05.03.1965: Vom Rittersaal zur Krypta: Schloßbesichtigungen beginnen wieder – Einführungsvortrag am Samstag.

In dieser zweiten Periode von 1955 bis 1964 erwacht die Berichterstattung über den Wasserturm. Allein 56 dieser Beiträge fallen ins Jahr 1956. Damals ging es um die Frage der Renovierung bzw. Neugestaltung des Turms: Sollte der Wasserturm in alter Form restauriert werden oder sollte er nicht zweckmäßiger neu gestaltet werden? Es gab einen Wettbewerb und eine Ausstellung. Was keiner vermutet hatte: Es kam zu einer „Schlacht um den Wasserturm", in die sich auch Presse und Öffentlichkeit warfen. Im Mai 1956 veranstaltete der Mannheimer Morgen eine Abstimmung über die Gestaltungsvorschläge und berichtete: „Zwischen Historismus und Supermoderne. Wasserturmfrage entzündet den Bürgersinn. Rund 4.000 Mannheimer waren bereits in der Ausstellung. Hunderte teilten dem ‚MM' ihre Meinung mit".[11]

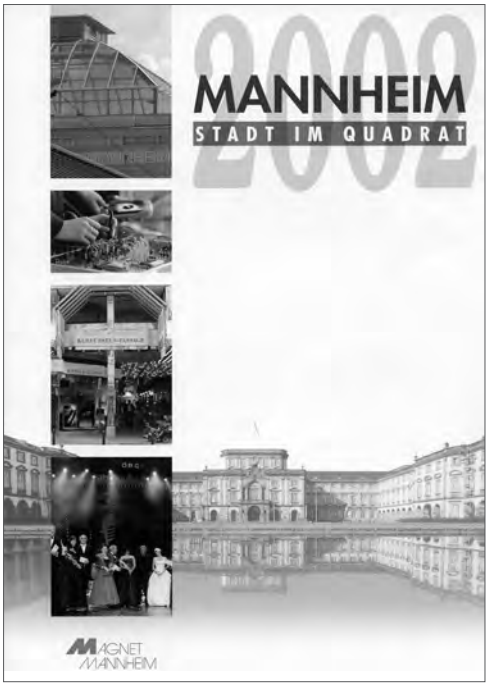
Typische Zuschriften waren: „Als geborene Mannemer möchten wir doch unseren alten Wasserturm wieder haben." Oder: „Der Wasserturm soll unverändert wieder aufgebaut werden, andernfalls verliert Mannheim sein schönstes Symbol."

Bereits am folgenden Tag beschrieb der Mannheimer Morgen die Lage wie folgt: „Wir verraten keine Neuigkeit. [...] Es hat sich inzwischen längst herumgesprochen: Die Mannheimer wollen ihren alten Wasserturm wieder haben. Kein anderes Resultat konnte erwarten, wer die Mannheimer kennt."[13] Und am 23.05. war die Sache entschieden. Der Mannheimer Morgen titelte: „Eindeutiger als die OB-Wahl: Klare Mehrheit für den alten Wasserturm. Rund 5.000 Bürger äußerten ihre Meinung / Auch Mannheimer, die im Ausland leben, meldeten sich zu Wort".[14]

Die Zuneigung der Mannheimer zu ihrem Wasserturm offenbarte sich auch 1989 zur Hundertjahrfeier seiner Einweihung. Es gab ein eigenes Wasserturmfest. Für das Jahr 1989 finden sich 36 Berichte im Stadtarchiv. Weniger bekannt – zumal auch weniger eindeutig belegt – ist die Einweihung des Schlosses 1760, zu deren 200-jährigen Wiederkehr man im Jahr 1960 durchaus ein Fest hätte veranstalten können. Der Mannheimer Morgen kommentierte am 27.06.1960 den Schlossgeburtstag lakonisch: „Einst größtes Fürstenschloß, heute Amtssitz. Vor 200 Jahren wurde das Mannheimer Schloß fertiggestellt."

Bis in die 1980er Jahre nahm die Aufmerksamkeit für das Schloss leicht aber stetig ab. Ein mehrsprachiger Bildband über Mannheim aus dem Jahre 1971 beginnt mit einem Bild vom Hafen, dann folgen nicht etwa Wasserturm oder Schloss, sondern ein Bild von der Auffahrt zur Rheinbrücke mit Jesuitenkirche und Sternwarte. Der Bildband zeigt – ohne es so zu nennen – den Blick eines automobilisierten Touristen, der in eine Stadt fährt, um Sehenswürdigkeiten zu besichtigen. Hafen, Schloss, Markt, Museen. Der Band endet mit einem Blick aufs Heidelberger Schloss: „Krone des Neckartals ist Heidelberg, Krone Heidelbergs aber ist die berühmte Schloß-

11 *Mannheimer Morgen 17.05.1956:* Zwischen Historismus und Supermoderne
13 *Mannheimer Morgen* 18.05.1956: Mannemer hängen am alten Turm.
14 *Mannheimer Morgen* 23.05.1956: Eindeutiger als die OB-Wahl.



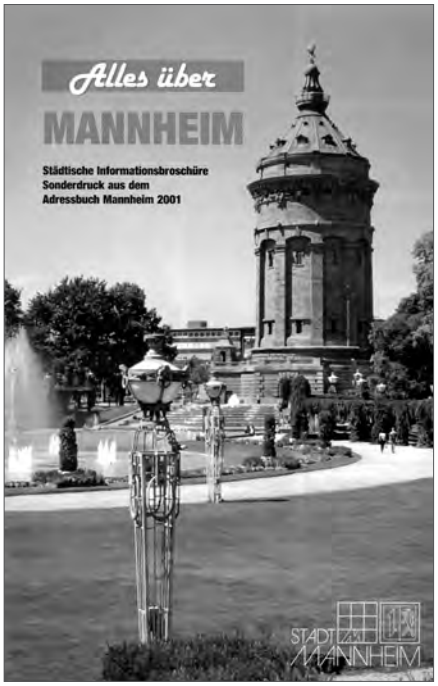


Abb. 5 u. 6: Schloss und Wasserturm im Mannheimer Stadtmarketing.
links: Werbebroschüre des Verkehrsvereins Mannheim 2002; rechts: Bürgerinformation 2002.

ruine"[15]. Mannheims Schloss wurde im eigenen Bildband von der Ruine des Heidelberger Schlosses ausgestochen.

Was beim Blick ins Stadtarchiv verblüfft, ist die Entwicklung der letzten zehn Jahre. Allein für das Jahr 1995 finden sich 30 Beiträge zum Schloss. Woher rührt diese neue Aufmerksamkeit? Ein Großteil ist auf die publikumsträchtigen Konzertveranstaltungen im Ehrenhof des Schlosses zurückzuführen. Zum andern sehen wir hier das Resultat gezielten Stadtmarketings. Wer Ende der 1980er Jahre nach Mannheim kam, den begrüßte die Broschüre „Mannheim Stadt der Quadrate" mit einer Abbildung des geschmückten Wasserturms. 2002 erschien die Broschüre des Amts für Wirtschaftsförderung: „Mannheim Stadt im Quadrat" mit Ehrenhof des Schlosses, Bahnhof, Hightech, Kurfürsten-Passage und Oper (vgl. Abb. 5). Damit wurde das Schloss wieder ein Mittel der Mannheimer Außendarstellung. Gleichwohl zeigte die stadtinterne Bürgerinformation weiterhin als städtischen Identitätspunkt den Wasserturm (Abb. 6).

15 *R. Schuler*, Mannheim in Farben. Heidelberg 1971, S. 63.

Die Presseberichterstattung zum Mannheimer Schloss bietet einen Überblick über dessen Wahrnehmungsgeschichte. Im Vergleich mit der Berichterstattung zum Wasserturm zeigt sich:

▷ 1. Wasserturm wie Schloss erlangten nach dem Krieg Aufmerksamkeit durch die Wiederaufbaumaßnahmen, wobei die Diskussion um den Wasserturm deutlich emotionaler und unter größerer Beteiligung der Mannheimer und Mannheimerinnen geführt wurde.

▷ 2. Während die 100-Jahre-Geburtstagsfeier des Wasserturms 1989 zu einem Stadtfest wurde, gab es keine entsprechende 200-Jahre-Geburtstagsfeier des Schlosses. Der Termin fand im Fall des Schlosses offenbar keine öffentliche Beachtung.

▷ 3. Die öffentliche Wahrnehmung des Schlosses nahm bis Ende der 1980er Jahre ab. Nach der deutschen Wiedervereinigung trat ein deutlicher Trendwechsel ein. Das Schloss wurde sozusagen wiederentdeckt.

4.1. Zum Schicksal der Schlosswachhäuschen

Eine Aufnahme aus den 1930er Jahren (Abb. 3) zeigt den Zugang zum Ehrenhof mit den Schlosswachhäuschen, die den Zugang zum Schloss markierten. Die Wachhäuschen dienten jedoch nicht nur zur Abgrenzung des Ehrenhofs und der Schlossfreiheit gegenüber der Stadt, sondern waren auch Teil einer gewollten und geplanten Inszenierung des Schlosses. Indem sie die Sicht verdeckten, erzeugten sie auch eine gewisse Spannung des Entdeckens. Erst mit Durchschreiten des durch die Wachhäuschen markierten Zugangs wurde das ganze barocke Ausmaß des Ehrenhofes sichtbar. Dies war umso wichtiger, da das Mannheimer Schloss auf gleicher Ebene wie sein Zugang liegt. Bei anderen bedeutenden Schlössern, etwa in Versailles oder Würzburg, liegt das Schloss auf einer leichten Erhebung, einer Calottenbühne, so dass sich beim Zugang auf das Schloss immer wieder neue Perspektiven ergeben.

Im Krieg brannten die Schlosswachhäuschen aus und erhielten ein Notdach. Danach wurde das Bezirksbauamt erster Nutzer. Die Nähe zum Schloss und die physische Beengtheit im Wachhäuschen mögen dazu geführt haben, dass im Bezirksbauamt der Wiederaufbauwille Platz ergriff. Im August 1955 beschrieb der Mannheimer Morgen den Zustand des westlichen Wachhäuschens als eine „Gefahr für Leib und Leben“[16] aller Besucher des dort untergebrachten Jugendförderungsamts. Eine gründliche Renovierung sei notwendig, Mittel stünden nicht zur Verfügung. Ein Jahr später vermeldeten die Zeitungen die Pläne des Tiefbauamtes zur Verbreiterung der Bismarckstraße. Die Allgemeine Zeitung berichtete Ende August 1956, dass die beiden Schlosswachhäuschen weiter zurückgesetzt werden würden, da diese von Amts wegen als „verkehrsstörend“ empfunden wurden. 1958 war es dann soweit. Die Wachhäuschen wurden vorläufig rückgebaut. Am 22. August schrieb der Mannheimer Morgen:

16 *Mannheimer Morgen* 11.08.1955: Wer wacht über die Wachhäuschen am Schloß?

„Den freien Blick auf das Schloß, der durch keine künstliche Barriere beeinträchtigt wird, kann der aufmerksame Besucher zur Zeit von der Breiten Straße aus genießen, nachdem die vielumkämpften Schloßwachhäuschen säuberlich numeriert und registriert vorläufig abgetragen worden sind. Was in grauer Vorzeit der Kurfürst von der Pfalz eben durch diese Häuschen anstrebte - nämlich die Isolierung der fürstlichen Residenz von der Stadt - ist jetzt für kurze Zeit ins Gegenteil verkehrt worden: Das Mannheimer Schloß ist eine natürliche Verbindung mit der City eingegangen, und vielen Mannheimern scheint - wie Telefonanrufe und Leserbriefe bei der MM-Lokalredaktion beweisen - diese neue Perspektive wesentlich besser zu gefallen, als das alte Bild, das nach den vorliegenden Plänen wiederhergestellt sein wird, sobald die Wachhäuschen (mit einer Drehung um 180 Grad und einer Rückversetzung um 9,50 Meter) wieder aufgebaut sind."

Kurz darauf kam es zu einer „Umfrage" des Verkehrsvereins (!). Sie erbrachte ein eindeutiges Abstimmungsergebnis, das lautete: „Weg mit den Wachhäuschen!"[17] 338 von 457 befragten Mitgliedern des Verkehrsvereins sprachen sich dafür aus, dass die Schlosswachhäuschen völlig verschwinden sollten.

Aus heutiger Sicht mag man den Verlust der Wachhäuschen den Ämtern und einzelnen Bauräten zurechnen. Doch die Entscheidung wurde eher getragen von einer allgemeinen Lieblosigkeit dem Schloss gegenüber sowie einer Begeisterung für Verkehrsplanungen und Ideen des fließenden Verkehrs. Nur wenige kritische Stimmen artikulierten sich laut. So schrieb ein gewisser Adolf Zopf in der Rhein-Neckar-Zeitung am 17.08.1959 einen Artikel unter dem Titel: „In memoriam Schloß-Wachhäuschen: Ketzerische Betrachtungen zu einem viel diskutierten Thema – Haben wir zu früh abgerissen?" Die Redaktion sah sich zu der Vorbemerkung veranlasst, dass kommende Generationen zweifellos nach dem Verbleib der Wachhäuschen fragen würden und dass man sich nicht dem Vorwurf aussetzen wolle, zu wenig darüber nachgedacht zu haben. Adolf Zopf schrieb: „Ohne Wachhäuschen und Gittermauern ist dieser Ehrenhof' nun zum offenen Schloßhof geworden, der ins Verkehrsgebiet zerfließt, in die Breite, ins Uferlose, und all dies ohne Not, denn der Verkehr flutet daran vorbei: man hat das Schloß popularisiert, man hat seine stolze Haltung gemein gemacht, man hat den Bau aus seiner vornehmen Reserviertheit herausgerissen und auf die Gasse gestellt."

Danach wurde es still um die Wachhäuschen. Wie bei vielen anderen Gebäuden in Mannheim, die nach dem Krieg niedergelegt oder rückgebaut wurden, um dem Verkehr oder der Moderne Platz zu machen, gilt: Einmal aus dem Stadtbild verschwunden, ist auch fast schon die Erinnerung gelöscht. Für die Jahre 1973 und 1974 fanden sich zwei Reminiszenzen im Mannheimer Morgen. Unter dem Titel „Schloßhof zum Parkplatz degradiert"[18] wurde die vollständige Öffnung des Ehrenhofes (Schlosshofes)

17 *Mannheimer Morgen* 01.10.1958: Weg mit den Wachhäuschen!
18 *Mannheimer Morgen* 08.06.1973: Schloßhof zum Parkplatz degradiert.

zur Stadt hin bedauert: „Hier [am Schlosshof] ist eigentlich in den letzten Jahren genug gesündigt worden. Statt die Anlage in die Stadt einzubinden, wurde sie durch den Straßenbau abgeschnürt. Dann fielen die Schloßhäuschen, schließlich die alten Sandsteinsäulen am Eingang. Dann verschwanden die eisernen Schmuckketten und machten Nullachtfünfzehn-Verkehrsleitpfählen Platz. Und nun wird der Anlage ein weiterer Stoß versetzt, indem man ihre Geschlossenheit zerreißt und sie zum Parkplatz degradiert."

Zwanzig Jahre später verliert sich die Spur der Wachhäuschen. Der Mannheimer Morgen berichtet im November 1998,[19] dass die Steine der verschwundenen Wachhäuschen in Schwetzingen für Renovierungen verwendet wurden. Zusammenfassend lässt sich sagen: Eine Aneignung des Schlosses hat bis Ende der 1980er Jahre definitiv nicht stattgefunden. Mit dem Abriss der Schlosswachhäuschen wurde der Zugang zum Schloss gewaltsam geöffnet, ohne dass die Mannheimer den Zugang tatsächlich gesucht hätten. Das Schloss leistete also nicht nur keinen positiven Beitrag zu den geteilten Kontrollüberzeugungen (als Teil von städtischer Identität), sondern es scheint vielmehr so zu sein, als sei das Schloss selber als eine Art dunkle Stelle oder gar Wunde wahrgenommen worden, als etwas, das potenziell unter Kontrolle gehalten werden musste. Von daher sprach der Kulturredakteur des Mannheimer Morgen vom Schloss als „Trauma", einem „Relikt aus Zeiten, die unrühmlich endeten".[20]

5. Schluss

Abschließend sei auf zwei Entwicklungen hingewiesen, welche das Mannheimer Schloss den Bürgern und Bürgerinnen der Stadt wieder näher bringt. Wie erwähnt hat seit 1990, d.h. nach der deutschen Wiedervereinigung, das Schloss neue Aufmerksamkeit gewonnen. Der Ehrenhof ist Dank seines Inszenierungspotenzials ein Tor zur Stadt und zu den Herzen der Menschen geworden. Hierzu trug auch die 400-Jahr-Feier Mannheims im Jahre 2007 bei, bei der das Schloss eine maßgebliche Rolle spielte.

Darüber hinaus hat das Schlossgebäude neue Funktionen übernommen, unter anderem als Universitätsgebäude. Mit der Universität wandelt sich auch das Schloss. Die Zivilgesellschaft nimmt neuen Anteil an Universität und Schloss, indem zum Beispiel von privaten Spendern die Renovation einzelner Hörsäle finanziert wurde. Die Hörsäle tragen nun die Namen der Sponsoren. Und über die sich wandelnde Rolle als Universität erfährt auch das Schloss nach einem halben Jahrhundert Missachtung und Dornröschenschlaf wieder erneute Wertschätzung.

19 *Mannheimer Morgen* 04.11.1998: Steine der Wachhäuschen verschwunden.
20 (s. A 20).

Tammo Grabbert

Soziale und ethnische Segregation in schrumpfenden Städten

Eine empirische Untersuchung in Leipzig und Essen

1. Einleitung

Schrumpfende Städte gibt es in den alten Bundesländern bereits seit den 1960er Jahren. Erst infolge starker Schrumpfungsprozesse ostdeutscher Städte im Anschluss an die politische Wende wurde jedoch die bis dato überwiegend tabuisierte Thematik in den letzten Jahren zunehmend in Politik, Medien und Wissenschaft diskutiert.

Angesichts des demographischen Wandels ist heute bereits vorgezeichnet, dass sich in den nächsten Jahren und Jahrzehnten immer mehr Städte in Deutschland zu schrumpfenden Städten entwickeln werden.[1] Die Schrumpfung von Städten bringt aber spezifische Probleme mit sich, die die Kommunen vor große Herausforderungen stellen. Zu deren Bewältigung sind bisher allerdings nur wenige Konzepte entwickelt worden, auch weil es an wissenschaftlichen Erkenntnissen über das Phänomen mangelt. Neben den Versuchen neuerliches Wachstum zu erzeugen, richten sich diese Strategien in erster Linie auf die Stabilisierung der Wohnungsmärkte beziehungsweise den Erhalt der Wohnungsbaugesellschaften. Deutlichster Ausdruck davon sind die Bund- und Länderprogramme „Stadtumbau Ost" und „Stadtumbau West". Nach Häußermann und Siebel hat Schrumpfung jedoch in mindestens sechs Dimensionen Folgen für die Stadt.[2] Abgesehen vom Wohnungsmarkt ist die Entwicklung der Stadtgestalt, der Urbanität, der Infrastruktur, der städtischen Finanzen und der Segregation betroffen.

Die residenzielle Segregation wiederum ist das Hauptthema der Stadtsoziologie. Die Bewertung von Segregation ist allerdings in der Wissenschaft bis heute umstritten. Bezüglich der ethnischen Segregation wird debattiert, ob diese der gesellschaftlichen Integration hilfreich ist oder sie verhindert.[3] In der Politik und in den Medien

1 Demgegenüber können langfristige Prognosen über die ökonomische Entwicklung der Städte kaum getroffen werden. Vgl. *A. Göschel,* Stadtumbau – Zur Zukunft schrumpfender Städte vor allem in den neuen Bundesländern, in: Informationen zur Raumentwicklung (10/11) 2003, S. 606.

2 *H. Häußermann/W. Siebel,* Schrumpfende Städte – schrumpfende Phantasie, in: Merkur (664) 2004, S. 684.

3 Vgl. z. B. *F. Heckmann*, Ethnische Minderheiten, Volk und Nation, Stuttgart 1992; *W. Heitmeyer,* Versagt die „Integrationsmaschine" Stadt? in: *ders./R.Dollase/O. Backes* (Hrsg.), Die Krise der Städte, Frankfurt a.M. 1998.

scheint diese Frage offenbar bereits entschieden zu sein. Im Zuge der Einwanderungsdebatte wird hier die räumliche Konzentration von Migranten[4] immer wieder als Problem herausgestellt. Bezüglich der sozialen Segregation wird hingegen auch in der Soziologie überwiegend von negativen Effekten ausgegangen, welche die sozialen Ausgrenzungsprozesse verstärken können. Zum Beispiel kommen Gestring et al. zu dem Schluss: „Nicht die ethnische, sondern die soziale Segregation und die Stigmatisierung von außen sind Ursachen benachteiligender Effekte."[5] In letzter Zeit richtet sich in diesem Zusammenhang auch die öffentliche Aufmerksamkeit auf die Segregation von einkommensschwachen Personen. Beispielsweise wurde im Zuge der Debatte über eine neue Unterschicht in Deutschland häufiger über angebliche „Armenghettos" in den Großstädten berichtet.

Dieser Beitrag beschäftigt sich mit der Entwicklung von Segregationsprozessen unter Schrumpfungsbedingungen: Hat die Stadtschrumpfung einen Einfluss auf den Verlauf der sozialen bzw. ethnischen Segregation? Kommt es unter Schrumpfungsbedingungen zu einer Verstärkung oder einem Rückgang der Segregationserscheinungen?[6]

Im Folgenden wird zunächst kurz in die Schrumpfungsgeschichte der Untersuchungsstädte Leipzig und Essen eingeführt. Es folgt eine Erläuterung des Phänomens Segregation und die Vorstellung der Untersuchungshypothesen. Daran anknüpfend wird über das methodische Vorgehen informiert, bevor schließlich die Ergebnisse der Untersuchung präsentiert werden. Zum Schluss stellt sich die Frage, inwieweit Stadtschrumpfungsprozesse Einflüsse auf die gemessenen Segregationserscheinungen hatten.

2. Die Untersuchungsstädte

2.1. Leipzig als schrumpfende Stadt

Bereits in der Zeit der DDR erfuhr Leipzig einen fast kontinuierlichen Bevölkerungsrückgang. Die sozialistische Wohnungspolitik, nach der der gerade in Leipzig dominante gründerzeitliche Altbaubestand durch Desinvestitionen massiv heruntergewirtschaftet wurde und in Teilen verfiel, führte zu einer dauerhaften Verschlechterung der Wohn- und Lebensbedingungen in der Stadt. Hohe Umweltbelastungen durch die ansässigen Industriebetriebe kamen hinzu und veranlassten zahlreiche Einwohner zum Umzug in andere Regionen des Landes.

4 **Aus Gründen der Lesbarkeit wird die männliche Form verwendet, gemeint sind aber immer beide Geschlechter.**

5 *N. Gestring/A. Janßen/A. Polat*, Prozesse der Integration und Ausgrenzung, Wiesbaden, S. 128.

6 **An dieser Stelle möchte ich allen Mitarbeitern der städtischen Ämter danken, die mir bei der Daten-** und Informationsbeschaffung behilflich waren. Insbesondere danke ich Franz Beuels vom Statistikamt Essen und Gabriele Jackisch-Tetzel vom Sozialamt Leipzig.

Nach der Wende beschleunigte sich dieser Prozess. Auf ökonomischer Ebene erlitt die Stadt einen „radikalen Strukturbruch".[7] Die verschlissenen, altindustriellen Anlagen erwiesen sich als nicht wettbewerbsfähig, die dominierenden Wirtschaftsbereiche Bergbau und chemische Industrie als nicht zukunftsträchtig. Das Resultat war ein dramatischer Arbeitsplatzabbau, der durch massive Gewerbe- und Einzelhandelssuburbanisierung während der 1990er Jahre noch forciert wurde.[8] Zwar verzeichnet Leipzig seit einigen Jahren Beschäftigungszuwächse im tertiären Sektor, diese können aber bis heute die Verluste im sekundären nicht kompensieren. Folglich ging im Zeitraum 1995 bis 2005 die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Bezirk Leipzig von 337.444 kontinuierlich auf 257.462 zurück. Dies entspricht einem Verlust von knapp 24 Prozent.[9] Auch die Bevölkerungsverluste der Stadt setzten sich nach 1990 zunächst ungebrochen fort. Die Leipziger Einwohnerzahl ist von 1988 bis 1998 um über 107.000 Einwohner geschrumpft – „das ist der mit weitem Abstand absolut höchste Bevölkerungsverlust in den neuen Ländern".[10] Die Ursachen dafür liegen in einem massiven Rückgang der Geburtenzahlen sowie weiteren Wanderungsverlusten, insbesondere durch arbeitsmarktorientierte Wanderung in die alten Bundesländer sowie nachgeholter Wohnsuburbanisierung in den 1990er-Jahren. Erst nach der Jahrtausendwende stabilisierten sich die Einwohnerzahlen der Stadt.[11]

2.2. Essen als schrumpfende Stadt

Die Kohle- und Industriestadt Essen erfuhr bald nach dem Zweiten Weltkrieg neuerliches ökonomisches Wachstum und einen Anstieg der Bevölkerungszahl.[12] Doch bereits Ende der 1950er Jahre setzte ein tiefgreifender Strukturwandel ein, der die Stadt aufgrund ihrer einseitigen Wirtschaftsstruktur besonders hart traf. Den Beginn machte die dauerhafte Absatzkrise der Kohlewirtschaft; 1986 wurde schließlich mit dem Zollverein die letzte Essener Zeche geschlossen. Ähnlich schwer wirkten sich die Krise der Schwerindustrie und anderer Industriebereiche in den 1970er- und 1980er Jahren aus. Auch hier wurden massiv Arbeitsplätze abgebaut oder ins Umland und Ausland ausgelagert. Zwar erfuhr der tertiäre Sektor in Essen bereits seit den 1960er Jahren ein starkes Wachstum und wurde binnen weniger Jahrzehnte zum dominierenden Wirtschaftszweig in der Stadt, doch konnte diese Entwicklung die Arbeitsplatzverluste im primären und sekundären Sektor nicht ausgleichen. Von 1975 bis 2005 gingen in der

7 *D. Rink,* Leipzig. Gewinnerin unter den Verlierern? in: *M. Vester/M. Hofmann /I. Zierke* (Hrsg.), Soziale Milieus in Ostdeutschland, Köln, S. 77.

8 **Vgl.** *Stadt Leipzig*, Bericht zur Stadtentwicklung, Leipzig 1998, S. 5; *G. Herfert/D. Röhl*, Leipzig – Region zwischen Boom und Leerstand, in: *K. Brake/J. Dangschat/G. Herfert* (Hrsg.), Suburbanisierung in Deutschland, Opladen 2001, S. 155ff.

9 **Quelle:** *Bundesagentur für Arbeit Leipzig.*

10 *G. Herfert/D. Röhl* (s. A 9), S. 152.

11 Quelle: *Amt für Statistik und Wahlen Leipzig.*

12 Vgl. *H. Mohaupt*, Kleine Geschichte Essens, Essen 2002.

Stadt knapp 40.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze verloren - ein Rückgang um 16,5 Prozent.[13]

Mit dem Verlust an Arbeitsplätzen ging auch ein Schrumpfen der Bevölkerungszahl einher. Seit 1963 verliert Essen kontinuierlich Einwohner. Daran konnte auch die ab 1962 erfolgende Zuwanderung ausländischer Arbeitskräfte nichts ändern. Von etwa 730.000 Einwohnern im Jahr 1963 sank die Bevölkerungszahl bis zum Jahr 2005 auf rund 584.000, also um etwa 20 Prozent, ab.[14] Etwa ein Drittel dieses Rückgangs ist auf arbeitsmarktorientierte bzw. umlandorientierte Wanderungsverluste zurückzuführen.[15] Die Mehrheit der Einwohnerverluste Essens wird hingegen durch einen kontinuierlichen Sterbeüberschuss verursacht. Bereits seit 1968 sterben in Essen mehr Menschen als Kinder geboren werden.[16]

3. Segregation

In der Stadtsoziologie wird die ungleichmäßige Verteilung der Wohnstandorte verschiedener sozialer Schichten oder Gruppen über das Stadtgebiet als „residenzielle Segregation" bezeichnet. Dabei gilt: „Je stärker die Streuung der Wohnstandorte von Angehörigen einer Gruppe von der statistischen Zufallsverteilung dieser Gruppe abweicht, desto höher ist das Maß der Segregation".[17] Interpretiert wird Segregation als die Abbildung sozialer Ungleichheit im Raum.

Je nach Einteilung der Gruppen anhand bestimmter Merkmale lassen sich verschiedene Arten der residenziellen Segregation unterscheiden. Betrachtet man die Segregation der Wohnbevölkerung einer Stadt nach sozioökonomischen Merkmalen wie Einkommen, Berufsqualifikation oder Bildungsstand, ist von „sozialer Segregation" die Rede.[18] Die räumliche Verteilung von Gruppen über das Stadtgebiet lässt sich ebenso anhand kultureller Merkmale wie Lebensstil, Religion oder Ethnizität analysieren. Dabei gilt die „ethnische Segregation", also die Segregation nach ethnischer Zugehörigkeit, neben der sozialen Segregation als wichtigster Mechanismus der sozialräumlichen Differenzierung, wenngleich auch Lebensstile zunehmend eine Rolle spielen.[19]

3.1. Über das Zustandekommen von Segregation

Wie lässt sich die Entstehung einer Ungleichverteilung der Wohnstandorte verschiedener Bevölkerungsgruppen in den Städten erklären? Bezogen auf die Vorstel-

13 Quelle: *Bundesagentur für Arbeit.*
14 *H. Mohaupt* (s. A 13), S. 286; *Amt für Statistik, Stadtforschung und Wahlen Essen.*
15 *Stadt Essen*, Halbjahresbericht, Essen 2004.
16 *Initiativkreis Kommunale Wohnungsmarktbeobachtung*, Wohnungsmarkt Essen, Essen 2000, S. 1.
17 *H. Häußermann/W. Siebel,* Stadtsoziologie, Frankfurt a.M. 2004, S. 140.
18 Ebda., S. 143, 151.
19 Ebda., S. 144, 173.

lung, residenzielle Segregation sei die Projektion sozialer Ungleichheit in den Raum, hat Segregation zwei Voraussetzungen, nämlich die Existenz sozialer und räumlicher Ungleichheit.[20] Letztere wird dabei definiert als ungleiche Verteilung von Wohnqualitäten im Stadtgebiet. Die Mechanismen, durch die Haushalte im Raum verteilt werden, können nach Häußermann und Siebel durch zwei Seiten erklärt werden: der Angebotsseite des Wohnungsmarkts und der Nachfrageseite. Dabei ergibt sich letztendlich aus dem Zusammenspiel eines differenzierten Wohnungsangebots mit der unterschiedlichen Ressourcenausstattung der Haushalte die Verteilung der Wohnstandorte der sozialen Gruppen in der Stadt. Dabei haben die Haushalte mit dem höchsten Anteil an Ressourcen die größte Wahlfreiheit, während diejenigen mit dem niedrigsten Anteil das nehmen müssen, was der Wohnungsmarkt für sie übrig lässt. Außerdem spielen noch die Diskriminierung bestimmter Gruppen durch die „Gatekeeper" des Wohnungsmarktes sowie die individuellen Präferenzen der Nachfrager eine Rolle.

3.2. Entwicklung der sozialen und ethnischen Segregation

Gemäß der sozialistischen Wohnungspolitik, die auf die Aufhebung der Klassenschranken zielte, gab es in der DDR keine Segregation nach Einkommen, sondern nach Alter oder politischen Privilegien.[21] Dabei wohnte die Masse der Bevölkerung sozialräumlich vergleichsweise gering segregiert. Anders sah es bei der ethnischen Segregation aus. Die für die Unterbringung ausländischer Arbeitskräfte verantwortlichen Betriebe verwiesen diese fast ausschließlich in Gemeinschaftsunterkünfte, was zu einer gewissen Isolation von den Deutschen führte.[22]

In der Bundesrepublik waren hingegen die für das Zeitalter des 19. Jahrhunderts typischen Armuts- und Elendsviertel weitgehend verschwunden. Doch schon im Verlauf der 1970er Jahre, und verstärkt seit den 1980er Jahren, zeichnet sich offenbar eine erneute Zunahme der sozialen Segregation in den westdeutschen Städten ab, wovon insbesondere die wachsende Zahl der Armen, Arbeitslosen und sozial Schwachen betroffen ist.[23] Inzwischen werden einige Wohnquartiere der Einkommensschwachen als Orte sozialer Ausgrenzung beschrieben. In vielen westdeutschen Städten sind seit den 1970er Jahren Migrantenquartiere entstanden. Das Ausmaß der ethnischen Segregation war dabei relativ hoch. Verschiedene empirische Untersuchungen der Wohnstandorte von Migranten deuten allerdings darauf hin, dass die ethnische Segre-

20 Vgl. *H. Häußermann/W. Siebel,* Soziale Integration und ethnische Schichtung, Berlin und Oldenburg 2001, S. 30 ff.

21 Vgl. *H. Häußermann*, Von der Stadt im Sozialismus zur Stadt im Kapitalismus, in: *ders./R. Neef* (Hrsg.), Stadtentwicklung in Ostdeutschland, Opladen, S. 17 ff.

22 Vgl. *M. Krüger-Potratz*, Anderssein gab es nicht, Münster und New York 1991, S. 178.

23 Vgl. *C. Keller,* Armut in der Stadt, Opladen 1999; *A. Farwick*, Segregierte Armut in der Stadt, Opladen 2001.

gation in westdeutschen Großstädten seit einiger Zeit abnimmt.[24] Insgesamt zeigen in Westdeutschland die Türken als letzte große Einwanderergruppe die stärksten Segregationstendenzen.[25]

4. Untersuchungshypothesen

Zwar sind Segregationsprozesse von der Wissenschaft vielfach erforscht worden, „allerdings – in der Tradition der Chicagoer Schule – also fast ausschließlich in wachsenden Städten mit Engpässen auf dem Wohnungsmarkt [...]. Zu sozial selektiven Prozessen in schrumpfenden Städten sind dagegen derzeit kaum Erkenntnisse in der Literatur aufzufinden".[26] Im Gegensatz zu den nur sehr rar vorhandenen empirischen Erkenntnissen, wurden in den letzten Jahren zahlreiche Texte mit Annahmen über die mögliche Entwicklung von Segregation unter Schrumpfungsbedingungen veröffentlicht, die allesamt von einer Zunahme der sozialen bzw. ethnischen Segregation unter Schrumpfungsbedingungen ausgehen. Als Hauptargument kristallisierte sich die Überlegung heraus, dass entspannte Wohnungsmärkte die Optionen der Nachfrager stark vergrößern, weshalb gerade die kapitalstärkeren Haushalte ungeliebte Nachbarschaften verlassen würden. Entsprechend lauteten die ersten beiden Hypothesen der Untersuchung:

- 1. In schrumpfenden Städten wächst die soziale Segregation.
- 2. In schrumpfenden Städten wächst die ethnische Segregation.

Es war ebenfalls ein Ziel dieser Arbeit herauszufinden, ob sich aus dem Zusammentreffen von Segregations- und Schrumpfungsprozessen Regelmäßigkeiten für eine Stadtentwicklung ableiten lassen, oder ob stadt- beziehungsweise regionalspezifische Bedingungen verstärkt Einfluss nehmen. Um die Auswirkungen von Schrumpfung auf die Prozesse der sozialen und ethnischen Segregation zu untersuchen, bot sich also ein Vergleich an, der die unterschiedlichen Bedingungen in einer west- und einer ostdeutschen Stadt berücksichtigt. Entsprechend lautet die dritte Hypothese:

- 3. In schrumpfenden Städten Ostdeutschlands wachsen die soziale und die ethnische Segregation aufgrund der durch den höheren Leerstand verursachten größeren Optionen auf den Wohnungsmärkten schneller als in schrumpfenden Städten West-Westdeutschlands.

24 Vgl. *H. Häußermann/W. Siebel* (s. A. 18), S. 176.
25 Vgl. *B. Hamm/I. Neumann*, Siedlungs-, Umwelt- und Planungssoziologie, Opladen 1996, S. 210.
26 *ILS* (Hrsg.), Demographische Entwicklung – Schrumpfende Stadt, Dortmund 2002, S. 15.

5. Methode der Untersuchung

5.1. Indizes zur Segregation

Der so genannte Segregationsindex berechnet das Ausmaß der Segregation einer bestimmten Gruppe gegenüber der Restbevölkerung einer Stadt, und der Dissimilaritätsindex berechnet die Segregation zweier unterschiedlicher Gruppen ohne Berücksichtigung der Gesamtbevölkerung. Anhand welcher Merkmale man die Gruppen unterscheidet ist beliebig, richtet sich also nach der Fragestellung. Die Voraussetzung zur Anwendung der Methode ist allerdings eine statistische Erfassung der Wohnstandorte der ausgewählten Merkmalsträger nach einem das Stadtgebiet in mehrere Teileinheiten gliedernden Raster. Da für beide Indizes die gleiche mathematische Formel verwendet wird, ist die formale Berechnung identisch.[27] Die Formel lautet:

$$D = \frac{1}{2}\sum\left|\frac{N_i}{N} - \frac{W_i}{W}\right|$$

Weil die Formel vor dem Hintergrund amerikanischer Verhältnisse entwickelt wurde, bezeichneten Duncan und Duncan mit „N" die Anzahl der „nonwhites", also der Minorität, und mit „W" die Anzahl der „whites", also der Majorität. Entsprechend bezeichnen „N_i" „" und „W_i"„" die Größe der Bevölkerungsgruppen in der jeweiligen Teileinheit „i". Bei der Berechnung wird zunächst für alle Teileinheiten „i" die Differenz der prozentualen Anteile zweier bestimmter Gruppen gebildet. Die einzelnen Beträge werden nun aufaddiert; abschließend wird der daraus resultierende Wert halbiert. Als Ergebnis erhält man einen Wert zwischen 0 und 1. Häufig wird daher der Indexwert in einen Prozentwert umgeformt. Duncan und Duncan haben den Wert interpretiert als Anteil der Minderheit, der umziehen müsste, um eine Gleichverteilung über alle Teileinheiten des Stadtgebietes zu erreichen.

Segregationsindizes eignen sich nur zur Quantifizierung ungleicher Verteilungen von Bevölkerungsgruppen über das Stadtgebiet und nicht zur Messung räumlicher Abstände.[28] Die über die Methode des Segregationsindizes beobachteten Phänomene bilden in erster Linie Strukturen auf der Aggregatebene räumlicher Einheiten ab, die von sich aus noch keine Rückschlüsse auf die Mikroebene der handelnden Akteure zulassen. Jeder Segregationsindex misst Segregation zunächst nur als Zustand. Werden jedoch Zeitreihen zur Entwicklung der Indexwerte in einer Stadt erstellt, lässt sich Segregation auch als Prozess abbilden. Sollen die Indexwerte verschiedener Städte

27 Vgl. *O. Duncan/B. Duncan*, A methodological Analysis of Segregation Indexes, in: American Sociological Review (20) 1955.

28 Vgl. *J. Friedrichs*, Stadtanalyse, Reinbek 1977, S. 222; zum Einfluss der statistischen Größen auf den Indexwert vgl. *A. Janßen,* Segregation in Großstädten: Das Problem von Messung und Interpretation, in: Stadtforschung und Statistik (1) 2004.

miteinander verglichen werden, ist darauf zu achten, dass sich die benötigten statistischen Größen nicht allzu sehr unterscheiden. Ansonsten steigt die Wahrscheinlichkeit statistischer Verzerrungseffekte, die die Signifikanz interstädtischer Segregationsanalysen massiv verringern würden.

5.2. Operationalisierung

Bezüglich der sozialen Segregation richtete sich das Interesse dieser Arbeit auf die Wohnstandortverteilung armer Bevölkerungsgruppen. Entsprechende Untersuchungen werden in der Regel über die Gruppe der Sozialhilfeempfänger operationalisiert. Auch diese Arbeit bildet hier keine Ausnahme, zumal kleinräumige Daten über die Wohnstandortverteilung der Sozialhilfeempfänger in beiden Untersuchungsstädten vorlagen.[29] Die Berechnung von Indizes zur ethnischen Segregation lässt sich in Deutschland in der Regel nur über den Status „Ausländer" operationalisieren, also nicht über ethnische Zugehörigkeit an sich, sondern ausschließlich über eine andere Staatsangehörigkeit. Daten auf kleinräumiger Ebene lagen hierzu in beiden Untersuchungsstädten vor. Allerdings war nur in Essen eine Differenzierung zwischen einzelnen Nationalitäten möglich. Um eine Vergleichbarkeit der Werte zu gewährleisten, wurden Segregationsindizes anhand der Gruppe aller nichtdeutschen Personen berechnet.

Eine Analyse der Segregationserscheinungen in den schrumpfenden Städten Leipzig und Essen erwies sich am geeignetsten zur Überprüfung der Untersuchungshypothesen mit Hilfe der Methode des Segregationsindex. In beiden Städten lagen kleinräumige Daten über die Wohnstandorte von Ausländern und Sozialhilfeempfängern vor. Für die vorliegende Arbeit wurden Indizes auf der Grundlage von zwei verschieden großen räumlichen Aggregatsebenen berechnet, deren jeweilige Anzahl und durchschnittliche Einwohnerzahl in beiden Untersuchungsstädten ähnlich groß und damit vergleichbar war. Die größeren Teileinheiten werden in Essen als „Stadtteile", in Leipzig als „Ortsteile" bezeichnet. Die kleineren Teileinheiten wiederum bilden in Leipzig die „statistischen Bezirke" und in Essen die „Stadtteilbereiche". Darüber hinaus erfüllten beide Städte bei der Gesamteinwohnerzahl sowie dem Anteil der jeweiligen Minorität die zur Anwendung der Methode notwendigen Voraussetzungen der Vergleichbarkeit.

Aufgrund gesetzlicher Änderungen waren die Indexwerte bezüglich der Segregation von Sozialhilfeempfängern nur für den Zeitraum zwischen 1994 und 2005 vergleichbar. Entsprechend wurden für Essen Segregationsindizes für 1994, 1997, 2000 sowie von 2002 bis 2004 berechnet. Die Häufung der Indexberechnungen in den letzten drei Jahren ergab sich zum einen aus dem Umstand, dass in Leipzig nur Daten über die letzten zwei Jahre zur Verfügung standen. Zum anderen wurde zum 1. Januar

29 Genau genommen handelt es sich hier um Empfänger laufender Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen.

2003 die Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung eingeführt. Diese Personengruppe wurde nicht mehr in der Sozialhilfestatistik erfasst und erschien dementsprechend nicht in den Zahlen der Stadt Leipzig. In den Zahlen der Stadt Essen ist diese Personengruppe zwar noch erfasst, eine Sonderauswertung ergab aber keinen relevanten Einfluss auf die resultierenden Segregationsindizes. Bei der Berechnung der ethnischen Segregation waren die Indexwerte ab 1994 unmittelbar vergleichbar. Entsprechend wurden Indizes der Segregation von Ausländern für Leipzig und Essen für 1994, 1998, 2002 und 2005 berechnet. Für dieselben Jahre wurden außerdem Dissimilaritätsindizes der Türken in Essen berechnet.

Für die Untersuchungsstadt Leipzig ergaben sich außerdem zwei Besonderheiten. Dies betrifft zum einen die leichte Zunahme der Einwohnerzahlen seit 2002. Aufgrund der in den 1990er Jahren nach wie vor sehr reichhaltigen Optionen auf dem Wohnungsmarkt,[30] konnten die Hypothesen dennoch für den Zeitraum ab 2002 an Leipzig getestet werden. Zum anderen ist es im Verlauf der 1990er Jahre zu mehreren Eingemeindungen gekommen. Um die Ergebnisse der Indexberechnungen über einen längeren Zeitraum vergleichen zu können, wurden die Werte zunächst für den Gebietsstand der Stadt vom 31.12.1992 berechnet.

Zur Beantwortung der Frage, inwieweit die gemessenen Segregationserscheinungen durch Schrumpfungsprozesse verursacht worden sind, wurden in einem zweiten Schritt verschiedene Ansätze zur Erklärung von Segregation diskutiert. Dazu wurden Erkenntnisse aus der Literatur bzw. aus wissenschaftlichen Studien über die Untersuchungsstädte verwendet sowie quantitative Daten und Informationen aus Gesprächen mit Mitarbeitern der städtischen Ämter.

6. Ergebnisse

Die Entwicklung der Indexwerte der Essener Sozialhilfeempfänger im Untersuchungszeitraum zeigt ein klares Bild: Bis zum Jahr 2002 steigt die Segregation der Sozialhilfeempfänger sowohl auf der Stadtteilebene als auch auf der Ebene der Stadtteilbereiche beinahe linear an. Danach stagnieren die Werte. Festzuhalten bleibt, dass es im Untersuchungszeitraum zu einem eindeutigen Wachstum der Segregation der Sozialhilfeempfänger in Essen gekommen ist. Und zwar sowohl auf der Ebene der Stadtteile, wo insgesamt eine Steigerung von knapp 2 Prozentpunkten[31] gemessen werden konnte, als auch auf der als aussagekräftiger angesehenen kleinräumigeren Ebene der Stadtteilbereiche, wo das Wachstum etwa 2,5 Prozentpunkte beträgt.

30 2004 standen 16 Prozent der Leipziger Wohnungen leer; *Stadt Leipzig*, Bericht zur Stadtentwicklung, Leipzig 2004.

31 Der Einfachheit halber werden die berechneten Indexwerte gemäß der Interpretation von Duncan und Duncan als Prozentwerte betrachtet, die den Anteil der Minderheit angeben, der umziehen müsste, um eine Gleichverteilung der Wohnstandorte im Stadtgebiet herzustellen.

Jahr	Einwohner	HLU in %	IS ST	IS STB
1994	620.595	6,1	0,242	0,300
1997	609.373	6,4	0,252	0,309
2000	596.270	6,0	0,257	0,318
2002	591.890	6,3	0,262	0,324
2003	586.750	7,4	0,261	0,326
2004	586.318	8,3	0,261	0,324

Tab. 1: Segregationsindizes der Sozialhilfeempfänger in Essen.
HLU in % = Anteil der Empfänger laufender Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen an der Gesamtbevölkerung in Prozent;
IS ST/STB = Index of segregation (Segregationsindex) berechnet auf der Ebene von 50 Stadtteilen (ST) und 312 Stadtteilbereichen (STB).
(Quellen: Amt für Statistik, Stadtforschung und Wahlen Essen; eigene Berechnungen).

Einwohner	HLU in %	IS OT
454.299	6,4	0,215
456.047	6,9	0,215

Tab. 2: Segregationsindizes der Sozialhilfeempfänger ohne Empfänger von Grundsicherung in Leipzig.
IS OT = Index of segregation (Segregationsindex) berechnet auf der Ebene von 49 Ortsteilen.
(Quellen: Sozialamt Leipzig; eigene Berechnungen).

Für Leipzig ist – unter Berücksichtigung der geringen Ausprägung der sozialen Segregation in der DDR – zum Zeitpunkt der deutschen Wiedervereinigung nur von einem sehr geringen Ausmaß der Segregation von Sozialhilfeempfängern auszugehen. Aus dem Umstand, dass der Segregationsindex 13 Jahre nach der Wende angibt, dass für eine Gleichverteilung der Wohnstandorte auf Ortsteilebene in Leipzig 21,5 Prozent der Sozialhilfeempfänger umziehen müssten, kann man zwar nicht auf ein kontinuierliches Wachstum der Segregation schließen. Dennoch ist daraus erstens abzuleiten, dass die soziale Segregation in Leipzig im Untersuchungszeitraum gewachsen ist. Zweitens muss dieses Wachstum in Leipzig bedeutend schneller abgelaufen sein als in Essen.

Insofern wird die erste Untersuchungshypothese, nach der die soziale Segregation in schrumpfenden Städten wächst, durch die vorliegenden Ergebnisse bestätigt. Ebenfalls wird durch die Ergebnisse die Annahme der dritten Untersuchungshypothese

	Essen				Leipzig			
Jahr	**Einwohner**	**Ausländer** in %	**IS ST**	**IS STB**	**Einwohner**	**Ausländer** in %	**IS OT**	**IS STB**
1994	620.595	8,9	0,226	0,320	504.822	2,7	0,198	0,357
1998	603.335	9,5	0,246	0,315	453.487	4,1	0,21	0,330
2002	591.890	9,5	0,249	0,312	451.453	5,6	0,243	0,350
2005	584.295	10,0	0,259	0,320	456.644	5,7	0,253	0,328

Tabelle 3: Segregationsindizes der Ausländer in Essen und Leipzig.
Ausländer in % = Anteil der Ausländer an der Gesamtbevölkerung;
IS STB (Leipzig) = Index of segregation (Segregationsindex) berechnet auf der Ebene von 263 statistischen Bezirken.
(Quellen: Amt für Statistik, Stadtforschung und Wahlen Essen; Amt für Statistik und Wahlen Leipzig; eigene Berechnungen).

Jahr	**Einwohner**	**Anteil Türken** in %	**ID ST**	**ID STB**
1994	620.595	2,8	0,367	0,481
1998	603.335	3	0,377	0,463
2002	591.890	2,7	0,389	0,464
2005	584.295	2,8	0,388	0,450

Tab. 4: Dissimilaritätsindizes der Türken in Essen.
Anteil Türken in % = Anteil der Einwohner mit türkischer Staatsbürgerschaft an der Gesamtbevölkerung;
ID ST/STB = Index of dissimilarity (Dissimilaritätsindex) berechnet auf der Ebene der Stadtteile und Stadtteilbreiche.
(Quellen: Amt für Statistik, Stadtforschung und Wahlen Essen; eigene Berechnungen).

bezüglich einer schnelleren Wachstumsgeschwindigkeit der sozialen Segregation in schrumpfenden ostdeutschen Städten für das Beispiel Essen und Leipzig bestätigt.

Der Blick auf die Entwicklung der Segregation von Ausländern und Türken in Essen sowie von Ausländern in Leipzig auf der Ebene der Stadt- bzw. Ortsteile zeigt ein ziemlich einheitliches Bild. So steigt in beiden Städten die Segregation der Untersuchungsgruppen praktisch kontinuierlich an: Bei den Ausländern in Essen zwischen 1994 und 2005 um insgesamt 3,3 Prozentpunkte, in Leipzig um 5,5 Prozentpunkte. Die Segregation der Türken in Essen weist mit insgesamt etwa 2,1 Prozentpunkten das geringste Wachstum auf, wobei es hier zwischen 2002 und 2005 zu einer Stagnation der Entwicklung gekommen ist. Auf der Ebene der Stadtteilbereiche bzw. statistischen Bezirke zeigt sich in den Untersuchungsstädten hingegen ein anderes und weniger

klares Bild. Hier stagniert der Segregationsindex in Essen zwischen 1994 und 2005 bei 32 Prozent, wobei zwischenzeitlich bis zu 0,8 Prozent weniger Ausländer zum Zwecke der Gleichverteilung hätten umziehen müssen. Bei den Türken kommt es sogar zu einem deutlichen Rückgang der Segregation um 3,1 Prozentpunkte. Keinen erkennbaren Trend weist hingegen die Entwicklung der Segregation der Ausländer in Leipzig auf. Hier folgt zwischen den einzelnen gemessenen Werten auf einen Rückgang eine Steigerung und umgekehrt. Die Schwankungen machen im Maximalfall gut 2,5 Prozentpunkte aus. Möglicherweise überschätzt hier aber der geringe Ausländeranteil von 1994 den für dieses Jahr gemessenen Wert. Andererseits weist der Rückgang des Indexwertes des Jahres 2005 um 2,2 Prozentpunkte gegenüber 2002 darauf hin, dass der Einfluss der Minderheitengröße eher vernachlässigt werden kann, da in diesem Zeitraum der Anteil der Ausländer in Leipzig praktisch unverändert geblieben ist.

Zur Beantwortung der Frage nach der Gültigkeit der zweiten Untersuchungshypothese, nach der auch die ethnische Segregation in schrumpfenden Städten steigt, muss zwischen den zwei verschieden großen räumlichen Aggregatsebenen differenziert werden. Während die Untersuchungshypothese für die Entwicklung der ethnischen Segregation auf der Ebene der Stadt- bzw Ortsteile ohne Zweifel angenommen werden kann, muss sie hinsichtlich der Stadtteilbereiche bzw. statistischen Bezirke abgelehnt werden. Bezüglich der Frage nach einem Zutreffen der dritten Untersuchungshypothese kann im Unterschied zur sozialen Segregation nicht von einem sehr niedrigen Stand der ethnischen Segregation in Leipzig für die Zeit unmittelbar nach der Wende ausgegangen werden, da die ethnische Segregation in der DDR erheblich stärker ausgeprägt war als die soziale. Insofern ist für den Zeitraum 1990 bis 1994 kein sprunghaftes Wachstum der ethnischen Segregation anzunehmen. Im Untersuchungszeitraum lässt sich für Leipzig im Vergleich mit Essen kein signifikant schnelleres Wachstum der ethnischen Segregation feststellen. Der indifferente Verlauf der Indexwerte auf der Ebene der statistischen Bezirke wiederum schließt ein schnelleres Wachstum ohnehin aus. Folglich kann die dritte Untersuchungshypothese bezüglich eines schnelleren Anstiegs der ethnischen Segregation in schrumpfenden ostdeutschen Städten nicht angenommen werden.

Die vorgestellten Ergebnisse nehmen in keinem Fall Extremwerte an. Daher ist weder von einer sehr stark noch von einer sehr schwach ausgeprägten Segregation der Untersuchungsgruppen auf den beiden räumlichen Aggregatsebenen auszugehen. Der Vergleich der Werte der Sozialhilfeempfänger lässt darüber hinaus den Schluss zu, dass sich die Verhältnisse in Leipzig den westdeutschen angepasst haben.

7. Erklärungsansätze

Inwieweit sind die beobachteten Segregationserscheinungen in Essen und Leipzig nun auf den Einfluss von Stadtschrumpfung zurückzuführen? Eine Analyse der möglichen Ursachen der sozialen und ethnischen Segregation zeigte, dass kein Erklärungs-

faktor allein ausschlaggebend für die Entwicklung der sozialen und ethnischen Segregation in Essen und Leipzig gewesen sein kann, sondern dass sich die Ergebnisse aus dem Zusammenspiel vieler verschiedener Faktoren ergeben haben müssen. Im Folgenden sollen die wichtigsten Erklärungsansätze kurz dargestellt werden.

Die Folgen von Stadtschrumpfung haben offenbar in beiden Untersuchungsstädten eine wichtige Rolle gespielt. Wie in der Literatur zum Thema angenommen, erhöhten sich durch die wachsenden Leerstände die Optionen der Nachfrager auf dem Wohnungsmarkt, was in einer verstärkten Umzugsmobilität seinen Niederschlag fand. Die Chancen zur Verbesserung der persönlichen Wohnsituation konnten jedoch von Sozialhilfeempfängern und einkommensschwachen Ausländern kaum wahrgenommen werden, da ihnen die Mietpreise trotz entspannter Lage auf den Wohnungsmärkten keinen Zutritt zu den höheren Segmenten gewährten. Insofern verliefen die Umzüge überwiegend sozial selektiv, was zum Anstieg der sozialen Segregation beigetragen hat. Vor allem im Falle Leipzigs ließe sich das relativ schnelle Wachstum der sozialen Segregation anderenfalls kaum erklären.

Ebenfalls dürfte die Verstärkung sozial selektiver Wanderungen unter Schrumpfungsbedingungen eine Ursache für den Anstieg der ethnischen Segregation auf der großräumigeren Aggregatsebene in Essen und Leipzig gewesen sein, zumal ansonsten in Deutschland von einem Rückgang der ethnischen Segregation ausgegangen wird. Da andererseits unter den Bedingungen eines entspannten Wohnungsmarkts wahrscheinlich auch die Optionen weniger einkommensschwacher ausländischer Haushalte wachsen, ließe sich daraus auch ein Teil des Rückgangs bzw. der indifferenten Entwicklung der ethnischen Segregation auf der kleinräumigeren Aggregatsebene erklären, je nachdem, welche Wohnstandortentscheidungen sich aus den Präferenzen ergeben haben. Darüber hinaus können hoher Leerstand und damit einhergehende Desinvestitionen der Vermieter in weniger attraktiven Quartieren die sozial selektive Abwanderung aus diesen Gebieten verstärkt haben.

Abgesehen davon ist der Rückgang von Arbeitsplätzen von Bedeutung. Steigende Arbeitslosigkeit und wachsende Sozialhilfebedürftigkeit erhöhen den Nachfragedruck im Segment preiswerter Mietwohnungen. Verringert sich hier zeitgleich das Angebot und konzentriert sich zunehmend in bestimmten Gebieten, wie dies für Leipzig und Essen beobachtet werden konnte, so trägt dies einen Teil zum gemessenen Anstieg der Segregationserscheinungen bei, zumal für beide Untersuchungsstädte eine deutliche Überlagerung der ethnischen durch die soziale Segregation festgestellt werden konnte. Für die Arbeiterquartiere in Essen kann außerdem vor dem Hintergrund des De-Industrialisierungsprozesses von einem gewissen Einfluss zeitlich vorgelagerter Segregation ausgegangen werden.

Über Schrumpfungsaspekte alleine lassen sich die gemessenen Segregationserscheinungen jedoch nicht erklären. Von den übrigen Erklärungen sollen die wichtigsten hier kurz angesprochen werden. So ist in Leipzig der nach der Wende erfolgte fundamen-

tale Wandel des Wohnungsmarkts von großer Bedeutung. Ohne die veränderten Rahmenbedingungen und die starke Ausdifferenzierung des Wohnungsangebots und der Mietpreise hätten sich die verschiedenen Nachfragegruppen kaum so deutlich nach ihren ökonomischen Ressourcen und Präferenzen im Stadtgebiet verteilen können. Außerdem spielt in Leipzig die Anpassung an westdeutsche Verhältnisse, sowohl ökonomischer als auch mentaler Art, eine wichtige Rolle, was sich offenbar unter anderem in einer allmählichen Wiederherstellung der vorsozialistischen Wohnstandortmuster ausdrückt.

Von großer Bedeutung ist in Essen das Segment der Sozialwohnungen, auf die einkommensschwache Ausländer und Sozialhilfeempfänger sehr stark angewiesen sind. Hier stellten der Rückgang des Bestands sowie die zunehmende räumliche Konzentration in überwiegend benachteiligten Quartieren die wesentlichen Ursachen für den Anstieg der sozialen bzw. der ethnischen Segregation auf Stadtteilebene dar. Die offenbar in Essen praktizierte Belegungspolitik scheint hingegen die entscheidende Erklärung für die Stagnation der Indexwerte der Ausländer und den Rückgang der Werte für die türkische Bevölkerung auf der Ebene der Stadtteilbereiche zu sein.[32] Nebenbei würde dieses gleichzeitig bedeuten, dass sich Segregationsprozesse auch unter Schrumpfungsbedingungen steuern lassen. Ebenso könnte die verstärkte Belegung einiger Wohnkomplexe mit Spätaussiedlern in den östlichen Großsiedlungen ein Sinken der Indexwerte auf der kleinräumigeren Aggregatsebene verursacht haben.

Inwieweit die so genannten Belegrechtswohnungen in Leipzig eine Rolle für die gemessenen Erscheinungen gespielt haben, war hingegen nicht eindeutig zu klären. Offenbar verursacht aber auch hier die zunehmende räumliche Konzentration einen Teil des Anstiegs der sozialen und ethnischen Segregation auf Ortsteilebene. Die über das sächsische Belegungsrechtsgesetz verursachte räumliche Fluktuation eines Teils der Belegrechtswohnungen, bei der jede zweite bis dritte frei werdende Wohnung im rotierenden Verfahren gebunden wird, könnte wiederum die indifferente Entwicklungsrichtung der ethnischen Segregation auf der Ebene der statistischen Bezirke mitverursacht haben. Ebenso könnte die Belegungspolitik des kommunalen Wohnungsunternehmens gegenüber Ausländern oder Spätaussiedlern dafür eine Erklärung sein. Einen weiteren Beitrag zu diesem Phänomen könnten das in Leipzig infolge von Modernisierungs- und Neubaumaßnahmen entstandene kleinräumige Nebeneinander sanierter und unsanierter Wohnungen sowie Stadtumbaumaßnahmen geliefert haben. Darüber hinaus könnte sowohl in Leipzig als auch in Essen eine Stadtpolitik, die zur Desintegration benachteiligter Gruppen und Quartiere beiträgt, sozial selektive Abwanderungen aus bestimmten Gebieten verstärkt haben.

32 Vgl. *B. Klagge*, Armut in westdeutschen Städten, Stuttgart 2005, S. 111 f., 172.

8. Resümee

Stadtschrumpfungsprozesse befördern– zumindest in den Städten Essen und Leipzig – den Anstieg der sozialen Segregation. Dies trifft offenbar ebenfalls auf die ethnische Segregation zu, sofern keine belegungspolitischen Maßnahmen diese Entwicklung unterbinden. Welche politischen Konsequenzen ergeben sich nun aus den Ergebnissen für schrumpfende Städte? Zunächst sei daran erinnert, dass offenbar nicht die ethnische, sondern die soziale Segregation die Ursache benachteiligender Effekte ist. Entsprechend sollten Maßnahmen ergriffen werden, um die räumliche Konzentration einkommensarmer Gruppen und die sich daraus ergebende Verstärkung sozialer Ausgrenzung zu reduzieren, beispielsweise durch einen weiteren Ausbau des Programms „Soziale Stadt".

Eine einflussreiche Rolle könnte außerdem das Segment marktferner Wohnungen spielen. Allerdings sollten sich die belegungspolitischen Maßnahmen eben nicht an der ethnischen Zugehörigkeit, sondern an der Einkommenssituation der Haushalte orientieren. Zu diesem Zweck wäre es von großer Bedeutung, weiterhin marktferne Wohnungen vorzuhalten bzw. dem Rückgang derselben mit Neubauinvestitionen entgegenzutreten, die sich bestenfalls gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilen. Dies wäre insofern wichtig, da sich die Wohnraumversorgung einkommensschwacher Haushalte in schrumpfenden Städten verschlechtert, auch weil infolge der Entspannung der Wohnungsmärkte in benachteiligten Quartieren Bestandsinvestitionen unterlassen werden. Der allgemeine politische Trend weist jedoch in eine andere Richtung. Beispielsweise wird in Essen der heute noch relativ hohe Sozialwohnungsanteil im Jahr 2020 mit 0,3 Prozent praktisch nicht mehr existent sein.[33] In Leipzig wird es bereits im Jahr 2013 keine Belegrechtswohnungen mehr geben. Verstärkt wird diese Entwicklung hin zu einer Überlassung des Wohnungsangebots an die freien Kräfte des Markts durch die überall in Deutschland zu verzeichnenden Verkäufe von kommunalen Wohnungen und von gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaften an private Finanzinvestoren. Dies aber stellt unter anderem „die europäische Stadt als wohlfahrtsstaatliche Bastion in Frage".[34]

33 *Stadt Essen*, Halbjahresbericht, Essen 2006, S. 131.

34 *W. Siebel*, Der Wandel der Stadtpolitik, in: *ders.* (Hrsg.), Die europäische Stadt, Frankfurt a.M., 2004, S. 179.

Burkhard Hofmeister

Stadtentwicklung zum Beispiel: Königsberg

1. Einführung

Vor 750 Jahren gründete 1255 der Deutsche Ritterorden nach der Niederringung der Samländer auf den Trümmern einer pruzzischen Befestigung eine Ordensburg. Die Lokalität war strategisch günstig gewählt, etwa sieben Kilometer oberhalb der Mündung des Flusses Pregel in das Frische Haff, dort wo die samländische diluviale Geschiebelehm- und Mergelplatte dicht an den Fluss heranreicht und wo sich dieser gabelt und eine Insel bildet, die einen leichten Flussübergang ermöglicht. Hier führte ein alter Verkehrsweg zwischen dem nördlich gelegenen Samland und dem südlich gelegenen Natangen entlang.

Es war nicht eigentlich ein Berg, auf dem die Ordensburg errichtet wurde, eher eine kleine Anhöhe, die kaum die Bezeichnung Hügel verdient, aber dennoch gab man dieser Ordensgründung den Namen „Mons Regius" oder „Regiomontum", Königsberg, zu Ehren des Böhmerkönigs Ottokars II., der dem Orden bei seiner Bekämpfung der heidnischen Pruzzen hilfreich zur Seite gestanden hatte. Die Anhöhe selbst nannte man den Schlossberg.

Nach fast sieben Jahrhunderten fielen große Teile der Stadt infolge zweier britischer Luftangriffe Ende August 1944 und der Kampfhandlungen zwischen den Verteidigern der Festung Königsberg und der Roten Armee im März/April 1945 in Schutt und Asche. Merkwürdigerweise blieben gerade die Wallanlagen und die in sie integrierten, in Backstein ausgeführten Stadttore weitgehend erhalten. Mit den Zeugen dieser deutschen Vergangenheit müssen sich die russischen Einwohner der heutigen Stadt Kaliningrad arrangieren. Diese sowjetisch-russische Stadt ist gerade einmal sechzig Jahre alt, was aber Anlass genug war, 1975 gemeinsam mit den Deutschen das Stadtjubiläum zu begehen.

2. Der naturgeographische Rahmen

Von der Natur her erhielt das Areal, auf dem sich die Stadt Königsberg entwickelt hat, seine Gestaltung durch den ost-west fließenden Pregel mit seinen beiden sich unterhalb der Kneiphof-Insel vereinigenden Armen Alter Pregel und Neuer Pregel und mit seiner vor allem nach Süden ausholenden Alluvialebene, begrenzt im Norden durch

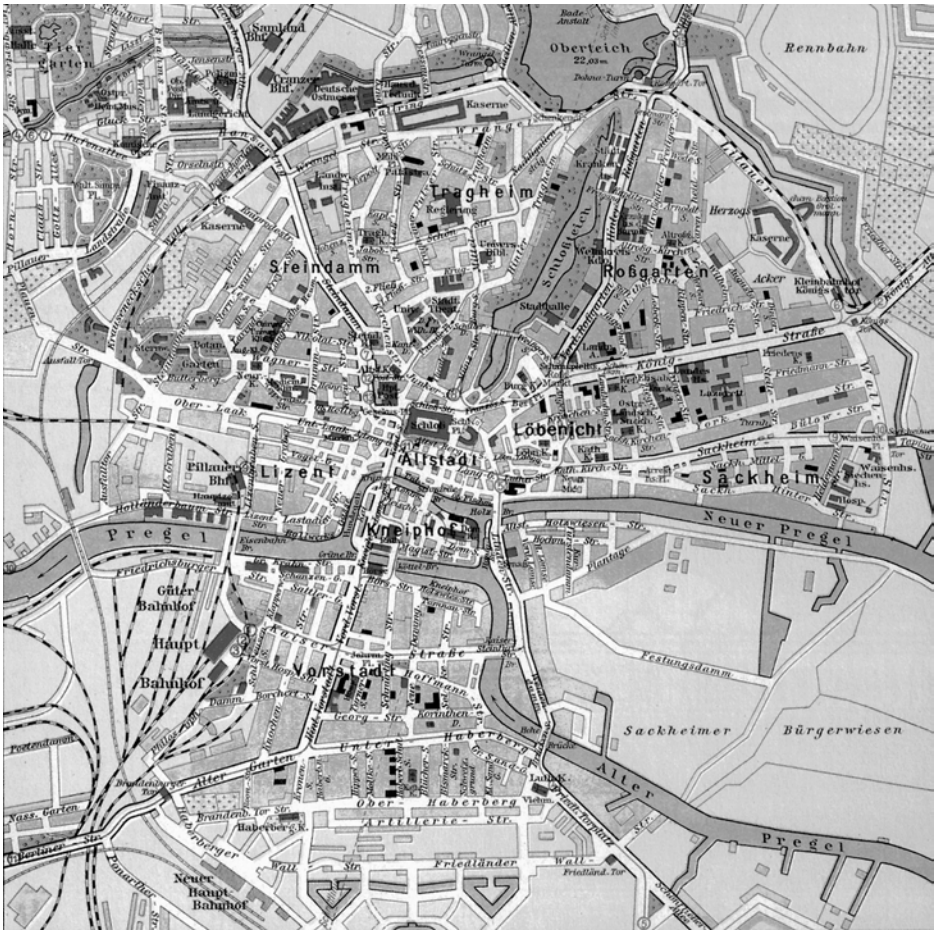


Abb. 1: Königsberg um 1929, aus: Heimatatlas Ostpreußen, Wolfenbüttel o.J., S. 20.

die samländische, im Süden durch die natangische Diluvialplatte, wobei diese im Haberberg die Ebene in mehr als dreifacher Entfernung vom Flusslauf im Vergleich zum Schlossberg auf der samländischen Seite begrenzt. Das Nordufer war gegenüber dem weitflächig sumpfigen Südufer für eine Ansiedlung begünstigt, so dass es nicht verwunderlich ist, dass sich der Stadtkörper in erster Linie nach Norden ausdehnte und rund drei Viertel der Stadtgebietsfläche auf der Nordseite und nur ein Viertel auf der Südseite lagen.

Des Weiteren trugen die in nord-südlicher Richtung angelegten und auf das Urstromtal des Pregels ausgerichteten glazialen Erosionsrinnen zur Gliederung der Stadtgebietsfläche bei.

Die Alluvialebene und der mit minimalem Gefälle träge dahin fließende Fluss mit seinem breiten Bett sowie der durch das Frische Haff gegebene Schutz vor den Ostseewellen begünstigten die Anlage eines großräumigen und sicheren Flussmündungshafens, der sich durch Ausbaggerung einzelner Hafenbecken ohne allzu großen Aufwand ständig erweitern ließ.[1] Lange Zeit blieben auf der Südseite die ausgedehnten Wiesen unbebaut, während das Nordufer des unteren Pregels mit einer Serie von Industriebetrieben besetzt wurde. Diese von Fluss und Industrie markierte Leitlinie stellte eine deutliche Zäsur im Baukörper der Stadt dar.

In der am weitesten östlich gelegenen Erosionsrinne lagen der künstlich gestaute Oberteich und der über Kaskaden von ihm gespeiste Schlossteich, den die Russen „Nischnij Prud", den Unteren Teich, nennen. Beide Teiche waren von Grünanlagen eingefasst, und von den Terrassen der benachbarten Etablissements wie Konditorei Schwermer, Bürger-Ressource und Parkhotel hatte man einen schönen Blick über den Schlossteich und diese Anlagen.

In einer weiteren Erosionsrinne etwas weiter westlich der Hufen-Freigraben-Schlucht lag nördlich der Hufenallee Königsbergs Tiergarten, der auch heute noch dort existiert, und südlich zum Pregel hin lag der Park Luisenwahl, benannt nach Königin Luise, die auf der Flucht des Königshofes vor Napoleon den Sommer 1808 hier in einem bescheidenen Gartenhaus verbracht hatte. Am Rande dieser Parkanlage wurde die Königin-Luise-Gedächtniskirche errichtet, und auf einem benachbarten ausgedehnten Gelände befanden sich die Friedhöfe mehrerer Königsberger Kirchengemeinden.

In einer noch weiter westlich verlaufenden Erosionsrinne, der Lawskerrinne mit dem Ratshöfer Park und der Fürstenschlucht, hatte man den Fürstenteich und den Hammerteich genauso wie den Ober- und Schlossteich zu künstlichen Wasserkörpern aufgestaut. Eine letzte Rinne im Stadtgebiet lag bei Juditten.

3. Die drei alten Stadtkerne

Ein wenig nordwestlich des Schlossbergs, in der Gegend des späteren Steindamms, der Verbindungsstraße vom Stadtzentrum zum Nordbahnhof und zu den Hufen, entstand schon ein Jahr nach Beginn des Ordensburgbaus eine Siedlung, die allerdings im Verlaufe eines Pruzzenaufstandes 1263 zerstört wurde. Ihr Wiederaufbau erfolgte aber nicht an derselben, von den Samländern leicht anzugreifenden Stelle, sondern auf dem Wiesengelände im Schutze der Ordensburg zwischen dieser und dem Pregelstrom.

Die als Altstadt bezeichnete Siedlung erhielt 1286 das kulmische Stadtrecht, das sich vom Magdeburger Recht herleitete, und wurde alsbald ein bedeutendes Mitglied der

1 *E. Bluhm*, Königsberg i.Pr. Struktur, Einwohner, Wirtschaft und Kultur der östlichsten deutschen Grosstadt, Leipzig 1930; *E. Bluhm*, Die Großstadtlandschaft Königsberg, in: Ostpreußen. Doppelheft 6/7 des Geographischen Anzeigers, Gotha 1931, S. 179-192, hier S. 186.

Abb. 2:
Das wiederaufgebaute Hauptgebäude der Albertina, heute nach Immanuel Kant benannte Staatsuniversität Kaliningrad (Fotos: *B. Hofmeister*).

Hanse.[2] Sie war Wohn- und Wirkungsstätte der Königsberger Kaufmannschaft, die eine wichtige Säule des wirtschaftlichen Wachstums der Stadt darstellte und eine bedeutende Rolle im konfliktgeladenen Umgang mit der Obrigkeit spielte, welche sich in der Person des brandenburgischen Kurfürsten gerade hier, wo dieser außerhalb der Grenzen des Reiches Souveränität erlangen und sich selbst 1701 zum König in Preußen krönen konnte, besonders aggressiv gebärdete.

Der Zustrom von Migranten in das Ordensland nahm alsbald eine Größenordnung an, der sich die Altstadt nicht gewachsen sah. Etwas östlich von ihr kam es zu einer zweiten Siedlungsanlage, welcher der Königsberger Ordenskomtur im Jahre 1300 das Stadtrecht: verlieh. Diese etwas jüngere Stadt Löbenicht zog vor allem Handwerker und Ackerbürger an.

Südlich der Altstadt bildeten die beiden Pregelarme eine Insel, den Vogtswerder. Dieser wurde allmählich in die Bebauung einbezogen und erhielt 1327 unter dem Namen Kneiphof das Stadtrecht. Der Kneiphof wurde so etwas wie das Herz der Tripelstadt Königsberg, sollte er doch zwei der außer dem Stadtschloss bedeutendsten Bauwerke beherbergen: den vor 1333 begonnenen Dom und die 1544 von Herzog Albrecht, dem letzten Hochmeister des Ordens und ersten preußischen Herzog gegründete Universität, die Albertina, mit der sich so berühmte Namen wie Kant, Hamann, Herder, Hippel oder Bessel verbinden, und die mit ihrer geistigen Ausstrahlung die zweite wichtige Säule für das Wachstum Königsbergs darstellte.[3] Es war die Stoa Kantiana, die Grabstätte Kants an der Nordostecke des Domes, die die Ruine vor dem Schicksal des Ordensschlosses bewahrte.

Auf dem Kneiphof konzentrierten sich aber auch die Fernhändler, die den Handel zwischen dem russischen Nowgorod im Osten und Norwegen, England und der iberischen Halbinsel im Westen betrieben. Die Fernhändler bildeten die dritte Säule für

2 *W. Krallert*, Atlas zur Geschichte der deutschen Ostsiedlung, Bielefeld, 1958, hier Karte 6/7: Die Ausbreitung des deutschen Städtewesens bis 1400.

3 *J. Manthey*, Königsberg. Geschichte einer Weltbürgerrepublik, München 2005.

das Wachstum der Stadt. Am Gegenufer des südlichen Pregelarmes lag die kneiphöfische Lastadie, ein Schiffumschlagsplatz mit zahlreichen Speichern. Sie war das Gegenstück zu der Lastadie mit ihren Speichern westlich der Altstadt. Die nach Zünften lokalisierten Gewerbe hinterließen Straßennamen wie „Brodkänkenstraße“ oder „Fleischbänkenstraße“.

Die Stadtstruktur zeigte somit eine gewisse Funktionsteilung zwischen den drei Gründungsstädten: „In der Altstadt die Macht, im Kneiphof die Pracht, im Löbenicht der Acker“.

Der Grundriss von Altstadt und Kneiphof und bis zu einem gewissen Grade auch der des Löbenicht verrät seine kolonialzeitliche Anlage durch den schematisch rechtwinkeligen Straßenraster. Es war zwar kein exakter Schachbrettgrundriss wie in den Städten der griechisch-römischen Antike, wohl aber ein regulierter Grundriss mit verhältnismäßig geraden, sich unter rechtem Winkel schneidenden Straßen - ein Grundriss, wie er sich im mittelalterlichen Mitteleuropa wohl aus den Klosteranlagen der Benediktiner, so vor allem dem berühmten Klosterplan von St. Gallen entwickelt hatte.[4]

4. Eingemeindungen und Festungsbau

Der weitere Zustrom von Siedlern hatte zur Entstehung eines Kranzes von Vorstädten, den sogenannten „Freiheiten“, geführt. Im Norden waren es der Steindamm, der Tragheim, Vorder-Roßgarten, Hinter-Roßgarten und Sackheim, im Süden die Vordere und Hintere Vorstadt, Lomse, Weidendamm und der Haberberg.

Die Bewohner der Freiheiten konkurrierten mit den Handwerkern und Kaufleuten der drei etablierten Städte und unternahmen bei Friedrich I. nach dessen Krönung den Versuch, den Status einer vierten Stadt zu erlangen. Zwar konnten das die Stadtgemeinden verhindern. Aber im Jahre 1724 wurden sie von Friedrichs Nachfolger Friedrich Wilhelm I. gemeinsam mit den Freiheiten Roßgarten, Sackheim, Steindamm und Tragheim zu der Residenzstadt Königsberg zusammengeschlossen und gleichzeitig der neu gegründeten Kriegs- und Domänenkammer unterstellt, womit sie ihrer wenn auch schon eingeschränkten kommunalen Selbstregierung verlustig gingen.[5] Fortan gab es in Königsberg nur noch einen Magistrat und ein Stadtgericht. Ein knappes Jahrhundert später, im Jahre 1808, sollte in Königsberg die neue Städteordnung für Preußen vom König unterzeichnet werden.

Diese Innenstadt war schon unter Kurfürst Georg Wilhelm, dem Vater des Großen Kurfürsten, in den Jahren 1626 - 1634 von einer barocken Befestigung aus Wällen und Gräben umschlossen worden. Ihrem Verlauf folgten im Großen und Ganzen die Befestigungswerke des 19. Jahrhunderts. Zwischen 1843 und 1859 wurden das bastionäre

4 *J. Duft*, Der karolingische Klosterplan in der Stiftsbibliothek St.Gallen, Rorschach 1998.
5 *J. Manthey* (s. A 3), S. 90/91.

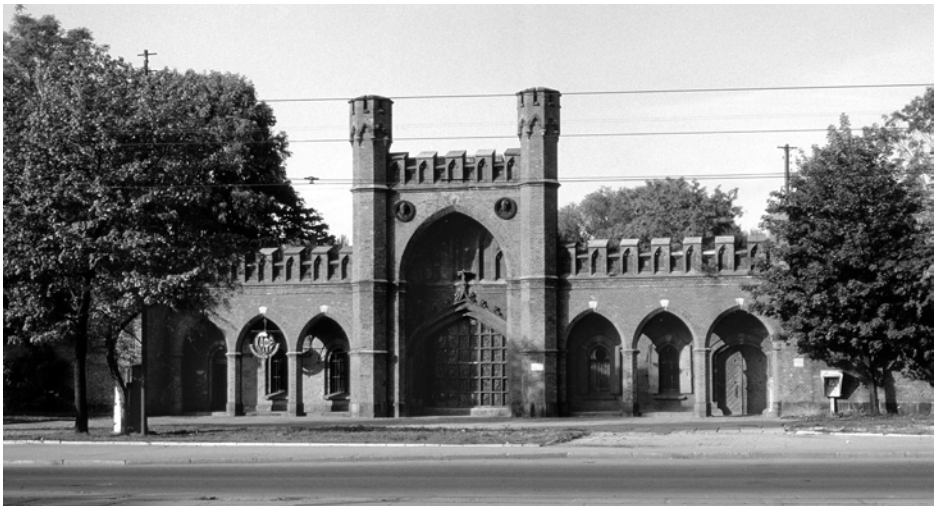


Abb. 3: Das Roßgärter Tor.

System und die verschobenen Forts errichtet. Die Fassaden der in die Festungswerke integrierten Stadttore im normannischen Burgstil mit Zinnenabschlüssen führte weitgehend der Schinkel-Schüler und seit 1832 Direktor der Schlossbaukommission in Berlin, Friedrich August Stüler, aus. Die weitgehend erhalten gebliebenen Tore, das Königstor, das Roßgärter Tor, das Sackheimer Tor, das Friedrichsburgtor, das Brandenburger Tor und das Friedländer Tor sind, nachdem das Schloss, dessen oberen Turmteil er gebaut hatte, von den Russen gesprengt worden war und die Universität am Paradeplatz in völlig veränderter Form wiederaufgebaut wurde, das einzige Vermächtnis seines Wirkens in Königsberg[6]. Das Tragheimer Tor und das Steindammer Tor waren im Zuge der Entfestigung nach 1910 abgerissen worden. Sie mussten dem zunehmenden Verkehr und der Ausdehnung der Bebauung vor allem nach Norden, wo die Diluvialplatte bessere Bedingungen als das ausgedehnte Wiesen- und Sumpfgelände auf der Südseite der Stadt bot, weichen.

5. Entstehung der Vororte und Citybildung

In der Festungsstadt Königsberg unterlag die Bebauung den Bestimmungen des preußischen Rayongesetzes vom Dezember 1871, wonach das Glacis erheblichen baulichen Beschränkungen unterlag und im ersten Rayon bis 600 m keinerlei Bauten, im zweiten Rayon zwischen 600 m und 975 m nur Holz- und Fachwerkbauten aufgeführt

6 *H. Lange*, Friedrich August Stülers Stadttore von Königsberg. Entwürfe des Hofarchitekten im Geheimen Staatsarchiv.

Abb. 4: Kulturpalast der Seeleute; ehemalige Börse.

werden durften, es sei denn, es handelte sich um die Überreste alter Bauerngehöfte. Nur im dritten Rayon zwischen 975 m und 2.250 m durften auch Gebäude aus festerem Material errichtet werden, womit Ansatzpunkte zu Villen- und anderen Vorortsiedlungen gegeben waren.

So bildeten sich in gebührender Entfernung von den Festungswerken Vororte und Villenkolonien wie Vorderhufen, Mittelhufen, Kalthof, Amalienau, Ratshof, Maraunenhof, Ponarth oder Schönbusch. Die beiden letzteren waren durch ihre Brauereien bekannt. 1905 wurden alle diese Vororte nach Königsberg eingemeindet. Dadurch wuchs das Stadtgebiet mit einem Schlage von rund 2.000 ha auf 4.388 ha an, also auf über das Doppelte der bisherigen Fläche. Eine weitere Verdoppelung trat durch Eingemeindungen während der Zeit der Weimarer Republik in den Jahren 1927 bis 1929 ein.[7]

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts hatte auch in Königsberg die Citybildung eingesetzt. Während die Vorstädte und Vororte wuchsen, begann die Wohnbevölkerung im Stadtkern abzunehmen und anderen Nutzungen Platz zu machen. Das Hauptgeschäftsviertel umfasste den von der markanten Südfassade des Schlosses beherrschten Kaiser-Wilhelm-Platz, den vormaligen Altstädtischen Kirchenplatz, die Altstädtische Langgasse, die Kneiphöfische Langgasse, in der sich die Filialen der meisten Banken aufreihten, den Steindamm, die Poststraße, Junkerstraße, Schmiedestraße und Französische Straße. Nachdem schon 1626 ein erstes Gebäude für eine Börse in Königsberg errichtet worden war, und verschiedene Ereignisse einen dreimaligen Umzug

7 *E. Bluhm* (s. A 1).

erzwangen, wurde das neue Gebäude der Börse 1875 auf dem Südufer des südlichen Pregelarmes zwischen Grüner und Köttelbrücke errichtet. Das gegen Kriegsende teilzerstörte Gebäude wurde während der Sowjetära restauriert und zum „Palast der Seeleute" umfunktioniert.[8]

Während sich die hochrangigen kommerziellen Punktionen in diesem zentralen Bereich der Stadt konzentrierten, bot deren Beengtheit für die rasch expandierenden hochrangigen Verwaltungsfunktionen nicht genügend Raum. Diese zogen sich nordwestwärts in die Vorstädte Tragheim und Hufen hinein. Der Tragheim nahm die Regierung der Provinz Ostpreußen, den Sitz des Oberpräsidenten, die Baugewerbeschule sowie mehrere Universitätsinstitute auf wie das Physikalische Institut, das Mineralogisch-geologische Kabinett, das Hygiene-Institut, das Physiologische Institut und die Landwirtschaftliche Akademie.

Etwas weiter nördlich um den Hansaplatz und das obere Ende der Hufenallee bildete sich eine ansehnliche Verwaltungscity heraus. Hier lagen der Nordbahnhof sowie der einstige Cranzer Bahnhof, von denen aus die Züge der Samlandbahn zu den Ostseebädern Rauschen und Cranz verkehrten. Hier entstanden das Stadthaus als neuer Sitz des Magistrats von Königsberg, das Polizeipräsidium, der Justizpalast - vor dem das bekannte Denkmal der beiden kämpfenden Auerochsen als Symbole für Staatsanwalt und Verteidiger stand und auch heute noch steht -, die Oberpostdirektion, das Landesfinanzamt und das Gebäude des Reichssenders Königsberg und schließlich das neue Stadttheater, dessen Vorgängerbau am Paradeplatz der Königsberger Oper als Domizil diente. Während der Weimarer Zeit kamen noch die Hallen der „Deutschen Ostmesse" und das „Haus der Technik" hinzu.

6. Entwicklungen nach dem Ersten Weltkrieg

Trotz seiner vor der Zerstörung 1944/45 fast 700jährigen Geschichte könnte man Königsberg eine junge Stadt nennen. Schicksalsschläge wie die wiederholten Pestepidemien im 16., 17. und 18. Jahrhundert, die Wirren des Dreißigjährigen Krieges, die Eroberung der Stadt durch Napoleon 1807, das große Feuer von 1811 und der Durchzug der aus Russland zurückströmenden französischen Truppen 1812/1813, begleitet von einer Typhusepidemie, bescherten der Stadt immer wieder Bevölkerungsverluste, so dass ihre Einwohnerzahl und bauliche Flächenausdehnung über lange Zeiten hinweg gering blieben.

Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die Großstadtgrenze überschritten. Zur Zeit der Reichsgründung 1871 zählte die Stadt 112.123 Einwohner, einschließlich der relativ starken Garnison. Nach dem Verlust der Marienburg war Königsberg seit 1457 Sitz des Ordenshochmeisters gewesen und ab 1515 Sitz der Herzöge

8 *J. Iwanow*, Königsberg und Umgebung, Dülmen 1994, S. 125.

Abb. 5: Schauspielhaus, mit dem Moskauer Bolschoitheater nachempfundenen Säulen.

von Preußen. Da Herzog Albrecht, der in jenem Jahr den Ordensstaat in ein weltliches Herzogtum umgewandelt hatte, zum lutherischen Glauben übergetreten war, war die Königsberger Einwohnerschaft zu rund 92% evangelisch. In den wenigen Jahrzehnten zwischen 1870 und 1940 stieg die Einwohnerzahl auf rund 372.000 an, wobei allerdings die 1905 und 1927-29 vorgenommenen Eingemeindungen berücksichtigt werden müssen.

Ebenso wie die Bevölkerung wuchs die überbaute Fläche in dieser Zeit rasant. Der Stadtplan von 1890 weist noch größere Baulücken selbst innerhalb des Ringes der Festungswerke in deren Nähe aus. So ist z.B. die nach dem Grafen Alexander von Dohna-Schlobitten benannte Dohnastraße auf dem Plan zwar eingetragen, weist aber noch keine Häuser aus. In diesem peripheren Bereich nahe dem Ring handelte es sich also um ganz junge Bebauung.

Eine größere Ausdehnung der Stadt war überhaupt erst durch das Entfestigungsgesetz von 1911 möglich geworden. Aber der Ausbruch des Ersten Weltkrieges drei Jahre später vereitelte zunächst die Ausführung längst bestehender Ausbaupläne. So wurden der Bau des Hauptbahnhofes auf ehemaligem Festungsgelände auf der Südseite der Stadt und der des Nordbahnhofes auf der Nordseite auf die Zeit der Weimarer Republik hinaus geschoben.

1922 wurden am Hansaring jenseits des abgerissenen Steindammer Tores die Hallen der Deutschen Ostmesse eröffnet, die 9.500 m^2 gedeckte Fläche boten, zu denen noch 13.400 m ungedeckter Ausstellungsfläche hinzukamen. Hinter dem Messegelände wurde 1925 das Haus der Technik errichtet und daneben der fünfgeschossige Handelshof mit 11.500 m^2 Büro- und Ausstellungsraum. Die Handelshochschule wurde zu einer echten Hochschule mit Promotionsrecht.

Abb. 6: Der Handelshafen mit Fabrikanlagen auf dem Nordufer des Pregels.

7. Die Bedeutung des Königsberger Hafens

Durch den Versailler Vertrag war Ostpreußen nach Westen hin durch den polnischen Korridor vom übrigen Reich isoliert und nach Osten durch die neuen Staaten Litauen und Polen seiner unmittelbaren Nachbarschaft zu Russland verlustig gegangen. Vor dem Ersten Weltkrieg war Königsberg hinter Stettin der größte deutsche Ostseehafen gewesen. Über ihre Bedeutung als Seehafen hinaus stand die Pregelstadt über den Fluss Deime mit der Memel in Verbindung, womit ihr Hinterland bis weit nach Russland hineingereicht hatte, und die Stadt auch ein bedeutender Hafen für die Binnenschifffahrt gewesen war. Die Nachwehen der russischen Revolution von 1917 machten sich für den Russlandhandel Königsbergs äußerst nachteilig bemerkbar.

Daher unternahmen sowohl der Königsberger Magistrat als auch die Reichsregierung gewaltige Anstrengungen, um die missliche wirtschaftliche und verkehrsmäßige Situation Ostpreußens zu mildern. Durch die Entfestigung von 1911 war es möglich geworden, den Handelshafen auszubauen, und es wurden neue große Speicher in diesem Hafen in Betrieb genommen.

Im Rahmen der Modernisierung des 1901 angelegten Königsberger Seekanals, der mit seinen 42 Kilometern Länge die natürliche Fortsetzung des Pregels im Bereich des Frischen Haffs zu dessen Öffnung in die Ostsee bei Pillau (Pillauer Tief) darstellte, wurde der Seekanal von seiner bisherigen Tiefe von 6,5 m auf 8,5 m Tiefe gebracht, und seine Solenbreite von 30 m auf 47,5 m vergrößert, womit auch Seeschiffen mit großem Tiefgang das direkte Anlaufen des Königsberger Hafens ermöglicht wurde.

Der Königsberger Hafen war ein bedeutender Umschlagsplatz von Holz für die Sägewerke, Zellstofffabriken und Holzbearbeitungsanlagen, von Getreide, Butter, Flachs, Fellen, Fleisch, Heringen und Baustoffen. Vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges betrug Königsbergs Güterumschlag im Seeverkehr rund 4 Mio. Tonnen, im Binnenschiffsverkehr 1 Mio. Tonnen.[9]

Zwischen Königsberg und dem übrigen Reich wurde eine Art Fährverbindung, der „Seedienst Ostpreußen", eingerichtet. Der für damalige Verhältnisse modern ausgebaute Flughafen Devau, an die Stadtmitte durch die Straßenbahnlinie 2 angeschlossen, verband den Flugverkehr über Danzig mit Berlin und im Osten nach Moskau. Die Reichspost- und Telegraphenverwaltung verlegte 1920 ein sowohl der Telegraphie als auch dem Fernsprechverkehr dienendes 170 km langes Tiefseekabel in der Ostsee zwischen dem pommerschen Leba und dem samländischen Tenkitten etwa zehn Kilometer nördlich von Pillau.

8. Königsbergs Industrien

Der Königsberger Hafen diente in erster Linie der Transitschifffahrt. So war beispielsweise der Teehandel über den Hafen Königsberg von kontinentaler Bedeutung. Ein Teil der umgeschlagenen Güter aber hatte in Königsberg selbst und in anderen Gegenden der Provinz Ostpreußen seinen Ursprung.

Meist handelte es sich dabei um die Erzeugnisse rohstofforientierter Branchen wie der Holzverarbeitung, Ziegel- und Kalksteinindustrien sowie der Mühlenbetriebe. Auf Rohstoffimporte angewiesen und absatzorientiert waren vor allem verschiedene Branchen der eisenschaffenden Industrie. Zu ihnen gehörten die Schiffswerft Schichau, die Union-Gießerei Königsberg, die Waggonfabrik Steinfurt, der Lokomotivbau und - angesichts der agrarwirtschaftlichen Bedeutung Ostpreußens - der Landmaschinenbau.[10] Ein alle diese Werke umfassender Industriekomplex zog sich dem unteren Pregel entlang gegenüber den drei Hafenbecken.

Von ihrem Umfang her weniger bedeutend waren die Herstellung von Nahrungs- und Genussmitteln wie z.B. die Tabakverarbeitung und Bierbrauerei (Ponarth, Schönbusch), die Garn- und Zwirnspinnerei sowie die Textil- und Lederwarenindustrie. Aber hier machte sich Königsberg durch Qualität einen Namen: Berühmt über Ostpreußens Grenzen hinaus war der doppelt gebrannte Königsberger Marzipan, eine der drei Spezialitäten im Nahrungs- und Genussmittelsektor neben Königsberger Fleck und Königsberger Klopsen.

Zu den Besonderheiten von Königsbergs Industrien gehörte seine Bernsteinmanufaktur, die in erster Linie den im Bernsteinbergbau im samländischen Palmnicken ge-

9 *Ziegler*, Die Schifffahrt Ostpreußens, in: Ostpreußen. Wirtschaft und Verkehr. Sonderausgabe der „Verkehrstechnischen Woche". Zeitschrift für das gesamte Verkehrswesen, o.J., S. 29-34.

10 *Bock*, Die Industrie Ostpreußens, in: Ostpreußen (s. A 9), S. 20-23.

wonnenen Rohstoff verarbeitete. Die Russen führen diese Tradition fort und richteten im Dohnaturm beim Roßgärter Tor ein Bernsteinmuseum ein.[11]

Schließlich sollten Buchdruck und Buchhandel Erwähnung finden, besaß doch die Stadt mit der Firma Graefe & Unzer, die am Paradeplatz ein ganzes Eckgebäude auf drei Etagen einnahm, die damals wohl größte Buchhandlung Europas, die, wie es hieß, sämtliche in neuerer Zeit in Deutschland erschienenen Bücher auf Lager hatte.

9. Die Stadtstruktur vor Königsbergs Zerstörung

Die geographische Lage Königsbergs rund sieben Kilometer oberhalb der Einmündung des Pregels in das Frische Haff, das Schutz vor den Ostseewellen bot, hatte die Stadt zum bedeutendsten Ostseehafen hinter Stettin gemacht; die topographische Lage war dem bevorzugten Wachstum auf der direkt an den Fluss heranreichenden nördlichen, der samländischen Diluvialplatte förderlich gewesen.

Alt-Königsberg, das Gebiet der drei Kernstädte Altstadt, Löbenicht und Kneiphof, wurde von seinen beiden Wahrzeichen dominiert: dem aus der Ordensburg von 1255 hervorgegangenen Schloss und dem 1333 begonnenen Dom. Das Schloss mit seiner beherrschenden Lage auf einem Hügel der samländischen Diluvialplatte, Krönungsstätte der preußischen Könige seit 1701, beherbergte die Schlosskirche, mehrere Museen, das Oberlandesgericht und jenes legendäre „Blutgericht" genannte Weinlokal. Wie das Schloss wurde auch der in Backsteingotik gehaltene Dom im Kriege stark zerstört, blieb aber dank der auch von den Russen in Ehre gehaltenen Kant-Grabstätte von der völligen Sprengung verschont.

Die außerhalb Alt-Königsbergs entstandenen Vorstädte, die Freiheiten, wurden zusammen mit den drei Kernstädten im Jahre 1724 zur Haupt- und Residenzstadt Königsberg vereint. Der Sackheim und teilweise auch der Roßgarten, beide östlich der Erosionsrinne des Schlossteiches gelegen, sowie der Haberberg auf einem Ausläufer der natangischen Diluvialplatte auf der Südseite der Stadt waren Arbeiterwohngebiete, deren Einwohner sich des ostpreußischen Plattdeutsch bedienten.

Der Traghein westlich des Schlossteiches stellte als Wohngebiet der unteren Mittelschicht und späteres Cityergänzungsgebiet einen Übergang zu den vornehmen Wohngebieten im Westen und Norden jenseits der Festungswerke dar, welche in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts angelegt und Mitte des 19. Jahrhunderts zu einem bastionären System ausgebaut wurden, das mit seinen Rayonbestimmungen und Glacis das Wachstum der Stadt behinderte.

Die von den Kernstädten und Vorstädten gebildete Innenstadt war bis auf einige periphere Bereiche zur Zeit des Entfestigungsgesetzes 1911 stark überbaut und besaß außer dem Paradeplatz und der Schlossteichpromenade als Grünflächen nur noch den

11 *J. Iwanow* (s. A 8), S. 74-78.

Volkspark im Nordwesten auf der Innenseite der Festungswerke. Die Außenbezirke waren reichlicher mit Grün ausgestattet, angefangen mit dem breiten Grüngürtel der vor allem auf der Nordseite fast durchgehenden Wallanlagen mit den alten Festungsgräben und dem vom Oberteich nach Norden in Richtung Rothenstein sich bis zum Max-Aschmann-Park, dem heutigen Kultur- und Erholungspark des Leningrader Rajons, über etwa drei Kilometer hinziehenden Grünzug.

In dieser Außenzone vollzog sich zum einen die Verstädterung ehemaliger Dörfer wie z.B. Hufen, Juditten oder Ponarth; zum andern erwarb der Magistrat stadtnahe Güter wie Maraunenhof, Ratshof oder Amalienau, die mit ihrer villenartigen Bebauung die bevorzugten Wohngebiete der gehobenen Schicht wurden. Die Hufen stellten als Wohngebiet der oberen Mittelschicht den Übergang von der Innenstadt zu diesen vornehmen Wohnvororten dar.

Markante Zäsuren im Baukörper der Stadt bildeten der Pregelfluss, dessen Unterlauf vor allem auf seinem Nordufer mit Industriebetrieben besetzt war, und der Ring der großteils zu Wallanlagen umgestalteten, teils auch zu Verkehrsanlagen wie dem Haupt- und dem Nordbahnhof genutzten ehemaligen Festungswerke.

10. Deutsches Erbe und russische Gegenwart

Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges wurden große Teile der Stadt Königsberg zerstört. Die beiden britischen Luftangriffe in den Nächten vom 26. auf den 27. und vom 29. auf den 30. August 1944 richteten verheerende Schäden an. Die hier zum Einsatz gebrachten neuartigen Flammstrahlbomben hatten zwar keine große Durchschlagskraft und blieben meist in den Dachstühlen der Häuser stecken, aber ihr Phosphorgehalt setzte sofort alles in Brand. Gegen diese gewaltige Feuersbrunst in den verschiedensten Stadtteilen waren die Feuerwehren machtlos. Die letzten Kampfhandlungen im März/April 1945 brachten weitere Zerstörungen mit sich. Die Altstadt wurde zu etwa 90% ausgelöscht, im Stadtgebiet insgesamt sollen es „nur“ etwa 40% gewesen sein, eine Größenordnung, die aller Wahrscheinlichkeit nach höher anzusetzen ist.[12] Im Wesentlichen blieben nur Amalienau und Ratshof sowie Teile einiger anderer Vororte unversehrt. Das ganze übrige Stadtgebiet aber lag in Ruinen.

Wie stellt sich uns nun die heutige Stadt dar? Es gibt sie noch, die Zeugen der langen deutschen Vergangenheit. Erwähnt wurden die weitgehend erhalten gebliebenen Stadttore, die zum Teil in jüngster Zeit restauriert wurden, so dass zur 750-Jahrfeier die stark beschädigten Skulpturen von König Ottokar II., Herzog Albrecht und König Friedrich I. am Königstor wiederhergestellt werden konnten.

Restauriert wurden der Hauptbahnhof, den die Russen jetzt Südbahnhof nennen, u.a. mit prachtvollen Lüstern in der Eingangshalle; die Börse, die als „Palast der

12 Ebda., S. 28.

Abb. 7: Der Südbahnhof, ehemals Hauptbahnhof.

Seeleute" dient; das Parkhotel am Schlossteich, das im Stil der Moderne mit Flachdach gebaut worden war und heute ein Bürohaus ist; die Universität, die in vergleichsweise schlichter Art restauriert wurde; der Nordbahnhof, der als Seemannsheim dient und dem man ein neues, recht simples Bahnhofsgebäude für den Eisenbahnbetrieb angefügt hat; der Justizpalast, der die Technische Hochschule für Fischerei beherbergt; die Oberpostdirektion, in welcher der Stab der Baltischen Flotte residiert und vor deren prunkvoller Fassade seit 2003 ein Denkmal für Peter den Großen steht; das 1924 erbaute Rundfunkhaus, von dem seit 1947 der Kaliningrader Rundfunk sendet; das Stadttheater, dem man in der Manier des Moskauer Bolschoi-Theaters mehrere dickleibige Säulen vorgesetzt hat; die Königin-Luise-Gedächtniskirche, die als Puppentheater dient; die Stadthalle am Schlossteich, die stark zerstört worden war und auf deren Grundmauern man nach alten Vorlagen das Gebäude wiederaufgebaut hat, das jetzt das Kunsthistorische Museum der Stadt beherbergt. Erwähnt werden sollte schließlich der unterirdische Bunker des Generals Lasch, des letzten Verteidigers der Festung Königsberg, unter dem Paradeplatz, der als Museum eingerichtet wurde.[13]

Aber können diese relativ bescheidenen Überreste des alten Königsbergs mit den tiefgreifenden Veränderungen konkurrieren, die der heutigen Stadt Kaliningrad ein so

13 Ebda., S. 34.

Abb. 8: Admiralität der Baltischen Flotte mit dem Denkmal Peters I.

vollkommen anderes Aussehen verleihen? Am Anfang wussten die sowjetischen Eroberer offenbar wenig mit dieser in Trümmern liegenden Stadt anzufangen. Einig war man sich darin, dass Königsberg mit seinem Festungscharakter das Bollwerk eines gegen Russland gerichteten Militarismus gewesen und dass seine Architektur entsprechend zweckbestimmt und generell minderwertig war.[14] Man war bereit, das deutsche Erbe auszulöschen. In der Frage des Wiederaufbaus des fast zerstörten Zentrums der Stadt gab es jedoch kontroverse Auffassungen.

Die eine Meinung ging dahin, das zerstörte Zentrum als eine Art Freilichtmuseum und Denkmal für den „Großen Vaterländischen Krieg" so zu belassen und das künftige Zentrum Kaliningrads im Bereich der noch erhalten gebliebenen Gebäude um den Nordbahnhof herum und auf dem Gelände der zerstörten Ostmesse zu entwickeln. Die gegenteilige Meinung maß dem traditionellen Stadtzentrum eine große Bedeutung bei, und so ging das Staatliche Komitee für Architektonische Angelegenheiten beim Ministerrat der UdSSR in Moskau, das im Gegensatz zu den örtlichen Autoritäten die Entscheidung hatte, 1948 daran, einen Plan für das Zentrum Kaliningrads zu entwerfen und es nach den Vorstellungen des sowjetischen Städtebaus zu formen.[15]

14 *B. Hoppe*, Auf den Trümmern von Königsberg. Kaliningrad 1946-1970, in: Schriftenreihe der Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte, München 2000, S. 47-49.

15 Ebda., S. 55-56.

Abb. 9:
„Dom Sowjetov",
Bauruine des Hauses der Räte.

So ist vor allem die in der historischen Innenstadt vorhanden gewesene Kleinteiligkeit der seit dem hohen Mittelalter langsam gewachsenen Stadt einem völlig anderen Maßstab gewichen. 1969 wurden die letzten Überreste des Königsberger Schlosses von sowjetischen Pionieren gesprengt, nachdem die Ruine jahrelang der Marineverwaltung als Steinbruch gedient hatte und der Turm schon 1955 gesprengt worden war[16]. 1967 hatten bereits die Bauarbeiten für ein monströses „Dom Sowjetow", das Haus der Räte, begonnen, wo die Verwaltung des Kaliningradskaja Oblast residieren sollte. Dieses Gebäude ist, angeblich wegen statischer Schwierigkeiten, niemals fertig gestellt worden. Als hässliche Bauruine thront es seit vielen Jahren auf dem Schlossberg.

Die Grüne Brücke und die Krämerbrücke wurden unter Einbeziehung der ehemaligen Kneiphöfischen Langgasse zu einem großen Brückenbauwerk vereinigt, das in etlichen Metern Höhe eine mehrspurige Straße, den Leninskij Prospekt, über die beiden Pregelarme und den Kneiphof hinweg führt. Der gesamte Kneiphof ist eine ein-

16 *J. Iwanow* (s. A 8), S. 49.

Abb. 10:
Der restaurierte Dom.

zige Grünfläche, aus der sich einsam und verlassen der mit deutschen Finanzmitteln in jahrelanger Arbeit restaurierte Dom erhebt. Seit einiger Zeit bestehen allerdings Pläne, den Kneiphof in annähernd traditioneller Weise wieder zu bebauen. Ende der 1960er Jahre war auf der grünen Kneiphofinsel ein riesiger, für die im nördlichen Ostpreußen gefallenen Rotarmisten vorgesehener Friedhof in der Diskussion gewesen. Vom Haus der Sowjets aus hätte man auf diesen Friedhof geschaut, und das Schicksal der Domruine wäre besiegelt gewesen.[17] Doch später wurden diese Pläne wieder verworfen, der Dom wurde restauriert, und am Jahresende 2002 präsentierte der Kaliningrader Stadtarchitekt Gorbatsch sein Planungsmodell zur Teilbebauung der Kneiphofinsel.[18]

Auch der Innenstadtbereich der ehemaligen Freiheiten wurde rigoros umgestaltet, indem einige alte Straßen völlig verschwanden und andere in großzügiger Weise als breite Hauptverkehrsadern um neu geschaffene Superblöcke herum geführt wurden. Der großmaßstäbige Neubau begann 1965, zwanzig Jahre nach der Eroberung der Stadt, in dem

17 *B. Hoppe* (s. A. 14), S. 115 u. 145.
18 Preußische Allgemeine Zeitung - Das Ostpreußenblatt, vom 04.01.2003.

Gebiet zwischen Unterem Teich und Ostmessengelände. Hier entstand der so genannte „Mikrorajon No.1" mit seinen zahlreichen schmucklosen fünf- bis achtgeschossigen Plattenbauten, die drei Jahrzehnte später schon wieder Zeichen des Verfalls aufzuweisen begannen. Man kann sich keinen krasseren Gegensatz vorstellen als diese nüchternen Neubauten und die aus deutscher Zeit erhalten gebliebenen Villen der Vorortkolonien.[19]

Mit über 420.000 Einwohnern hat das heutige Kaliningrad eine größere Bevölkerung als das Vorkriegs-Königsberg. In der Industriewirtschaft der Stadt wurden traditionelle Branchen wie Schiffsbau, Waggonbau, Maschinenbau, Zellulose und Papierherstellung fortgeführt. Das Branchenspektrum erfuhr aber Erweiterungen in Richtung Fischereiwirtschaft, Erdöl- und Erdgasgewinnung, Elektronik und Zulieferung mit vertikaler Integration wie z.B. die Herstellung von Dosen für Fischkonserven. Im Jahre 1991 gehörten zu den Betrieben mit jeweils über tausend Beschäftigten die Schiffswerft „Jantar" (6.600), Quarz Rechentechnik und Roboter (5.400), der Waggonbau (2.500), die Industrievereinigung, Hersteller von Kesselanlagen und Rechentechnik (2.500), das Fackelwerk für Lasertechnik und Elektronik (2.400), die Hafen- und Fischereiwirtschaft (2.300), die Schiffsautomatenherstellung (2.000), das Zellulosewerk (1.930), ein Verpackungsmittelkombinat (1.900), ein Straßenbaumaschinenwerk (1.900), die Papierfabrik (1.630), die Sojusgas als Produzent von Ausrüstungen für die Erdgasgewinnung (1.500), Maschinenbau für die Papierherstellung (1.300) und die Technische Fischindustrie, Hersteller für Ausrüstungen für den Fang und die Verarbeitung von Fischen (1.000).[20]

Jahre nach der Öffnung Nord-Ostpreußens wurde die Freie Wirtschaftszone „Jantar" geschaffen, um ausländische und russische Investoren anzulocken. Bereits zwei Jahre später wurde sie als gescheitert wieder aufgelöst. Hauptsächliche Gründe waren die Unzufriedenheit der Regierung in Moskau über entgangene Zölle und Mehrwertsteuern, das Fehlen einer effektiven Verwaltung und Kompetenzstreitigkeiten, verbunden mit einer gewissen Rechtsunsicherheit, und nicht zuletzt der Wunsch, dass während der großen Privatisierungswelle nach dem Ende der Sowjetära ausländische „Beobachter" möglichst ferngehalten werden sollten.[21] Hinzu kamen Transitprobleme, nachdem Litauen selbständig und das nördliche Ostpreußen eine Exklave geworden war, die ihre Verbindung mit der übrigen Russländischen Föderation verloren hatte.

1996 wurde ein erneuter Anlauf genommen und eine Sonderwirtschaftszone eingerichtet, die seit 1999 russische und auch bedeutende ausländische Investoren wie z.B. BMW angezogen hat.[22]

19 *B. Hoppe* (s. A. 14), S. 108.

20 *W. Orlenok*, Natur, Wirtschaft und Ökologie der Stadt Kaliningrad. Daten - Fakten - Literatur zur Geographie Europas. Institut für Länderkunde, Leipzig, H. 1/1994.

21 *S. Stein*, .Fall und Neuanfang: Zehn Jahre Sonderwirtschaftszone Kaliningrad, in: Die Zukunft Kaliningrads. Konfliktschichten und Operationsfelder. Osteuropa. Zeitschrift für Gegenwartsfragen des Ostens, 53.Jg. H. 2-3/2003, S. 353-367, hier S. 355 f.

22 Ebda., S. 364 f.

11. Ausblick

Königsberg, vormals Hauptstadt der Provinz Ostpreußen, ist heute der Verwaltungssitz einer kleinen russischen Exklave, die den Begehrlichkeiten der Europäischen Union angehörenden Nachbarn Polen und Litauen ausgesetzt ist. Das ist eine bemerkenswerte Situation.

Das deutsche Engagement im nördlichen Ostpreußen war lange Zeit von Regierungsseite aus falsch verstandener Rücksichtnahme auf polnische Befindlichkeiten von Zurückhaltung geprägt und hauptsächlich von kirchlichen Kreisen sowie der Landsmannschaft Ostpreußen und ihren Kreisgruppen getragen. So vergingen denn seit der 1991 erfolgten Öffnung des als Basis für die Baltische Flotte dienenden und als militärisches Sperrgebiet ausgewiesenen Nord-Ostpreußen dreizehn Jahre, ehe im Februar 2004 ein Generalkonsulat der Bundesrepublik Deutschland in Königsberg eingerichtet wurde. Noch nach anderthalb Jahren musste es im Hotel Albertina residieren, da die Suche nach einer geeigneten Immobilie immer wieder verschleppt wurde.

Und schließlich waren Balten und Polen darüber beunruhigt, dass Russlands Präsident Putin zum Höhepunkt der Jubiläumsfeier am 3. Juli 2005 zwar den deutschen Bundeskanzler, nicht aber ihre Spitzenpolitiker nach Königsberg eingeladen hatte.

Seitdem geht die Entwicklung nochmals in eine andere Richtung. Seit 2006 hat ein Bauvorhaben die Wasserfront am Pregel zwischen Kneiphof und Lomse zu verändern begonnen. Hier ist das so genannte „Fischdorf“ mit dem Hotel „Skipper“, einem Leuchtturm und dem Bürohauskomplex „Flusshafen“, dessen architektonische Gestaltung an die alten Königsberger Speicher erinnert, im Entstehen begriffen. Dieses Projekt sowie der Bebauungsplan für den Kneiphof knüpfen ganz offensichtlich an die Tradition der Königsberger Altstadt an.

Ein weiterer bedeutender Schritt ist die in der ersten Jahreshälfte 2007 erfolgte Eröffnung des neuen Kaliningrader Flughafens. Dahinter steckt die Absicht, die Exklave Kaliningradskaja Oblast sowohl besser an die Russländische Föderation als auch an den EU Raum anzubinden.

Forum

Matthias Hardinghaus

Planungskultur und Architekturpolitik in England: das Beispiel „CABE“

1. Einführung

„CABE“ ist die englische Antwort zum Thema Baukultur. Der englische Minister für Kultur, Medien und Sport hat CABE am 20. August 1999 als private Gesellschaft mit beschränkter Haftung ins Leben gerufen. Durch ein Parlamentsgesetz wurde die Gesellschaft 2005 in eine öffentliche Körperschaft umgewandelt. Sie hat ihren Hauptsitz in London. Ihr vollständiger Name lautet: „CABE Commission for Architecture and the Built Environment“. „We want to inject architecture into the bloodstream of the nation“ - so und nicht weniger bescheiden formulierte es Stuart Lipton im Vorwort des ersten Geschäftsberichtes.[1] CABE widmet sich der Gestaltung von Städten, ihren öffentlichen Räumen, der Architektur und dem urbanen Grünraum; und vor allen Dingen möchte sie im Sinne eines nationalen Bildungsauftrags die hohe Bedeutung einer qualitätsvollen Gestaltung eben jener gebauten Umwelt in das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger Englands rufen. Sie versteht sich als Berater von Regierungen und Entscheidungsträgern auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene.

Der vorliegende Bericht möchte über CABE informieren und dazu beitragen, zukünftige Analysen und internationale Vergleiche mit der „Bundesstiftung Baukultur“ anzuregen. Nationale Architekturpolitik wird in vielen Ländern Europas betrieben und nicht zuletzt im „Europäischen Forum für Architekturpolitik“ ausgetragen und diskutiert.[2] Und schließlich ist es ein erklärtes Ziel der noch jungen Bundesstiftung mit Sitz in Potsdam, eigene Darstellungsformen zu finden, um die Leistungen der deutschen Architekten und Ingenieure international kontinuierlich und wirksam zu präsentieren.

Der steckbriefartigen Beschreibung von CABE wird eine grundsätzliche Bemerkung über ein normativ-rechtliches Strukturmerkmal der englischen Planungskultur vorangestellt, das die Planungs- und Baupraktiken der englischen Akteure kulturell stets mit bedingt und verstärkt. Unter diesem Gesichtspunkt können dann CABEs Möglichkeiten und Grenzen andiskutiert und die kulturelle Bedeutung ihrer Struktur, Ressourcen und Programmatik entsprechend besser eingeschätzt werden.

Zunächst liegen zwei wesentliche Unterschiede zur Bundesstiftung Baukultur auf der Hand: 1. Im politisch-verfassungsrechtlichen Handlungsrahmen sind Aspekte der kommunalen Selbstverwaltung und der Bund-Länder-Aufgabenverteilung für CABE nicht relevant. CABE ist eher auf informelle regionale und lokale Partnerschaften angewiesen, um ein Programm zu implementieren. 2. CABE ist auf

1 *CABE*, Financial Statements for the Period ended 31. March 2000, London 2000, S. 5.

2 Vgl. Europäisches Forum für Architekturpolitik im www.

den ersten Blick nicht international ausgerichtet wie es der Bundesstiftung Baukultur bereits ausdrücklich in ihr Errichtungsgesetz vom 17. Dezember 2006 geschrieben ist. Einerseits soll typisch englische Baugestaltung gefördert werden, andererseits präsentiert man sich den regionalen und lokalen Partnern in mittlerweile gewohnter englischer Spin-Rhethorik gerne als „Europe's leader" oder zumindest als „design champion" in Sachen „urban design and sustainable economic growth".

Will man den kulturellen Eigentümlichkeiten des englischen Planungssystems auf den Grund gehen, lohnt ein kurzer Blick auf die Politik- und Verfassungsgeschichte der parlamentarischen Monarchie Englands. „Kulturhoheit der Länder" und „Planungshoheit der Kommunen" sind hier keine Kategorien politischen Handelns. Es gibt bekanntlich keine föderalen Strukturen, geschweige denn eine geschriebene Verfassung, die entsprechend einem bundesrepublikanischen Grundgesetz etwaige Länder und Kommunen in einer letzten Instanz vor entsprechenden Zugriffen der nationalparlamentarischen Ebene bewahren könnte. Das englische Verfassungsrecht wirkt wie ein Flickenteppich aus ungeschriebenen Konventionalregeln (common law), althergebrachten Praejucien, zum Teil jahrhundertealten stillschweigend übernommenen Verträgen zwischen Volk und Krone sowie zahlreichen geschriebenen Parlamentsgesetzen.

Mit dem „Planning and Compulsory Purchase Act 2004" (Act 2004) hat das Nationalparlament eine neue Planungshierarchie eingeführt und die englischen Grafschaften als kompetente Planungsebenen abgeschafft. Eine nach wie vor im Aufbau befindliche, aber bereits arbeitende regionale Ebene befasst sich erstmals mit überörtlichen raumplanerischen Aufgaben. Die Regionalversammlungen, die in der Regel mehrheitlich aus gewählten Vertretern der Städte und Gemeinden bestehen, erarbeiten und beschließen die regionale Planungsstrategie. Diese wiederum muss von Städten und Gemeinden in ihrem jeweiligen kommunalen Planungsrahmen berücksichtigt werden. Die Regionalversammlungen arbeiten mit regionalen Entwicklungsagenturen und zahlreichen weiteren Organisationen zusammen, die in vielen Fällen direkt durch die zentralstaatliche Ebene eingesetzt werden.

Mit dem Act 2004 sind Städte und Gemeinden in ihren planerischen und stadtgestalterischen Möglichkeiten wesentlich gestärkt worden. Mehr Eigenverantwortung bedeutet allerdings oft auch mehr Arbeit. Und hier scheinen viele Stadtverwaltungen derzeit an ihre Grenzen zu stoßen. CABE will dazu beitragen, das entstandene gestalterische Kompetenzvakuum zu mildern. Hatte das klassische englische Stadtplanungsamt bis 2004 eher kontrollierende und rein verwaltende Aufgaben, sind ihm nun strategische und gestalterische Kompetenzen verliehen worden.[3] Bei schlussendlich gerichtlichen Streitfragen allerdings steht nach alter englischer Tradition am Ende der Entscheidungskette nach wie vor als nationaler Akteur der zuständige Minister. Dies ist Ausdruck der englischen Parlamentssouveränität, wonach Politik- und Verfassungsfragen durch ein mit einfacher Parlamentsmehrheit zu beschließendes Gesetz geregelt werden können.[4]

Die Zentralregierung befasst sich ganz allgemein mit dem Regieren, für zwei Jahrhunderte beispielsweise des britischen Weltreiches, während einst den Grafschaften, nun den Regionen und Städten die Erledigung der gesamten öffentlichen Aufgaben übertragen wurde.

Noch unter der Regierung der Premierministerin Margret Thatcher wurde in den 1980er Jahren durch eine Vereinheitlichung des „Town and Country Planning" der lokalen Ebene Planungskompetenzen entzogen. Man sah in der Stadt- und Regionalplanung eine große Bremse

3 *M. Hardinghaus*, Spatial Planning im Wandel: Ein Bericht aus England, in: PlanerIn, Nr. 1 (2006), S. 38.

4 Vgl. *H. Wollmann*, Entwicklungslinien lokaler Demokratie und kommunaler Selbstverwaltung im internationalen Vergleich, in: *H. Wollmann/R. Koch* (Hrsg.), Kommunalpolitik, Bonn 1998, S. 188.

bei der Umsetzung der damaligen konservativen Wirtschaftsagenda. Lokale Planungs- und Baupraktiken hatten sich sehr schnell auf ein stark dereguliertes Marktgeschehen einzustellen. Am Ende der Entscheidungskette konnte, wie bereits angeführt, der zuständige Minister entscheiden, ob und wo zum Beispiel eine einflussreiche Einzelhandelskette oder ein großes Möbelhaus ihre Filialen errichten durften. Die Idee der „authoritarian decentralisation", wie sie Thornley nennt, hatte seinerzeit zur Sorge beigetragen, „that the unwritten British Constitution was being abused and civil freedoms were being reduced".[5]

Die Geschichte des englischen „Local Self-Government" ist auch eine Geschichte der englischen Stadt. Sie ist Ausdruck einer Aufgabenverteilung zwischen Krone und Stadt, die bis ins Mittelalter, noch weit vor die Zeit des Empires, zurückreicht. Es gab keine strikte Eximierung der Städte. In den mittelalterlichen Grafschaftsversammlungen traten die Grundherren, der Klerus, die Vertreter der ländlichen Gemeinden eben gemeinsam mit denen der Städte vor den königlichen Reiserichter. Es war die königliche Justiz, die die Standesunterschiede einebnete.[6] Der für nord- und mitteleuropäische Städte des Mittelalters bekannte Grundsatz „Stadtluft macht frei"[7] gilt in England hinsichtlich der eigenen Gerichtsbarkeit nicht. Die Autonomie der Städte hat in England deshalb nur eine vergleichsweise begrenzte Tradition. Dass das Auswirkungen auf lokale Planungs- und Baukultur hat, mag außer Frage stehen.

Noch einmal zusammengefasst: Einerseits schwebt fortlaufend die Parlamentssouveränität wie ein Damoklesschwert über den Planungs- und Baupraktiken der lokalen Ebenen, andererseits trugen diese praktisch von jeher ein ungewöhnliches Maß an administrativer Belastung und Eigenverantwortlichkeit, das der deutschen Kommunalentwicklung unbekannt ist.[8]

In England betrachtet die kommunale Ebene die nationale Ebene einerseits mit Skepsis, weiß man doch um deren Machtfülle. Andererseits hat sie sehr hohe Erwartungen an deren Handlungsfähigkeit. Die nationale Ebene mag sich fragen, welche Ressourcen benötigt werden, um Programme auf vorhandene oder eben nicht vorhandene, politisch aber gewollte Potenziale und Mentalitäten der lokalen Ebene abzustimmen. Die nationale Ebene muss deshalb institutionell und personell weit in die Regionen greifen, um Partnerschaften aufzubauen und politische Ziele überhaupt zu erreichen. Jetzt ist es womöglich verständlicher, weshalb beide Ebenen auf eigentümliche „englische Weise" auf Partnerschaften angewiesen sind und vor

5 *A. Thornley*, Urban planning under Thatcherism, London 1990, S. 235.

6 *E. Ennen*, Die europäische Stadt des Mittelalters, Göttingen 1975, S. 175.

7 Vgl. *M. Weber*, Die Stadt, in: *W. Nippel* (Hrsg.), Wirtschaft und Gesellschaft, Tübingen 2000 [1921], S. 19.

8 *H. Wollmann* (s. A 4), S. 190.

welchem planungskulturellen Hintergrund die nun folgende Kurzvorstellung CABEs betrachtet werden kann.

2. Auftrag, Struktur und Ressourcen

CABEs grundsätzlicher Auftrag besteht darin, Kompetenzen, einschließlich ästhetischer Bildung, auf dem Gebiet der Architektur und der Gestaltung der gebauten Umwelt zu vermitteln. Primär soll der Auftrag umgesetzt werden durch die Förderung und Setzung hoher Qualitätsstandards in der Architektur sowie durch eine Sensibilisierung der englischen Öffentlichkeit für diese Themen.

Nach Angaben des „Office of the Deputy Prime Minister" (ODPM) hat CABE die Vision, dass England im Jahre „2010 will lead Europe in understanding and harnessing the ability of great buildings and spaces to transform neighbourhoods, to generate social value and to sustain economic growth".[9] Bei CABE ist man davon überzeugt, dass die Qualität der gebauten Umwelt einen signifikanten Einfluss auf die Verbesserung von Bildungsstandards, der Gesundheitsversorgung, die Reduzierung von Kriminalität und insgesamt auf die Erhöhung der Lebensqualität der englischen Bevölkerung habe.

Spätestens an diesen übernommenen Leitsätzen wird deutlich, dass CABE Teil einer größeren politischen Agenda ist, die systemstabilisierend vor allem auf nachhaltiges Wirtschaftswachstum abzielt. Damit ist aber auch eine Grenze von CABE markiert. Die Kommission ist kaum an einer reflektiertem Debatte über die sozialen Ambitionen von Architektur und Städtebau interessiert, die über das politische Saisongeschäft hinausgeht. Selbst das „Affordable-Housing-Programm", das jüngst Premierminister Gordon Brown wieder ganz oben auf seine politische Agenda setzte, ist bestenfalls eine politische Leitplanke und nicht weniger als ein regionales Wirtschaftsförderungsprogramm. CABE hilft bei der guten Gestaltung. In dieser Lesart ist es verständlich, weshalb CABE nur eine sehr marginale Plattform eines (sozial-) kritischen Diskurses über die Zukunft des Bauens und über die Stadt als Laboratorium für die Zukunft sein kann.

So sind CABEs Programme und Förderrichtlinien an weitere politische Ziele und Programme gekoppelt; natürlich vor allem in den Bereichen, in denen die bauliche Gestaltung eine besondere Rolle spielt: beim Bau neuer Schulen, Krankenhäuser und öffentlicher Gebäude, bei Projekten der Stadtentwicklung, bei der Behebung des chronischen Wohnraummangels in der Südhälfte Englands, bei der Verbesserung und Pflege des öffentlichen Raumes sowie bei Parks und Grünanlagen. Und sogar den Olympischen Spielen in London 2012 hat sich CABE verschrieben.

CABE ist keinem Ministerium zugeordnet und damit ein „executive non-departmental public body". Sie wird finanziert durch das

9 *ODPM*, Memorandum by the CABE, EMP 29 (Februar), London 2005, Art. 1.1.

„Department for Culture, Media and Sport" (DCMS) und das „Office of the Deputy Prime Minister" (ODPM). Letzteres ist mittlerweile in das „Department of Communities and Local Government" (DCLG) eingegliedert. Weitere Einkünfte werden heute aus Zuwendungen des „Arts Council of England", der „Housing Cooperation", dem „NHS Estates" und dem „Department for Education and Skills" erzielt (DfES).[10]

Bereits im ersten vollen Geschäftsjahr 2002 lag das Budget bei umgerechnet etwa 2,2 Mio. Euro, wobei für durchschnittlich elf Vollzeitmitarbeiter Personalkosten in Höhe von ca. 740.000 Euro anfielen.[11] Im Geschäftsjahr 2007 konnte CABE auf ein Budget von geschätzten 17 Mio. Euro zurückgreifen. Dabei fielen für etwa 100 Vollzeitmitarbeiter ca. 6,6 Mio. Euro Personalkosten an.[12]

Fachlich steht CABE unter der Regie von 16 Kommissionsmitgliedern. Wissenschaftler, praktizierende Architekten, Bauingenieure, Immobilienentwickler sowie Stadt- und Umweltplaner werden für vier Jahre durch den Kulturminister bestellt und dürfen höchstens acht Jahre im Amt bleiben. Die Kommissionsmitglieder werden bei der Umsetzung des Arbeitsprogramms durch sieben Direktoren unterstützt. Deren Bezeichnungen, soweit sie nicht reine Managementaufgaben wiedergeben, verraten bereits etwas über konkrete Programmatik und Aktivität: „Director of Enabling", „Director of Knowledge and Skills", „Director of Architecture and Design Review", „Director of Campaigns and Education".

Zusätzlich sind durch Berater- und Gutachtertätigkeit sowie als Repräsentanten in den Regionen noch weitere 250 Fachleute im direkten Auftrag von CABE unterwegs. Dadurch wird ein nationales Architekturnetzwerk gefördert, das Englandweit mittlerweile 19 Zentren aufweisen kann. In den Regionen werden über zusätzliche Regionalfonds und in Zusammenarbeit mit bereits bestehenden regionalen Entwicklungsagenturen so genannte „Centres of Excellence in Urban Design" entwickelt, um auf diese Weise beim „Capacity Building" mitzuwirken und Stadtplanungsämter, wie oben bereits angedeutet, bei ihrer Arbeit zu unterstützen.

3. Programmatik und Aktivitäten

In einem gewissen Sinne ist CABE ein riesiger nationaler Lenkungs- und Gestaltungsbeirat. Er differenziert sich lokal und baut Partnerschaften auf. Damit erinnert CABE ein wenig an die Konstruktion der Internationalen Bauausstellungen (IBA) auf Länderebene in der Bundesrepublik. Die IBAs waren und sind zwar nicht in jedem Fall mit zusätzlichen Fördermitteln ausgestattet, gleichwohl können sie als anerkannte Fachautorität Prioritäten setzen und letztlich als ein kommunalpolitisches Koordinierungsinstrument fungieren.[13]

Die übergeordnete Vision liefert CABE drei Handlungsfelder: a) die generelle Sensibilisierung der Öffentlichkeit, b) die Beeinflussung und Unterstützung von Entscheidungsträgern und c) ganz konkret die materielle Verbesserung der gebauten Umwelt. CABE übernimmt bestimmte Beratungs- und Gutachtertätigkeit. Sie führt Forschung und Kampagnen durch und fördert den Nachwuchs individuell und allgemein durch besondere Bildungsmodelle.

Ein wesentliches Herzstück ist die „Design Review". Dabei handelt es sich um einen kostenfreien Service, bei dem 40 unabhängige Experten im Rahmen eines zentralen Gutachtergremiums Entwürfe kommentieren. Die diskutierten Projekte sollen entweder von herausragender lokaler oder nationaler Bedeutung sein oder auf andere Weise wesentliche Qualitätsstandards

10 Bezeichnungen der Ministerien: Stand Mai 2007.

11 *CABE*, Annual Report and Accounts 2000/01, London 2001, S. 16.

12 Geschätzt auf Basis von: CABE, Annual Report 2005/06, Financial Statements and Accounts, London 2006, S. 9 u. 26.

13 Z.B. IBA Stadtumbau 2010 Sachsen-Anhalt.

setzen. Konkret kann es sich um öffentliche Gebäude wie Schulen und Museen oder um städtebauliche Rahmen- und Masterplanungen handeln. Wie es heißt, möchte das Gremium dazu beitragen, häufige Fehler zu vermeiden und „good design" so intrinsisch wie möglich zu machen. Nach eigenen Angaben durchliefen seit Gründung mehr als 3.700 architektonische und städtebauliche Planungen verschiedene Gutachtergremien.[14] Ergebnisse sind im Internet veröffentlicht.

Das Programm „Enabling" ermöglicht ein weiteres Handlungsfeld. Nicht ganz so formal wie das Gutachtergremium suchen CABEs Entwurfsberater ihre Klienten dezentral auf. Zielgruppen sind Einrichtungen des öffentlichen Sektors, die neue Gebäude, Freiraumplanungen oder städtebauliche Rahmen- und Masterpläne beauftragen. Seit Gründung sind aus dem Enabling-Programm weit über 3.000 Beratertage finanziert worden.

Ein weiteres Programm heißt „Skills and Learning". Hierbei handelt es sich um ein Bildungsprogramm, das insbesondere an die Förderung junger Menschen adressiert ist. In Kooperation mit externen Partnern erarbeitet CABE neue Lernansätze und Lernressourcen für Schulen. Architektonische Studienreisen werden ebenso gefördert wie die Informationsvermittlung über Berufe, die im Zusammenhang zur gebauten Umwelt stehen. Zum Zwecke der Nachwuchsförderung unterstützt CABE vielversprechende Studiengänge und Sommerschulen.

CABE beauftragt Forschung, die den Wert guter Gestaltung herausarbeitet und, wie es weiter heißt, den Einfluss von Design auf Gebäude- und Raumnutzer thematisiert. Dasselbe gilt für Kampagnen und die Verbreitung der Forschungsergebnisse. Die Kommission hat alleine im Jahr 2006 über 30 Imagebroschüren und Gestaltungshandbücher veröffentlicht. Die hier

14 *CABE*, Corporate Strategy 2006/07-2008/09, London 2006, S. 5.

vorgelegten Abbildungen sind Umschlagsgraphiken ausgewählter Veröffentlichungen. CABE ist Herausgeberin von Newslettern und Zeitschriften und stellt Best-Practice-Beispiele auf ihrer Internetseite vor.

4. Schlussbemerkung

Die vielen bunten Bilder in den Info- und Imagebroschüren stimmen ein wenig misstrauisch und die sozialen Potenziale des Bauens und der Stadt werden verdächtig oberflächlich behandelt. Eines muss man CABE jedoch zugestehen: Klappern gehört zum Geschäft und kann gemessen am politischen Auftrag durchaus angebracht sein. CABE hat es geschafft, das Thema Architektur und Städtebau positiv zu besetzen und Englandweit ganz oben auf die Agenda zu setzen. CABE moderiert die englische Diskussion und genießt in Sachen Baugestaltung sehr weitgehende Fachautorität.

Die Bundesstiftung Baukultur hätte es schwer, wollte sie zu einer derartigen Instanz werden. Dieses liegt unter anderem auch daran, weil sie bei ihren potenziellen Vorhaben auf wesentlich autonomere Akteure träfe, regional und lokal. Hier sind die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten klarer geregelt. Sowohl auf Länder- als auch auf kommunaler Ebene gilt es, vorhandene politische und kulturelle Errungenschaften zu entwickeln und zu verstärken. So kann man den deutschen Akteuren den gemeinsamen Willen zur Partnerschaft wünschen, der in England aus Sicht der Zentralregierung einfacher herbeigeführt werden kann. Aus den vermeintlichen Schwierigkeiten könnte dann eine eigentümliche Gestaltungskraft mitteleuropäischer Baukultur herausgearbeitet werden, welche – so eine von vielen Chancen – die positiven IBA-Erfahrungen weiterentwickelt und einen föderalen „Trialog Baukultur" ermöglicht, der über reine Design-Bedürfnisse und Vermarktungsstrategien hinausgeht. Ihren Zielen und Zwecken entsprechend nähme die Bundesstiftung die Funktion eines kritischen Moderators wahr.

Für CABE ist es vergleichsweise einfach, Partnerschaften zu schmieden und viele Akteure einzubinden. Die englische Politik besetzt Themen und vernetzt Programme, die die Menschen berühren und die bei genauerem Hinsehen oft nichts weiter als gut verpackte Wirtschaftsförderungsprogramme sind (z.B. Thames Gateway, Sustainable Communities, Affordable Housing). Anstatt Leerstände zu bekämpfen, über „Weniger ist Mehr" zu sprechen oder den Rückbau von Plattenbauten zu kultivieren, kann CABE auf der Welle des „UK's largest public building programme for more than half a century"[15] ganz vorne mitsegeln. CABE sitzt immer mit am Tisch.

Kritiker können zu Recht debattieren, ob sich tatsächlich qualitativ mehr „Baukultur" materialisiert oder inwieweit sich zusätzliche „Baukultur" in den Köpfen der Menschen festgesetzt hat. Möglicherweise mag man auch der Auffassung des schweizer Publizisten Roger de Weck folgen, wonach sich das unerschütterliche Großbritannien schon immer modernisiert hat, indem es fast alles beim Alten beließ.[16] Vor dem Hintergrund der planungskulturellen Möglichkeiten und gemessen am architekturpolitischen Auftrag bleibt jedoch festzuhalten: CABE arbeitet erfolgreich.

15 Ebda., S. 4

16 *R. de Weck*, Der deutsche Frühling, Spiegel-Online vom 14. Mai 2007.

Harald Bodenschatz

Zunehmende Begeisterung für die Neustädte Mussolinis in Italien

1. Vorbemerkung

In der Zeit des italienischen Faschismus entstanden eine ganze Reihe von neuen Städten - in Italien selbst, aber auch auf den griechischen Inseln und in Afrika („Oltremare"). Die bedeutendste Gruppe dieser Neustädte (Città di fondazione) wurde südöstlich von Rom angelegt, im Gebiet der ehemaligen Pontinischen Sümpfe (nunmehr „Agro Pontino" genannt). In der Nachkriegszeit waren diese Zeugnisse des italienischen Städtebaus in Vergessenheit geraten – nicht zuletzt aus politischen Gründen. Dieses aktive Vergessen („damnatio memoriae") ist allerdings längst vorbei: Seit einem Vierteljahrhundert erleben wir in Italien eine für deutsche Verhältnisse kaum fassbare ständig steigende Begeisterung für die Neustädte Mussolinis.

2. Die Neustädte im Agro Pontino

Das in der italienischen und internationalen Öffentlichkeit zu Beginn der 1930er Jahre am meisten beachtete städtebauliche Projekt des italienischen Faschismus betraf die Trockenlegung und Besiedlung der malariaverseuchten pontinischen Sümpfe, die durch ein Gesetz vom 14.12.1928 vorbereitet wurden. Als Träger fungierte eine nach dem Ersten Weltkrieg zur Unterstützung der heimkehrenden Soldaten geschaffene Institution: die „Opera Nazionale Combattenti" (ONC). Als erste Stadt wurde Littoria (heute Latina) am 30.06.1932 gegründet und am 18.12.1932 eingeweiht. Den Auftrag für die Planung erhielt der Architekt Oriolo Frezzotti. 1934 wurde Littoria zur Provinzhauptstadt erhoben, was eine erhebliche Modifikation des städtebaulichen Konzeptes erforderte. 1936 zählte die Stadt bereits 20.000 Einwohner. Die Suche nach städtebaulichen Konzepten für die weiteren neuen Städte gestaltete sich weit aufwendiger. 1933 wurde ein Wettbewerb für Sabaudia ausgeschrieben. Preisträger war eine Gruppe junger moderner Architekten (Cancellotti, Montuori, Piccinato und Scalpelli). Luigi Piccinato wurde bald zu einer der wichtigsten Figuren des italienischen Städtebaus. Er prägte das neue Nationale Städtebauinstitut und war maßgeblich an der Vorbereitung des Städtebaugesetzes von 1942 beteiligt. Die Arbeiten an Sabaudia begannen am 05.08.1933; eingeweiht wurde die zu Ehren des savoyischen Königshauses errichtete neue Stadt am 15.04.1935. Sabaudia mit seinem eher traditionellen Stadtgrundriss und moderner Architektur wurde zu einem „Symbol des faschistischen Städtebaus". Es folgten weitere neue Städte - Pontinia (gegründet am 19.12.1934 und eingeweiht am 18.12.1935), Aprilia (gegründet am 25.04.1938 und eingeweiht am 29.10.1938) und schließlich Pomezia (gegründet am 22.4.1938 und eingeweiht am 28.10.1940).[1]

Planung und Bau der neuen Städte vollzogen sich in großer Hektik und in einigen Fällen auch konfliktreich. Sie sollten die Tatkraft, Effektivität und Schnelligkeit des Regimes beweisen. Eine übergeordnete städtebauliche Planung auf regionaler Ebene war allerdings nicht vorhanden. Dort wurden ausschließlich technische Pläne zur Entwässerung und zur Anlage eines äußerst regelmäßigen Straßensystems erstellt. Die neuen Städte waren in politischer Hinsicht hierarchisch organisierte administrative Zentren, in wirtschaftlicher Hinsicht landwirtschaftlich orientiert und in sozialer Hinsicht zunächst re-

1 Die Neustädte Aprilia und Pomezia liegen bereits im „Agro Romano".

Abb. 1: Offizielles Werbebild anlässlich der 70-Jahrfeier der Gründung von Littoria, heute Latina, des Hauptortes der ehem. pontinischen Sümpfe südöstlich von Rom. Gezeigt werden der historische Stadtgrundriss, einige Gebäude der 1930er Jahre und der Propaganda-Slogan: „nata in 6 mesi" - „geschaffen in nur sechs Monaten" (Broschüre der Stadt Latina - Assessorato Qualità Urbana, 2002).

lativ homogen. Ihr Wachstum blieb - abgesehen von der Provinzhauptstadt Littoria - hinter den Erwartungen zurück.

Bei der Gründung der neuen Städte fanden formale Aspekte des Städtebaus und der Architektur besondere Beachtung. In allen neuen Städten des Agro Pontino wurde eine - allerdings flexible - traditionelle städtebauliche Grundstruktur realisiert. In der Architektur wurde dagegen ein weit größeres formales Spektrum zugelassen: Es reichte von traditionellen ländlichen Bautypen über spektakuläre Werke des modernen Bauens bis hin zu einer Architektur des vereinfachten Klassizismus. Mit Ausnahme der für die Provinzhauptstadt errichteten Bauten war die Architektur wenig monumental, ja geradezu bescheiden. In allen neuen Städten ist die Unterordnung der Architektur unter das städtebauliche Gesamtkonzept noch heute eindrücklich erfahrbar. Lediglich in Littoria/Latina – wird dieser Eindruck etwas gestört, da die auftrumpfenden Provinzbauten - infolge der nachträglichen Bestimmung Littorias als Provinzhauptstadt - nicht mehr an zentraler Stelle errichtet werden konnten.

3. Vom aktiven Vergessen zur aktiven Rehabilitierung

In der Nachkriegszeit wurde das städtebauliche Erbe des Faschismus in die Vergessenheit entlassen. Diese Verhältnisse änderten sich erst in den 1980er Jahren. Vor allem seit der großen Mailänder Ausstellung „Gli Annitrenta" (1982) ist ein Aufschwung an Publikationen und Ausstellungen zu allen kulturellen Aspekten der 1930er Jahre zu beobachten. Die Wiederentdeckung einer Kultur der Zwischenkriegszeit beschleunigte sich in der Zeit der Regierungen

Berlusconis, an denen ja auch die postfaschistische „Alleanza Nazionale" beteiligt war. Eine Schlüsselrolle spielten dabei die neuen Städte der 1930er Jahre, insbesondere die „Città di fondazione" des Agro Pontino.

Der Prozess der Rehabilitierung des Städtebaus im faschistischen Italien erfolgte Schritt für Schritt. Zuerst wurde die moderne Architektur dieser Jahre wieder entdeckt, der italienische „Razionalismo". Flankiert wurde das Lob der „fortschrittlichen" Moderne durch scheinbar unverfängliche Assoziationen mit dem Futurismus eines Antonio Sant'Elia und der metaphysischen Malerei eines Giorgio di Chirico vor dem Ersten Weltkrieg. In diesem Zusammenhang war es vor allem die Stadt Sabaudia, deren Gestaltung auch im Ausland Furore machte. Von dieser Sonderrolle zeugte eine Ausstellung, die schon 1982 in London gezeigt wurde.[2] Erst mit einer großen Verzögerung folgte die positive Neubewertung der anderen Städte des Agro Pontino, die weniger durch moderne Architektur geprägt waren. Zur Infrastruktur dieser Rehabilitierung gehörten Institutionen wie das neue Museum Duilio Cambellotti in Latina, das der Kultur der 1930er Jahre gewidmet ist. Unter den Publikationen sind vor allem die Bücher der in Latina herausgebenen Reihe „Novecento" hervorzuheben, die in vielen Bänden die Città di fondazione bis ins kleinste Detail beschreiben. Diese Reihe kann als aktuelle Propaganda-Einrichtung zugunsten der städtebaulichen Kultur der 1930er Jahre angesehen werden.

Richtig in Schwung kam das Karussell der Ausstellungen über die 1930er Jahre aber erst in den letzten Jahren. Eine Ausstellung jagte nunmehr die andere, und die Begeisterung über den Städtebau der Ära Mussolinis wurde kaum mehr bemäntelt. Im Jahre 2002 präsentierte die Region Latium zusammen mit dem Touring Club Italiano eine große Ausstellung über die neuen Städte der 1930er Jahre in Italien (vor allem im Agro Pontino) und den besetzten Ländern.[3] 2005 wurde in Berlin eine Ausstellung über metaphysische Architektur präsentiert, welche die Bauten in den Neustädten des Agro Pontino, aber auch in den italienisch besetzten Gebieten Libyens und Äthiopiens mit prächtigen Fotos in Szene setzte – ohne den Hintergrund dieser Architektur zu thematisieren.[4] Da im Ausland wenig über diese Themen bekannt ist, konnten die in der Berlusconi-Ära verstärkten kulturellen Export-Strategien ein Publikum erreichen, das sich durch wunderschöne Bilder ohne größeres Nachdenken faszinieren ließ. Zur Jahreswende 2005/06 wurde in Latina eine systematische Ausstellung über Neustadtgründungen der faschistischen Zeit gezeigt – und zwar im Palazzo M („M" wie Mussolini).[5] Eine weitere, sorgfältig vorbereitete Ausstellung, die den „Città di fondazione" breiten Raum gab, konnte im Herbst 2006 betrachtet werden: „Città di Pietra", die größte Sonderausstellung im Rahmen der Architekturbiennale in Venedig.[6] Jüngstes Beispiel war eine Ausstellung in Rom zur Typologie der Paläste der faschistischen Partei, deren Zeugnisse sich vor allem in den Neustädten finden.[7]

In den Ausstellungen der letzten Jahre wurde für jedermann sichtbar eine Schwelle überschritten, die bis vor kurzem noch gültig war: die Unterscheidung zwischen einer „sanfteren" und einer rabiateren Ära des Faschismus, deren

2 Sabaudia. Città nuova fascista. Introduction: Richard Burdett, Katalog, London 1981.

3 Metafisica costruita. Le Città di fondazione degli anni Trenta dall'Italia all'Oltremare, Katalog, Milano 2002. Lediglich die deutsche Wissenschaftlerin Daniela Spiegel von der TU Berlin thematisierte den politischen Hintergrund in angemessener Form.

4 *D. Pizzi*, Città metafisiche/Metaphysical Cities. Città di fondazione dall'Italia all'oltremare 1920-1945/New cities founded in Italy and overseas 1920-1945, Katalog, Milano 2005.

5 Città di fondazione italiane 1928-1942, Katalog, Latina 2005.

6 Città di Pietra/Cities of Stone, la Biennale di Venezia. 10. Mostra Internazionale di Architettura, Katalog, Venedig 2006.

7 Le Case del Fascio in Italia e nelle terre d'Oltremare, Katalog, Firenze 2006.

Trennlinie der Überfall auf Äthiopien war. Heute hat sich die positive Rezeption jenseits aller Stile und Zeitperioden des italienischen Faschismus verselbständigt.

4. Ein besonderer Beitrag zur Geschichte des europäischen Städtebaus

Mit den „Città di fondazione" hat Italien zweifellos einen eigenständigen, international beachteten und umstrittenen Beitrag zur europäischen Geschichte der New Towns im 20. Jahrhundert geliefert. Doch wie soll dieses Erbe des Faschismus heute bewertet werden? Weder eine „damnatio memoriae" noch eine „Exsultatio" sind hier angebracht. Mehr Nüchternheit ist gefragt. Der erste Blick gilt der Form der neuen Stadt, die zweifellos auch ihre Vorzüge hat: Das Zentrum der Neustädte wird durch öffentliche Räume und Bauten betont, traditionelle Straßen und Plätze organisieren die Stadt und vermitteln ins Umland, im Kernbereich gibt es funktionsgemischte Bauten; dieser Bereich ist auch dichter bebaut als der Randbereich. Die neuen Städte kommen der „alten Stadt" relativ nahe, sie verarbeiten im Auf- und Grundriss städtebauliche Elemente der mittelalterlichen, aber auch der Renaissance-Stadt. Auch die Kombination von moderner Architektur und eher traditionellem Stadtgrundriss hat zweifellos ihren Reiz. Der zweite Blick muss die Produktionsverhältnisse der neuen Städte ins Visier nehmen - die politische Verfassung der Planung und Realisierung, die Art der Mobilisierung von Ressourcen, aber auch die allgemeinpolitische Lage. Städtebau ist nicht nur Form. Der dritte Blick schließlich richtet sich auf die Verhältnisse nach der Diktatur. Die Nachkriegszeit hat die Città di fondazione in städtebaulicher Hinsicht wenig bereichert, im Gegenteil: Die Entwicklung etwa von Pomezia und Littoria (Latina) zeigt eindrucksvoll, wie schrecklich die Boden- und Bauspekulation in der Nachkriegszeit gewütet hat. Im Würgegriff dieser Spekulation erscheinen die „historischen Zentren" aus den 1930er Jahren geradezu als urbane Idyllen. Insofern sind die neuen Städte auch eine Herausforderung an die Demokratie.

Abb. 2: Ausstellungskatalog „Italienische Gründungsstädte 1928-1942", Latina 2005.

Autoren

Harald Bodenschatz; Soziologe und Stadtplaner, ist seit 1995 Universitätsprofessor für Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin. Sprecher des Schinkel-Zentrums für Architektur, Stadtforschung und Denkmalpflege an der TU Berlin. Vorsitzender des Council for European Urbanism Deutschland (CEU). Planungsbüro Gruppe DASS seit 1980. Längere Lehr- und Forschungsaufenthalte in Italien, Brasilien, USA, Peru und Großbritannien. Zahlreiche Veröffentlichungen zum Stadtumbau und zur Stadtbaugeschichte.

Tammo Grabbert (1978); Studium der Sozialwissenschaften in Hannover und Oldenburg. Seit November 2007 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Sozialwissenschaften an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg im Bereich Didaktik der Politischen Bildung. Geplantes Dissertationsprojekt zum Thema Einflüsse von Segregation auf die politische Sozialisation von Jugendlichen.

Matthias Hardinghaus, Dr.-Ing., Architekt RIBA & Stadtplaner SRL, studierte Architektur und Europäische Urbanistik an der Bauhaus-Universität Weimar und der ETH Zürich, 1999-2001 freie Mitarbeit an Projekten der Stadtforschung und Architektur in Osnabrück, Würzburg und Washington D.C., 2001-2004 Projektleiter Städtebau bei der sachsen-anhaltinischen Landesentwicklungsgesellschaft Magdeburg, lehrt und forscht im Bereich Urban Design und Planning Implementation an der Anglia Ruskin University Cambridge – Chelmsford.

Burkhard Hofmeister; Prof. Dr. em. studierte Geographie an der FU Berlin und den Universitäten Wisconsin und Utah. 1971 Professor für Geographie an der TU Berlin. Von 1979 bis 1982 Vorsitzender der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin; Ehrenmitglied der Societé de Géographie in Paris. Zahlreiche Veröffentlichungen und langjährige Mitarbeit in der Redaktion der Zeitschrift Die alte Stadt.

Harald A. Mieg, Dr. (1961) ist seit 2004 Professor für Metropolen- und Innovationsforschung an der Humboldt-Universität zu Berlin und Leiter des Georg-Simmel-Zentrums für Metropolenforschung Berlin. Studium der Psychologie, Mathematik und Philosophie in München, Paris, Wien und Mannheim. 1993-2004 an der ETH Zürich im Bereich Umweltnaturwissenschaften verantwortlich für Projekte im Bereich Stadt- und Regionalplanung. 1998-2004 Professur für Mensch-Umwelt-Beziehungen an der ETH Zürich. Forschungsschwerpunkte u.a. zur Psychologie der Planung und Stadtpsychologie.

Besprechungen

Wolfgang Frontzek, *Das städtische Braugewerbe und seine Bauten vom Mittelalter bis zur frühen Neuzeit. Untersuchungen zur Entwicklung, Ausstattung und Topographie der Brauhäuser in der Hansestadt Lübeck (Häuser und Höfe in Lübeck, Band 7), Neumünster: Wachholtz 2005, 176 S., 93 Abb., 60,--€.*

Bier war im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit ein Lebensmittel von großer Bedeutung, das vielfach das Trinkwasser wegen dessen schlechter Qualität ersetzen musste. Aus diesem Grund entwickelte sich die Bierbrauerei in den norddeutschen Städten zu einem wichtigen Erwerbszweig der Bürger. In den Hansestädten an der See wurde es sogar zu einem bedeutenden Exportgewerbe. Das ging weniger auf den billigeren Transport zur See zurück als auf die Schwierigkeiten in der Beschaffung der notwendigen Mengen von Braugetreide. Allein für die Versorgung der Lübecker Brauer war ein geschlossenes Getreideeinzugsgebiet mit einem Mindestdurchmesser von 200 km erforderlich. Daher konnten nur wenige Städte ein Bierexportgewerbe mit hohen Produktionszahlen entwickeln. Obwohl der überwiegende Teil der ursprünglich etwa 180 Häuser, für die seit dem 16. Jahrhundert die Braugerechtigkeit grundbuchlich überliefert ist, mit Renaissancegiebeln versehen ist, handelt es sich bei ihnen nicht um vollständige Neubauten, sondern meist um Hauserweiterungen bzw. Hauserhöhungen von im Kern spätmittelalterlichen Gebäuden. Durch die Brauerlisten des 14.-17. Jahrhunderts und die bauhistorischen Befunde ist die Geschichte der Brauhäuser bis ins ausgehende 13. Jahrhundert zurückzuverfolgen. Ihre Lage blieb über Jahrhunderte im Stadtgebiet weitgehend unverändert. Der Verfasser untersucht die Bedeutung der Bierbrauerei für die an der See gelegenen Hansestädte. Er untersucht auch die Rohstoffe des Brauprozesses und deren Vorhandensein in Lübeck. Dort zeigt er die Anfänge und die Entwicklung des Gewerbes im 14./15. Jahrhundert mit der Liste der Brauer von 1360/1370 und 1407, der Topographie der Brauhäuser in dieser frühen Zeit und die Bedeutung Lübecks im Bierexport. Nach einem Vergleich mit der Brautätigkeit in Wismar und Hamburg führt der Verfasser die Untersuchung des Braugewerbes bis ins 19. Jahrhundert. Zuletzt wendet sich der Verfasser der baulichen Entwicklung, Nutzung und Ausstattung der Lübecker Brauhäuser zu. Im Anhang werden die Listen der Brauer von 1360/1370 und 1407, das Brauzeichenbuch 1668/1669 und die Liste der Brauhäuser veröffentlicht. Die große Leistungsfähigkeit des Lübecker Braugewerbes wurde bislang nicht allzu hoch eingeschätzt, weil die Zahl der Brauer im Verhältnis zu anderen Städten relativ gering war. Dabei wurde aber übersehen, dass ein Lübecker Brauer jährlich 30-40mal soviel Malz zu Bier verarbeitete wie einer der 700 Einbecker Brauer oder doppelt soviel wie einer der 270 Hamburger Exportbrauer. Ein weitergehender Vergleich mit den süddeutschen, insbesondere bayerischen Verhältnissen wäre hier interessant gewesen.

Der Verfasser hat in seiner für das Braugewerbe, aber auch für die Hausentwicklung in bau- und kunstgeschichtlicher Bedeutung wichtigen Untersuchung einen herausragenden Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte Lübecks und damit der Hansestädte, aber auch der sich daraus ergebenden Infrastruktur der Bau- und Kunstgeschichte geleistet.

Immo Eberl, Ellwangen/Tübingen

Ulla Terlinden / Christina von Oertzen, *Die Wohnungsfrage ist Frauensache! Frauenbewegung und Wohnungsreform 1870 bis 1933, Berlin: Dietrich Reimer 2006, 302 S., 116 Abb., 35,- €.*

Von der historischen Forschung wie auch den Fachkollegen wurde die Mitwirkung von Frauen am Planen, Bauen und Wohnen aus verschiedenen Gründen in der Vergangenheit, aber auch heute noch häufig verschwiegen. Ulla Terlinden, Mitbegründerin der Frauen- und Geschlechterforschung in Stadtsoziologie und Stadtplanung, verfolgt in ihren Arbeiten die Frage, welchen Anteil Frauen an der Stadtentwicklung und am Wohnungswesen haben.

Sie hat 1990 in einer historisch-soziologischen Analyse die Entwicklung der Stadtplanung, des Hausbaus und des Wohnens mit Hilfe einer an Max Weber orientierten idealtypischen Betrachtung des Wandels der Gebrauchs- und Tauschwertproduktion vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert in überzeugender Weise nachvollzogen. Dabei ist es ihr gelungen, die Gebrauchswirtschaft in den Haushalten, die überwiegend Frauenarbeit war, als dynamisches Moment der historischen Stadtentwicklung systematisch herauszuarbeiten.

Mit ihrer Berufung an die Gesamthochschule Universität Kassel rückte sie in die unmittelbare Nähe des Archivs der deutschen Frauenbewegung. Dies war ausschlaggebend für die nun im Ergebnis vorliegende, von der Deutschen Forschungsgemeinschaft unterstützte mehrjährige Untersuchung, die sie mit Susanna von Oertzen durchgeführt hat.

Wiederum gelingt es hier – nun auf Basis zahlloser Recherchen in Archiven und Nachlässen - ein Stück der Frauengeschichte, den Anteil der Frauenbewegung an der Wohnungsreform, in bisher nicht gekannter Breite und Tiefe der Darstellung offen zulegen.

Es werden vier Kapitel der Aktivitäten von Frauen zur Verbesserung des Wohnungswesens dargestellt: die weibliche Wohnungspflege, die Rationalisierung des Einzelhaushaltes, die Zentralisierung der Hauswirtschaft sowie die Genossenschaften und Wohnungen für berufstätige Frauen, die z.T. von den zahlreichen und mitgliederstarken Frauenclubs vor dem Ersten Weltkrieg geschaffen wurden.

Selbst wer die vereinzelt durchaus vorhandenen Arbeiten zu diesen Themen kennt, wird überrascht sein von der Fülle der Aktivitäten und von bisher nicht bekannten Zusammenhängen und Vernetzungen. Hier wird auch der Ideentransfer aus England und den USA im Einzelnen ausgeleuchtet, der bisher in dieser Systematik nicht untersucht wurde.

Die Untersuchung ist in mehrfacher Hinsicht eine Bereicherung. Erstens deckt sie für die alte deutsche Frauenbewegung eine Feld ihrer planungsbezogenen Diskurse und Aktivitäten auf, das deren Verwobenheit mit der Wohnungsreformbewegungen zeigt, aber auch die diesbezüglich vielfältigen, manchmal auch kontroversen Strömungen innerhalb der Frauenbewegung. Zweitens wird die Geschichte der Planung und des Wohnungswesens um den Beitrag der Frauenbewegung bereichert. Auch neuere Autoren werden zitiert, die diesen Beitrag immer noch nicht wahrnehmen wollen. Drittens wird die Nähe und zugleich Eigenständigkeit der Ideen aus den verschiedenen Bereichen der alten Frauenbewegung zu den Ideen des Neuen Bauens gezeigt, wie Architekten diese Ideen umsetzen und dies wiederum von der organisierten Frauenbewegung kritisiert wird. So wird u.a. die von Architekten versprochene Funktionalität der Weißenhofsiedlung nach einer ersten Phase der Nutzung einer kritischen Untersuchung unterzogen. Viertens gibt diese Studie einen tiefen Einblick in das Geschlechterverhältnis zwischen 1870 und 1933 und ist insofern als eine Bereicherung der Frauen- und Geschlechterforschung zu verstehen. So hören wir u.a. von den zahlreichen und mitgliederstarken Frauenclubs, die vor dem Ersten Weltkrieg den berufstätigen alleinstehenden Frauen Orte boten, in denen sie ein geselliges Leben führen konnten. Da ihnen die sog. Öffent-

lichkeit, Restaurants und Wirtschaften ohne männliche Begleitung verschlossen war, wollten sie nicht Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen und in schlechten Ruf kommen. Fünftens kann man das gut 70seitige Kapitel über die Rationalisierung des Einzelhaushalts als einen empirischen Beleg für die Schaffung der Vorbedingungen für den fordistischen Kapitalismus lesen. Die Normierungen des Haushalts, der Küche wie der Arbeitsvorgänge sind Voraussetzungen dafür, dass nun auch im Bereich der Lebenshaltung und der konsumtiven Güter die kapitalistische Produktion lohnend wird und die Massenproduktion und dann auch die Massenkonsumtion greifen kann.

Die schwierige Frage ist nun jedoch: Wie ist der unbestreitbar umfangreiche Beitrag der Frauenbewegung für die Periode der Wohnungsreform zwischen 1870 und 1933 zu bewerten? Zwar lassen sich in einzelnen Fällen nachhaltige Einflüsse der Diskurse der Frauenbewegung oder einzelner Frauen auf die Wohnungsreform nachweisen, außerdem gab es sehr viel mehr Entscheidungsgremien, in denen Frauen in Wohnungs- und Haushaltsfragen als Expertinnen vertreten waren als dies heute allgemein bekannt ist. Terlinden und von Oertzen sprechen von einer Vielzahl von Vernetzungen zwischen männlich dominierter Wohnreformbewegung und der Frauenbewegung, die sowohl inhaltlich wie personell waren, doch ließen sich diese kaum bestimmten Ideen und Konzepten zuordnen. Tatsache sei es jedoch, dass die inhaltlichen Positionen der Frauenbewegung die Diskussionen zur Wohnreform und zum Neuen Bauen beeinflusst haben und dass dies in der Geschichtsschreibung über das Planen und Bauen verloren gegangen war.

Dieses reich mit Abbildungen versehene Werk kann als Standardwerk für Fragen der wohnungsreformerischen Aktivitäten der alten Frauenbewegung Geltung beanspruchen und sollte in keiner Geschichte der Planung oder des Wohnens mehr übersehen werden.

Marianne Rodenstein, Frankfurt a.M.

Zsuzsa Körner, *A telepszerü lakásépítés története Magyarországon 1850-1945 (Geschichte des Wohnsiedlungsbaus in Ungarn 1850-1945), Budapest: Verlag TERC 2004, 195 S., 2500 HUF.*

Die Siedlungsbauten der 1920er Jahre, die Gartenstädte der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, aber auch zahlreiche Kolonien und Werkssiedlungen der Montanindustrie zählen mit guten Gründen zum städtebaulichen Erbe Deutschlands. Gerade die Siedlungsbauten der 1920er Jahre, insbesondere in Berlin, Hamburg und Frankfurt am Main, hatten eine erhebliche Ausstrahlung auf das interessierte Publikum im Ausland. Mit einiger Verspätung, aber nicht geringerem Interesse griff ich daher zum 2004 erschienenen Buch der ungarischen Stadtplanerin Zsuzsa Körner über die „Geschichte des Wohnsiedlungsbaus in Ungarn 1850-1945". Nach ausführlicher internationaler Rundumschau unternimmt die Autorin eine Definition des Begriffs Siedlungsbau, wie er ihrer Untersuchung zugrunde liegt. Merkmale des Siedlungsbaus sind Körner zufolge die Gleichzeitigkeit der Entstehung aufgrund koordinierten Vorgehens mehrerer Bauherren (z.B. Genossenschaften oder kirchliche Bauträger) oder auch des Willens eines einzelnen (staatlichen oder kommunalen) Bauherren, die Ausrichtung der Maßnahme auf eine bestimmte Zielgruppe (von Werksangehörigen bis zu konkreten Gruppen von Arbeitern oder Angestellten) und nicht zuletzt ein Mindestmaß an städtebaulich-gestalterischer Einheitlichkeit.

In den Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg muss der Handlungsdruck zur Schaffung von erschwinglichem Wohnraum in den sprunghaft wachsenden Städten Ungarns beträchtlich gewesen sein: Körner zufolge habe in den 1880er Jahren die durchschnittliche Wohnungsbelegungsdichte in Budapest 5,8 Personen betragen, während der entsprechende Indikator für Berlin sich nur auf 3,8 belaufen habe. Zu dieser Zeit dominierte der private Wohnungsbau durch Einzelbauherren, während Werkssiedlungen wie

die der Lokomotiv- und Maschinenbaufabrik der Staatsbahnen erklärtermaßen vor allem dem Ziel dienten, qualifizierte Arbeitskräfte an das Unternehmen zu binden.

Ein bis heute spektakuläres Beispiel der Verbindung der Gartenstadtidee mit dem Gedanken des sozialen Wohnungsbaus, realisiert in einer sehr stringenten und anspruchsvollen städtebaulichen und architektonischen Gestaltung, ist die „Wekerle-Siedlung" im Südosten von Budapest. Der namensgebende Ministerpräsident und zugleich Finanzminister, ein konservativer Reformer, veranlasste 1908 den Erwerb eines ca. 100 Hektar umfassenden Geländes durch das Ärar am Rande des damals kompakt bebauten Stadtgebiets zu günstigen Konditionen, um das Gelände einer Bebauung mit Einzel- und Doppelhäusern zuzuführen. Lediglich die Raumkante des großzügig bemessenen zentralen Platzes wird durch eine mehrgeschossige Bebauung gebildet, die in der Gestaltung Formen eines eigenwilligen, regionalistisch geprägten Jugendstils aufweist. Da der Staat, vertreten durch das Finanzministerium, als Bauherr weiterhin Eigentümer blieb, wurden sämtliche Häuser nach Entwürfen von renommierten Architekten als sehr sparsam konzipierte Mietobjekte errichtet. Mietberechtigt waren laut Errichtungsgesetz Arbeiter und Angestellte von staatlichen Betrieben, in erster Linie der Staatsbahn und der Post. Bei Auflösung des Arbeitsvertrages erlosch auch der Mietvertrag. Der Mietpreis war nach amtlichen Statistiken mit 160 Kronen pro Jahr in ganz Budapest für vergleichbaren Wohnraum konkurrenzlos günstig. Von den rund 4.700 Wohneinheiten der Siedlung (Stand 1929) befanden sich ca. 70% in ein- und 30% in zweigeschossigen Gebäuden. Die soziale Infrastruktur bestand aus vier Schulen, zwei Kindergärten, zahlreichen Läden sowie einem Volkshaus. Der Besuch der Siedlung sei allen deutschen Kollegen empfohlen, zumal sie konzeptionell und gestalterisch stark vom geläufigen „Idealfall" der deutschen Gartenstadt in Dresden-Hellerau abweicht.

Der Staat wurde in mehreren Fällen auch nach dem Ersten Weltkrieg mit Wohnungsbau-Aktionen zugunsten seiner Bediensteten tätig, zumal in der Krisensituation unmittelbar nach dem Krieg „die Mitwirkung privaten Kapitals am Wohnungsbau […] als fast ausgeschlossen zu betrachten ist", wie es 1921 in einer Gesetzesbegründung hieß. Paternalistisch-ständestaatliche Vorstellungen wurden mit dem 1940 aufgelegten Kleinsiedlungsbau-Programm des „Nationalen Volks- und Familienfonds" (ungarisch abgekürzt ONCSA) zugunsten von sozial benachteiligten Großfamilien verfolgt.

Neben dem Werkssiedlungsbau sowie den Aktivitäten kirchlicher Bauträger und vereinzelter Genossenschaften werden von Körner zwei Akteure einer näheren Betrachtung unterzogen: die Hauptstadt Budapest und die Landessozialversicherungsanstalt (ungarisch abgekürzt OTI), wobei beide miteinander verflochten agierten, da OTI Wohnungsbauvorhaben der Hauptstadt mit günstigen Krediten finanzierte. Die Wohnungspolitik Budapests unterlag erheblichen Schwankungen und entging auch nicht einigen selbst gestellten Fallen, insbesondere durch die räumlich konzentrierte Errichtung von Notunterkünften an wenigen Standorten, die sich zu sozialen Brennpunkten verwandelten. Eine Kooperation mit Banken bei der Errichtung von Wohnungen unter Erwerb von Belegungsrechten durch die Hauptstadt und gleichzeitiger langfristiger Mietgarantie führte nicht zum gewünschten Erfolg, da das Mietniveau zu hoch lag. Daher entschloss sich die Stadt 1929 zum Erwerb der in dieser Konstruktion errichteten Wohnungen von den Banken und zur dauerhaften Subventionierung der Mieten. Einige städtebaulich anspruchsvolle Anlagen zeugen von dieser Art öffentlich-privater Partnerschaft, wie der 1927 errichtete „Lenke-Hof" mit seiner viergeschossigen, entlang der Längsachse der Anlage unterbrochenen Blockrandbebauung. Dieser Hof mit seinen unverkennbaren Anklängen an die expressionistische Formensprache von Siedlungsbauten der Weimarer Ära zeigt wohl die

stärkste formale Verwandtschaft mit zeitgleichen deutschen Parallelen.

Während der Weltwirtschaftskrise ergab sich kurzzeitig die Situation von Wohnungsleerstand in Verbindung mit dem gleichzeitigen Anstieg des Bedarfs an Notunterkünften, da zahlreiche, sozial nur schlecht abgesicherte Arbeitslose zeitweise aus dem Kreis der zahlungsfähigen Wohnungsnachfrager ausschieden. Die kriegsbedingte Sonderkonjunktur ermöglichte noch zu Beginn der 1940er Jahre einige größere städtische Baumaßnahmen, gleichwohl ist das mengenmäßige Resultat der Siedlungsbauten der Zwischenkriegszeit nicht sehr eindrucksvoll. 1926-28 wurden laut Körner insgesamt 2.500 städtische bzw. später von der Hauptstadt erworbene Wohneinheiten gebaut, während z.B. allein im Jahr 1932 durch private Investoren rd. 5.400 Wohneinheiten neu errichtet wurden. Vergleicht man diese Zahlen auch unter Hinzuziehung anderer öffentlicher Akteure (wie z.B. OTI) mit den gleichzeitigen Aktivitäten beispielsweise in Hamburg und Altona, wo unter der städtebaulichen Leitung von Fritz Schumacher und Gustav Oelsner ein kompletter Neubaugürtel um die gründerzeitlichen Stadtteile entstand, nimmt sich das Ergebnis noch magerer aus: In Hamburg wurden bei einer mit Budapest vergleichbaren Größenordnung der Stadt im Durchschnitt der Jahre 1926-31 rund 10.000 Wohneinheiten pro Jahr errichtet.

Es mangelte in Budapest offenbar an einem schlagkräftigen Finanzierungsinstrument, wie es in Hamburg in Gestalt der Beleihungskasse für Hypotheken vorhanden war. Dennoch sei den deutschen Kollegen noch ein weiteres Besuchsziel empfohlen: die 1934 errichtete „OTI-Hausgruppe" am Köztársaság tér (Platz der Republik) in Budapest, deren neungeschossige (!) Zeilenbauten durch eingeschossige Ladenzeilen an den Kopfenden verbunden sind. Während 1934 schon zahlreiche deutsche Architekten und Stadtplaner aus dem Bauhaus und dessen Umfeld teils ihre beruflichen Positionen verloren hatten, teils emigrieren mussten, entstand hier eine urbane Variante der „Weißen Moderne" mit sozialem Anspruch – bis heute eine respektable Visitenkarte Ungarns und seiner Hauptstadt.

János Brenner, Berlin

Dieter Schnell, *Bleiben wir sachlich! Deutschschweizer Architekturdiskurs 1919-1939 im Spiegel der Fachzeitschriften, Basel: Schwabe Verlag 2005, 319 S., 20 Abb., 54,50 €.*

Die Habilitation des heute in Burgdorf lehrenden Architekturhistorikers Schnell untersucht den Deutschschweizer Architekturdiskurs der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen, die vom Strukturmerkmal großer Wohnungsnot geprägt war. Daraus folgte die Konzentration auf das Einfachste und Allernotwendigste in Material und Form.

Im ersten Abschnitt erläutert Schnell den für seine Arbeit gewählten diskursanalytischen Ansatz und gibt den Rahmen seiner Untersuchung an: Für die Analyse des Architekturdiskurses wählte er die bekanntesten zeitgenössischen Fachzeitschriften wie „Das Werk" und die „Schweizerische Bauzeitung"; aber auch die Zeitschriften „Hoch- und Tiefbau", Schweizerische Techniker Zeitung/Schweizerische Technische Zeitschrift", „Heimatschutz", „ABC. Beiträge zum Bauen", „Das Wohnen", „Das ideale Heim" und „Weiterbauen" werden zum Untersuchungsgegenstand. In diesen Zeitschriften untersucht Schnell „Denkgewohnheiten", die er dadurch definiert sieht, dass sie von allen Diskursteilnehmern geteilt werden. Die zu untersuchenden Denkgewohnheiten hat er auf verschiedene Themengebiete beschränkt: 1.) der Gegenwartsbezug von Architektur; 2.) die Bekämpfung des „Individualismus"; 3.) die Sachlichkeit; 4.) die Schweiz, das Ausland und das Verhältnis der Architekten zur Politik; und 5.) Volkserziehung und Volkserzieher. Diesen

Bereichen werden Teildiskurse über wiederkehrende Themen zur Seite gestellt: „Der Friedhof"; „Das Flache Dach" und „Die Küche". Mit diesen eingestreuten Texten bezweckt Schnell, „den Einfluss und die Wirkungsweise von Denkgewohnheiten anhand besonders illustrativer Beispiele aufzuzeigen". Schnell stellt fest, dass sich die gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Strukturen der Schweiz als großes Hemmnis herausstellten. Der Internationalismus der Neuen Bewegung stieß auf Ablehnung, und die Forderung nach einer Industrialisierung des Bauens empfand man als Frontalangriff auf den Handwerkerstand. So richtet Schnell z.B. den Blick auf das Flachdach als populärstes Symbol des Neuen Bauens, dem in „Hoch- und Tiefbau" 1927 das schweizerische Schrägdach gegenübergesetzt wird: „Unsere Dachformen sind ein Stück unserer tausendjährigen Wohnkultur; sie sind ein Teil dessen, was den Reiz unserer Dörfer und Städte ausmacht – sie sind schweizerisch – und wir wollen sie nicht preisgeben".

Im zweiten Abschnitt, der den Hauptteil des Buches ausmacht, untersucht Schnell die jeweiligen Argumente in ihrem Kontext. Hier erfahren wir viel über die architekturtheoretische Standortbestimmung der Zwischenkriegszeit, die Episode des systematischen Kleinwohnungsbaus, die Befürworter und Gegner des Modernen Bauens, die Suche nach neuen Themen und nach Bauaufträgen und schließlich über Monumentalität in der Architektur der dreißiger Jahre des vergangenen Jahrhunderts.

Schnell endet mit einem Substrat der Diskursakteure, deren Streitkultur und der Diskursinhalte. Lobenswert sind die Einzeldarstellungen der Diskursakteure im Anhang. Dort begegnen wir den einzelnen Autoren, deren Zitate sich durch das Buch ziehen: Hans Bernoulli (1876-1956), Alexander von Senger (1880-1968), Sigfried Giedion (1888-1968), Paul Artaria (1892-1959), Hans Schmidt (1893-1972), Peter Meyer (1894-1984) und Joseph Beeler (1906-1972). Ihre Veröffentlichungen werden hier nochmals im Kontext des Diskurses der Zeit gewertet. Dieter Schnell ist es gelungen, den hochspannenden Deutschschweizer Architekturdiskurs der Zwischenkriegszeit für die Leser lebendig zu halten.

Franziska Puhan-Schulz, Frankfurt a.M.

Jahrbuch Stadterneuerung 2006/07 - *Schwerpunkt: Stadterneuerung und Landschaft, hrsg. von* Uwe Altrock, Ronald Kunze, Elke Pahl-Weber, Ursula von Petz *und* Dirk Schubert, 418 S., Abb., 19,90 €.

Das Einbeziehen und Gestalten der Landschaft spielt in der Stadterneuerung nach einer längeren Phase der Vernachlässigung heute wieder zunehmend eine wichtige Rolle. Vor allem in den Nachkriegsjahrzehnten sprach man von einer „durchgrünten Stadtlandschaft", die im Zuge des automobilgerechten Umbaus und der Auflockerung der Städte geschaffen werden sollte. In der Praxis entstand dabei aber häufig nur qualitätsloses Abstandsgrün, so dass dieses Konzept in den 1970er Jahren aufgegeben wurde. Im Vordergrund standen seither die traditionellen urbanen Qualitäten, die bauliche Verdichtung, der Schutz der Natur vor Zersiedelung und damit eine schärfere Abgrenzung von Stadt und Landschaft. Angesichts des Strukturwandels und der demografischen Veränderungen erlebt die Verknüpfung von Stadterneuerung und Landschaftsgestaltung derzeit aber eine Renaissance unter veränderten Vorzeichen. Dies gilt vor allem in den schrumpfenden Städten, wo der „Rückbau" genannte Abriss es ermöglicht, neue innerstädtische Freiflächen zu schaffen. Doch auch in wachsenden Städten fallen durch den Strukturwandel immer mehr Industrieflächen brach, für die neue Nutzungen und landschaftsplanerische Konzepte gefunden werden können und müssen. Daher ergibt sich heute - neben der sowieso immer wieder geforderten besseren Vernetzung zwischen den verschiedenen an der Planung beteiligten Disziplinen - wieder eine

große Notwendigkeit und Möglichkeit, die Gestaltung der Landschaft intensiv in die Konzepte zur Stadterneuerung einzubeziehen. Vor diesem Hintergrund ist es erfreulich, dass sich der „Arbeitskreis Stadterneuerung an deutschsprachigen Hochschulen" mit der neuesten Ausgabe seines Jahrbuchs des Themas „Stadterneuerung und Landschaft" angenommen hat.

Von den zwölf Artikeln zu diesem thematischen Schwerpunkt sind drei besonders anregend. So entwickeln Michiel Dehaene und Kaat Boon für die flandrische Canal-Link-Region eine landschaftsbezogene Perspektive, die sie als analytisches Werkzeug für eine gestalterische Herangehensweise an die diffusen Randbereiche der zersiedelten Agglomeration nutzen. Zu diesem Zweck gliedern sie die sich überlagernden Siedlungsschichten der „Zwischenstadt" auf und unterscheiden dabei historische Strukturen, industrielle Großformen und kleinteilige, aber monofunktionale suburbane Wohngebiete. Auf dieser Grundlage entwickeln sie dann Konzepte für die Verknüpfung solch unterschiedlicher Bereiche. Mit der stadträumlichen Integration großmaßstäblicher Nutzbauten beschäftigt sich Jürgen Weidliger in seinem Beitrag über Landschaftsarchitektur und technische Infrastruktur. Dabei plädiert er dafür, Verkehrsplanung nicht nur als Ingenieursaufgabe, sondern auch als Städtebau zu verstehen und schlägt ein „thematisches Entwerfen" vor, mit dem beispielsweise gestalterische Konzepte für suburbane Räume, für die es bisher kaum adäquate Leitbilder gibt, herausgearbeitet werden können. Auf ebenso innovative Weise verdeutlicht Roland Schröder den ständigen Wandel der Nutzung von Freiflächen im urbanen Kontext am Beispiel von Friedhöfen. In seinem Artikel über das von der Stadtplanung bisher wenig beachtete Thema zeigt er, dass immer weniger Platz für herkömmliche Gräber nötig ist, da die Bestattungsformen immer stärker ausdifferenziert werden und aufgrund des demografischen Wandels die Bestattungszahl sinkt. Dadurch entstehen Potentiale für neue Nutzungen, die zwar aufgrund kultureller Einschränkungen nur sehr behutsam realisiert werden können, von den Planern jedoch durchaus in die Konzeptionen zur urbanen Freiraumentwicklung mit einbezogen werden sollten.

Neben dem Themenschwerpunkt Landschaft weist das Jahrbuch eine Reihe weiterer Beiträge zu Einzelthemen auf, die das gesamte Spektrum der Stadterneuerung und zahlreiche Beispiele aus dem Ausland umfassen. Nur begrenzt informativ sind dabei die auf Eigenlob bedachten Selbstdarstellungen von Akteuren der Stadterneuerung. So hätte man in dem Artikel von Thierry Béart über Lille gerne Konkreteres erfahren als in den Raum gestellte, aber nicht näher erläuterte Behauptungen wie „Der Abriss ungesunder Wohnungen, wie man ihn in umfassendem Maß in den 1970er und 1980er Jahren durchgeführt hat, war ziemlich erfolgreich." Analytisch präzise und innovativ sind dagegen die Beiträge jüngerer Wissenschaftler, die ihre Erkenntnisse aus Forschungsaufenthalten im Ausland präsentieren. Dies gilt insbesondere für den Beitrag von Barbara Schönig über den Abriss fast sämtlicher Hochhäuser des sozialen Wohnungsbaus der Nachkriegsjahrzehnte in Chicago und den damit verbundenen dramatischen Wandel des Wohnungsmarkts der Metropole. Neben den Implikationen für die sozialräumliche Struktur der sowieso von Gentrificationprozessen geprägten Stadt thematisiert die Autorin dabei auch den Zusammenhang zur US-amerikanischen Wohnungspolitik insgesamt, die den Anspruch der Versorgung der Ärmsten aufgegeben und durch eine soziale Kontrolle benachteiligter Bevölkerungsgruppen ersetzt hat. Rüdiger Bleck und Angela Uttke zeigen dagegen in ihrem Beitrag über Wohnhochhäuser in Deutschland, dass es auch anders gehen könnte. Als Alternative zu dem im Zuge von Stadtumbau-Programmen häufig durchgeführten Abriss solcher Bauten beschreiben die beiden Autoren Umgestaltungsmöglichkeiten, die über eine oberflächliche „Verhübschung" hinausgehen. Dabei verdeutlichen sie am Beispiel einer Siedlung in Duisburg, dass bei leichten Modifikationen der Grundrisse auch in den Hochhäusern der 1960er Jahre Wohnformen möglich sind, die den Bedürfnissen heutiger

Mieter Rechnung tragen. Der Band beinhaltet darüberhinaus erfreulicherweise gleich mehrere Beiträge über Polen. Anhand von Stettin, Breslau und Posen wird der Wandel der Stadterneuerung in dem ansonsten immer noch viel zu wenig beachteten Nachbarland nachvollzogen.

Unbefriedigend an dem inhaltlich gelungenen Jahrbuch ist daher nur die mangelnde redaktionelle Sorgfalt. Vor allem enttäuscht die schludrig verfasste Einleitung, die auf jeder Seite orthografische oder grammatikalische Fehler enthält, davon sogar gleich zwei in den ersten beiden Sätzen des Buchs. Hinzu kommen oberflächliche Aussagen wie „Der Wandel stadttypischer Ladengeschäfte [...] zur ‚Druckeroase' und dem ortsnahen Kartuschenachfüllservice ist im vollen Gange; braucht man möglicherweise alles einmal, kann man aber nicht essen! Auch dieser Funktionswandel kann in seiner Kumulierung der [sic!] Erheblichkeitsschwelle überschreiten und sich damit zu einer Facette der Stadterneuerung ausbilden." Ein weiteres Manko ist die diffuse Auswahl und mangelnde Druckqualität der Bebilderung. Dabei wäre mehr Qualität statt Quantität wünschenswert. So könnte auf den Abdruck von offensichtlich als Teil einer PowerPoint-Präsentation entstandenen dekorativen Abbildungen (die z.B. lediglich einen Kopf und viele Fragezeichen zeigen) verzichtet werden. Stattdessen sollten die wirklich wichtigen und sinnvollen Abbildungen dann in besserer Qualität wiedergegeben werden, so dass die Leser auch die Beschriftung der Karten gut erkennen können. Abgesehen von diesen kleinen Einschränkungen ist das Jahrbuch aber auch 2006/2007 wieder ein überaus lesenswerter Band. Für Stammleser und Bibliotheken bietet es zudem ein Orts- und Stichwortregister, das die Beiträge aus allen bisher erschienenen Jahrbüchern mit einbezieht. Insgesamt ist der Band daher denjenigen, die über die aktuellen Tendenzen der Stadterneuerung informiert sein wollen, als preiswerte und anspruchsvolle Informationsquelle sehr zu empfehlen.

Frank Rost, Berlin

Dirk Schumann *(Hrsg.), Bauforschung und Archäologie, Berlin: Lukas Verlag 2000, 475 S., 36,- €.*

Johannes Cramer / Peter Goralcyk, Dirk Schumann *(Hrsg.), Bauforschung – eine kritische Revision, Berlin: Lukas Verlag 2005, 381 S., 36,- €.*

Der Lukas Verlag zeichnet sich durch eine gar nicht so kleine aber ausgesucht feine Reihe von Publikationen u.a. zu Themen der Architektur, Kunstgeschichte und Denkmalpflege aus. Er bietet auch für vermeintliche Nischenthemen ein Podium, wie das Beispiel der beiden Bände zur historischen Bauforschung zeigt.

Der Band Bauforschung und Archäologie bündelt 26 Beiträge ausgewiesener Experten beider Fachrichtungen und zeigt das Spektrum und die Berührungen in Theorie und Praxis in dem „nicht immer scharf umrissenen Grenzbereich von Baustrukturen und Bodenschichten". Die Problematik zeigt sich jeden Tag an den ungezählten Beispielen von Maßnahmen der Denkmalpflege am einzelnen Objekt und der flächenbezogenen Dorf- und Stadtsanierung. Angesprochen sind daher die Verantwortlichen für Bauwesen, Stadtentwicklung und Denkmalpflege ausnahmslos in sämtlichen historischen Orten – nicht nur Deutschlands. Auswahl von Einzelbeiträgen: Archäologie im Obergeschoss (Altwasser), Stadtkerngrabungen (Plate), Kellerplan Wismar, Turmhäuser in Lübeck (Radis), Badhäuser (Cramer), Inventarisation in Greifswald (Schönrock), Dendrochronologie, Datierung von Putzen, von Backsteinformaten. Ein besonderer Abschnitt ist der Bauaufnahme und anderen Dokumentationsmethoden gewidmet, die bis zum digitalen archäologischen Archiv reichen.

Der Band „Bauforschung - eine kritische Revision" konstatiert, die Bauforschung sei in die Jahre gekommen; er fasst eine gleichnamige – offensichtlich nicht in voller Harmonie verlaufene - Tagung des Jahres 2001 von Architekten, Denkmalpflegern der Praxis und Wissenschaft-

lern der TU Berlin zusammen. Erreicht hat man den Sprung über die Ansätze früherer Jahre hinaus, die sich zunächst meist mit verformungsgerechtem Aufmaß und Fotodokumentation, vielleicht noch mit dem Grundwerk eines Raumbuchs zufrieden gaben, ohne zu einheitlichen Maßstäben finden zu können. Zu Recht wird eine systematische Bauforschung energisch eingefordert. Die Gründe reichen vom Kulturverständnis bis zur Wirtschaftlichkeit: Eine gewissenhafte Bauforschung hat noch allemal unnötige Verluste an Substanz verhindert und zugleich wichtige Entscheidungsgrundlagen für die Planung und Ausführung von Maßnahmen geliefert. Bemerkenswert sind deshalb bereits die einleitenden Worte der Herausgeber zu den Standards und den Kosten, die ihrerseits die „Psychologie" bei Behörden und Investoren bestimmen. An Einzelbeiträgen seien hervorgehoben: die kurzen aber umfassenden Grundsatzbeiträge zur Wirksamkeit von Bauforschung (Drachenberg), zum „ganz oder gar nicht" (Grossmann), zum Selbstverständnis der Bauforschung (Breitling), zu „Bauforschung und Kunstgeschichte" (Badstübner), zu den Erfahrungen in Brandenburg (Goralczyk), zur Dendrochronologie (Eissing). Behandelt werden in dem Band auch zahlreiche Einzelfälle, angefangen von St. Marien in Quedlinburg (Scheftel) und dem Domlanghaus in Brandenburg (Gertler) über die Nikolaikirche in Spandau (Barth) bis zum Berliner Schlossplatz (Wagner) und zum Palast der Republik (Oehmig).

Die beiden Bände zusammen ersetzen zwar kein Lehrbuch der Bauforschung, sie zeigen aber Bedeutung und Methoden und verdeutlichen die Einsatzmöglichkeiten. Auch wenn die (vorgebliche) öffentliche Armut als Vorwand herhalten muss, um die Ausstattung der Forscher nicht in Utopien entgleiten zu lassen, beweisen die Bände die Notwendigkeit und den Sinn der Bauforschung. Allen Verantwortlichen in Denkmalpflege und Sanierung kann die Lektüre wärmstens empfohlen werden.

Dieter Martin, Bamberg

Axel Dossmann / Jan Wenzel / Kai Wenzel, *Architektur auf Zeit. Baracken, Pavillons, Container (metroZones 7), Berlin: b_books 2006, 264 S., 176 Abb., 14,-€.*

Temporäre Architekturen haben Konjunktur; wohl das bekannteste Beispiel unserer Tage ist die Kunsthalle, die auf unbestimmte Zeit den Platz des so unrühmlich abgebrochenen Palastes der Republik einnehmen soll; ein anderes sind die Ausstellungsbauten der documenta 12 in Kassel auf dem zweckentfremdeten Bowlinggreen der Orangerie in den Karlsauen. Weniger Aufmerksamkeit erregen dagegen Baustellencontainer, mobile Verkaufskioske oder Straßenabsperrungen; sie sind in der Regel blinde Flecken in der Wahrnehmung des Stadtbewohners wie des Touristen. Die Erforschung des allgegenwärtigen Provisoriums im Stadtbild blieb bisher allerdings stark vernachlässigt, wohl nicht zuletzt der äußerst lückenhaften Überlieferung wegen. Wenn überhaupt, wurden die Bautypen vorzugsweise in technisch-formaler Hinsicht abgehandelt, ohne Bezug auf tatsächliche Standorte und die sich daraus ergebenden Wechselwirkungen.

Die Beseitigung dieses Missstandes ist eines der Ziele des jüngst erschienenen, durch die Kulturstiftung des Bundes finanzierte Werk der drei Autoren Axel Doßmann, Jan Wenzel und Kai Wenzel. Bewusst konzentriert auf Leipzig als unprivilegierte Industrie- und Großstadt, loten sie die Bandbreite der temporären Architektur vom 19. bis zum aktuellen Jahrhundert aus, indem sie erstmals eine Dokumentation und Analyse ihrer zumeist flüchtigen, zuweilen aber auch überraschend beharrlichen Existenz im Kontext von Stadt und Stadtbild liefern. Dabei stützen sie sich auf zahlreiche Quellen, die Befragung von Zeitzeugen, ausgiebige Recherchen vor Ort und eine breite Literaturauswahl. Die Studie bietet dem Leser ein wahres Kaleidoskop unterschiedlichster Architekturen von der Baracke bis hin zum Container, dienend der Durchsetzung

politischer Ziele (Lager verschiedenster Art, Straßenabsperrungen), der politischen Repräsentation (Triumphtore, Tribünen, Bildwände, Module), der Fürsorge (Baracken, Wärmehallen, Schulpavillons, Behelfsheime) oder dem Geschäft (Automaten, Verkaufsstände, Bankcontainer, Supermarkt-Zelte, Messebauten).

Nun widmet sich die engagierte Buch- und Veranstaltungsreihe metroZones nach eigenem Bekunden „dem städtischen Alltag des globalen Südens, der Kritik der europäischen Stadt und der Informalität der Lebensverhältnisse", und folgerichtig gewinnt die Arbeit besondere Qualität, indem sie - die engen Grenzen einer reinen Bestandserhebung überschreitend - soziale Komponenten sowie politisch-gesellschaftliche Motivationen konsequent mit einbezieht. Schwerpunkte setzen ein Interview mit den Migrationsforschern Tom Holert und Mark Terkessidis über Lagergesellschaften in Europa (S. 57 ff.) sowie zwei wertvolle allgemeine Essays über „Baracken als Regierungstechnik" (S. 111 ff.) und „Lager im Stadtraum" (S. 155 ff.). Historische Dokumentation wird hier nicht als Selbstzweck, sondern mit direktem Blick auf aktuelle gesellschaftliche Probleme und Tendenzen betrieben. Besondere Aktualität gewinnt die Studie durch den Umbruch in der Stadtentwicklung vor dem Hintergrund sinkender Bevölkerungszahlen, leerer öffentlicher Kassen und ungeheuren unternehmerischen Kapitaldrucks, und angesichts der ungeheuren Popularität des Provisorischen werden dem Leser schließlich die Schwierigkeiten der auf Dauer ausgelegten Denkmalpflege deutlich.

Der Band enthält reichhaltiges historisches Bildmaterial, wie etwa des Leipziger Dokumentarfotografen Karl Heinz Mai, sowie zahlreiche aktuelle Aufnahmen, unter anderem von der Fotografin Betty Pabst. Ein besonderes Schmankerl ist der abnehmbare Schutzumschlag, auf dessen Innenseite sich eine übersichtliche Kartierung sämtlicher Standorte findet, versehen mit den wichtigsten Eckdaten der Gebäude und Verweisen auf die entsprechenden Seitenzahlen. Ein Erwerb des äußerst anregenden Buches, das seinem hohen Anspruch absolut gerecht wird, kann nur empfohlen werden.

Jan Volker Wilhelm, Bamberg

Uwe Altrock / Heike Hoffmann / Barbara Schönig *(Hrsg.), Hoffnungsträger Zivilgesellschaft? Governance, Nonprofits und Stadtentwicklung in den Metropolregionen der USA, Kassel: Verlag Uwe Altrock 2007 (Reihe Planungsrundschau 15), 262 S., 47 Abb., 9 Tab., 5 Graph., 18,- €*

Die Notwendigkeit, bei der Stadtentwicklung die „Zivilgesellschaft" („Nonprofits") mit ins Boot zu nehmen, ist heute unumstritten. Allerdings bleiben wesentliche Fragen zu Zweck und Form der angestrebten Einbindung in den Planungsprozess unbeantwortet. Auch verläuft die theoretische Diskussion um Chancen und Grenzen, Interessenkonflikte und Legitimation, Gefahren und Nutzen des zivilgesellschaftlichen Engagements häufig unabhängig von der städtebaulichen Praxis. Verdienst des Buches von Uwe Altrock, Heike Hoffmann und Barbara Schönig „Hoffnungsträger Zivilgesellschaft? Governance, Nonprofits und Stadtentwicklung in den Metropolregionen der USA" ist es, planerische Erfahrungen mit und von zivilgesellschaftlichen Akteuren an Hand planungstheoretischer Fragestellungen systematisch zu analysieren und umgekehrt, den wissenschaftlichen Diskurs durch Fallbeispiele zu bereichern. Dabei ermöglicht gerade der Blick auf die Vereinigten Staaten, ein Land, in dem es umfangreiche Erfahrungen mit Stadtentwicklung durch nicht-staatliche Gruppen gibt, eine neue Sicht auf das Thema. Die Publikation basiert auf einer Tagung, die im November 2006 federführend vom Schinkel-Zentrum der TU Berlin veranstaltet wurde.

Einleitend werden zunächst Gründe, Entwicklung und Probleme der Teilnahme von Nonprofits an Stadtentwicklungsprozessen skiz-

ziert. Den Auftakt bildet das Plädoyer von Harald Bodenschatz, das übliche Feindbild „amerikanische Stadt" zu überdenken, die deutsche Rezeption der Stadtentwicklungsprozesse in den USA zu aktualisieren und den kritischen akademischen Diskurs mit strategischen Fragen zu konfrontieren. Die ersten drei Beispiele erörtern Erfahrungen von „Nonprofits als Partner staatlicher Planung". Meredith Drake Reitan schildert die denkmalpflegerische Erhaltung und Aufwertung innenstädtischer Quartiere in Los Angeles durch das Engagement von Bürgern, wodurch einige für den Abriss vorgesehene Viertel gerettet werden konnten. Die im Zuge dieses Engagements durchgesetzte Anerkennung als „Historic Preservation Overlay Zone" bedeutet, wie die Autorin zeigt, jedoch gleichzeitig eine deutliche Wertsteigerung der Gebäude und bewirkt so die Verdrängung sozialschwacher Mieter durch „engagierte" Hauseigentümer. Auch die von Susanne Schindler untersuchte „Community Development Corporation" in Boston veranschaulicht die ambivalente Rolle von Nonprofits zwischen Stadtteilvertreter und Projektentwickler. Ihre anerkannte Rolle bei der Schaffung und Erhaltung von günstigem Wohnraum dient zunehmend der Stimulation des Immobilienmarktes.Der Beitrag von Barbara Schönig im Teil „Nonprofits in der Planungs-Not" beschäftigt sich mit Regionalplanung in New York und Chicago, einer Aufgabe, die in den USA von staatlicher Seite schlicht nicht wahrgenommen wird. Nach Schönigs Untersuchungen liegt die Stärke solcher wenig projektgebundener Organisationen insbesondere in ihrem Einfluss auf die Veränderung eines überkommenen Stadtentwicklungsmodells bzw. des hegemonialen Leitbildes in der Regionalplanung. Von weiterführenden Erwartungen sollte dagegen Abschied genommen werden: etwa hinsichtlich konkreter Planungserfolge und vor allem hinsichtlich eines Beitrags zur Demokratisierung von Planung durch zivilgesellschaftliche Akteure.

Die aktuelle planerische Diskussion um Zivilgesellschaft in Deutschland ignoriert weitgehend Widerstandsbewegungen gegen die Stadtentwicklungspolitik. Es ist deswegen ein weiteres Verdienst dieses Buches, die „Nonprofits als Opposition zu staatlicher Planung" nicht nur in den Band zu integrieren, sondern ihnen neben dem „konstruktiven" Engagement eine gleichrangige Stellung einzuräumen. Deike Peters stellt die Strategien zweier gegen die Verkehrsplanung in Los Angeles engagierten Gruppen gegenüber. Obwohl ihre Darstellung der Organisationen unverständlich einseitig anmutet, zeigt das Beispiel, dass auch oppositionelle zivilgesellschaftliche Bestrebungen von verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen mit ganz unterschiedlichen Interessen getragen werden. Das von Heike Hoffmann vorgestellte Bürgerforum „Listening to the City" zum Wiederaufbau von Ground Zero, dem Gebiet, wo bis zum 11. September 2001 das World Trade Center in New York stand, kann wahrscheinlich mit Recht als das teilnehmerstärkste der Planungsgeschichte bezeichnet werden. Doch Hoffmanns Untersuchung zeigt, wie die Ergebnisse dieses Beteiligungsverfahrens durch andere Interessen ausgeschaltet wurden. Letztlich beschränkte sich der Einfluss der Teilnehmer auf die Auswahl des Architekten Libeskind, dessen Projekt selbst nicht beeinflusst werden konnte und im Verlauf des weiteren Planungsprozesses bis zur Unkenntlichkeit verändert wurde.

Selbst wenn, wie so häufig in Sammelbänden, nicht alle Aufsätze die Debatte in gleichem Maße bereichern, ist es doch das Verdienst des Buches, den zivilgesellschaftlichen Einfluss in der Planung nicht idealisiert, sondern vor dem Hintergrund praktischer Beispiele differenziert zu haben. Die Botschaft ist klar: Die Potentiale zivilgesellschaftlicher Initiativen müssen erkannt und doch realistisch innerhalb ihrer Grenzen betrachtet werden; ebenso dürfen die damit einhergehenden Gefahren und Konflikte nicht ausgeblendet werden. Eine Einstellung, die aber doch Anlass zur Hoffnung gibt.

Laura Calbet i Elias, Berlin / Barcelona

Basler Zeitschrift für Geschichte und Alterskunde, *Band 106 (2006): Migration, Integration, Einbürgerung.*

Der zum Gedenken an Alfred Remigius Weber-Ori herausgegebene 106. Band der Basler Zeitschrift für Geschichte und Alterskunde hat das Schwerpunktthema Migration, Integration, Einbürgerung. Im ersten Beitrag beschäftigt sich René Lorenceau mit der Migration nach Basel in der zweiten Hälfte des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Unterlegt mit vielen Daten und differenziert nach verschiedenen sozialen Merkmalen belegt der Autor, dass auch für die Entwicklung der Stadt Basel Zuwanderung elementar war, wobei es neben der reinen Anzahl der Ankommenden seiner Ansicht nach auf die Dauer deren Aufenthalts ankommt.

Daneben ist die historisch sich wandelnde Sicht auf die Ankommenden und deren jeweilige Kategorisierung ausgesprochen lesenswert. Die administrativen Versuche, die Vielfalt der zuwandernden Menschen - Bürger, Schweizer, Niedergelassene, Aufenthalter, Ausländer - zu ordnen, verweisen weniger auf deren tatsächliche Unterschiedlichkeit und Intentionen als auf die jeweiligen Ordnungsvorstellungen im Umgang mit dem Fremden.

Die historisch variable Konstruktion des Fremden prägt auch den Beitrag von Beatrice Montanari, in dem es um die Einbürgerungspraxis im Kanton Basel-Stadt vor und nach dem Zweiten Weltkrieg geht. Dabei konzentriert sich die Autorin auf die Einbürgerung von Deutschen, die vor der Schreckensherrschaft des Faschismus die meisten Chancen auf Einbürgerung hatten. Die Einwanderungspolitik und -praxis weist in den beiden Untersuchungszeiträumen, trotz deutlich unterschiedlicher Rahmenbedingungen, eine erstaunliche Kontinuität auf. Deutlich zugenommen hat jedoch die Forderung nach Assimilation. Die Konstruktion einer „Schweizer Eigenart" ermöglichte die Identifizierung des Fremden. Diese Eigenart, psychologisch betrachtet den unteren Bewusstseinsschichten zugeordnet, wird als ethnisch geprägtes Wesensmerkmal gedeutet. Der den deutschen Südbadenern von den Deutschschweizern unterstellte mangelnde Assimilationsgrad erweist sich bei distanzierter Betrachtung in der Regel als negativ erachtete menschliche Eigenschaft.

Der Beitrag von Angelika Wenzel schließlich beschäftigt sich mit einer Initiative zur Betreuung ausländischer Arbeitskräfte, die in den 1960er Jahren im Kontext der intensiven Diskussion um Zuwanderung und in Folge der Schwarzenbach-Initiative gegen Überfremdung entstand. Die von der Autorin zitierten Texte, Unterlagen und Protokolle belegen deutlich, dass die Empathie und das immense ehrenamtliche Engagement der Betreuenden geprägt wird durch unterstellte Hilfsbedürftigkeit, Ungleichheit und Abhängigkeit der Migranten gegenüber der Beratungsstelle. Mit den wechselnden Schwerpunkten ihrer (Betreuungs-)Arbeit reproduziert die Initiative die wechselnde gesellschaftliche Wahrnehmung der Ausländer. Und die Autorin verweist zugleich auf ein weiteres Phänomen, welches den praktischen wie auch den wissenschaftlichen Umgang mit den Zugewanderten kennzeichnet: Es muss ein gravierendes Problem konstruiert werden damit die nötigen (Forschungs-)Gelder fließen.

Zusammenfassend halte ich dieses Buch ausgesprochen empfehlenswert, da es auf die vorherrschende Gleichsetzung von Migration und Problem verzichtet und stattdessen die historisch wechselnde, gesellschaftliche Konstruktion des Fremden in den Blick nimmt. Da diese Konstruktion durch die Mehrheitsgesellschaft geleistet wird, eröffnet dies zugleich einen Blick auf deren jeweiligen Ängste, darauf wie sie nicht sein möchten und was sie von den Fremden angeblich unterscheidet. Dieser kritische Blick scheint mir nicht nur für die politische Debatte über Migration, Integration, Islam, Parallelgesellschaften etc. in den europäischen Ländern notwendig, er wäre auch für die Reflektion der heimlichen Konstruktionsleistungen in der wissenschaftlichen Forschung hilfreich.

Herbert Glasauer, Kassel