

21. Jahrgang

1/94

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Wolfgang Schmidt

Stadt und Garnison Regensburg

Winfried Mönch

U.S.-Garnisonierung in Stuttgart

Heinrich Heidebrecht

Deutsche Architekten bei Peter dem Großen

Wolfgang Behringer

Stadtgestalt und Stadtbilder im Alten Reich

Hartmut H. Topp

Städtische Straßenkreuzungen in zwei Ebenen

Volker Roscher

Stadtentwicklung und Sicherung der Wohnqualität

Kohlhammer

Herausgegeben von Otto Borst



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie
und Denkmalpflege

Im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft
Die alte Stadt und in Verbindung mit
Hans Paul Bahrtdt, Helmut Böhme,
Rudolf Hillebrecht, Eberhard Jäckel
und Friedrich Mielke
herausgegeben von Otto Borst

Redaktionskollegium: Professor em. Dr. Otto Borst, Historisches Institut der Universität Stuttgart, Keplerstraße 17, 70174 Stuttgart (Hauptschriftleiter) – Hans Schultheiß, Rotenbergstraße 5, 70190 Stuttgart (Schriftleitung) – Frauke Borst, Mozartweg 32, 73732 Esslingen (Redaktionslektorat).
Dr. Harald Bodenschatz, Technische Universität Berlin, Institut für Stadt- und Regionalplanung, Dovestraße 1–5, 10587 Berlin – Professor Dr. Burkhard Hofmeister, Direktor des Instituts für Geographie an der Technischen Universität Berlin, Budapester Straße 44/46, 10787 Berlin – Professor Dr. Rainer Jooß, Historisches Seminar an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd, Oberbetringerstraße 200, 73525 Schwäbisch Gmünd – Professor Dr. Hermann Korte, Fakultät für Sozialwissenschaft der Ruhr-Universität Bochum, Universitätsstraße 120, 44789 Bochum – Architekt Dipl.-Ing. Hellmut Richter, Ministerialrat im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Oberste Baubehörde, Franz-Josef-Strauß-Ring 4, 80539 München.

Redaktionelle Zuschriften und Besprechungsexemplare werden an die Anschrift der Schriftleitung erbeten: 73726 Esslingen am Neckar, Postfach 269, Tel. (0711) 357670.

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist eine Mitgliederzeitschrift der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt und erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 420 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 134,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 105,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 35,20 einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

Verlag, Vertrieb und Anzeigenverwaltung: W. Kohlhammer GmbH, 70549 Stuttgart, Tel. 0711 / 78630. Verlagsort: Stuttgart. Gesamtherstellung: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co., Stuttgart. Printed in Germany. *Die Zeitschrift* und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Alle Urheber- und Verlagsrechte sind vorbehalten. Der Rechtsschutz gilt auch für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Jede Verwertung bedarf der Genehmigung der W. Kohlhammer GmbH. Der Verlag erlaubt allgemein die Fotokopie zu innerbetrieblichen Zwecken, wenn dafür eine Gebühr an die VG WORT, Abt. Wissenschaft, Goethestraße 49, 80336 München, entrichtet wird, von der die Zahlungsweise zu erfragen ist.

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln

INHALT

ABHANDLUNGEN

WOLFGANG SCHMIDT, Stadt und Garnison Regensburg. Anmerkungen zum zivil-militärischen Beziehungsgeflecht einer bayerischen Garnisonsstadt im 19. und frühen 20. Jahrhundert	1
WINFRIED MÖNCH, »Little America« in Groß-Stuttgart. Anmerkungen zur U.S.-Garnisonierung 1945–1992	19
HEINRICH HEIDEBRECHT, Deutsche Architekten im Dienste Peters des Großen	32
HARTMUT H. TOPP, Straßenkreuzungen in zwei Ebenen als städtebauliches Element	46

KLEINE BEITRÄGE

WOLFGANG BEHRINGER, Stadtgestalt und Stadtbilder im Alten Reich. Ein Projekt zur vergleichenden Ikonographie deutscher Städte	56
RENATE KASTORFF-VIEHMANN / URSULA VON PETZ / MANFRED WALZ, Planungen für die Industriestadt. Dortmund in den 1920er Jahren	70
VOLKER ROSCHER, Stadtentwicklung und Sicherung der Wohnqualität in innerstädtischen Quartieren. Dargestellt an Hamburg-Ottensen und den auftretenden Kontexten	83

DIE AUTOREN	95
-------------------	----

NOTIZEN	96
---------------	----

RESOLUTION DER AG DIE ALTE STADT	96
--	----

BESPRECHUNGEN

<i>Stadtgeschichte</i>	
FRANZ-JOSEF JAKOBI, Geschichte der Stadt Münster (<i>Peter Burg</i>)	101
BENIGNA SCHÖNHAGEN, Tübingen unterm Hakenkreuz (<i>Johann Paul</i>)	104
ROLF STEININGER, Die Ruhrfrage und die Entstehung des Landes Nordrhein-Westfalen; ROLF STEININGER, Ein neues Land an Rhein und Ruhr (<i>Wilhelm Ribhegge</i>)	106

Architektur, Raumplanung

ULFERT HERLYN / URSULA POBLOTZKI (Hrsg.), Von großen Plätzen und kleinen Gärten (<i>Bernd Kleinhaus</i>)	109
CARL-FRIEDRICH FISCHER, Riß in der Fassade. Ein Architekt packt aus (<i>Volker Roscher</i>)	110
EGBERT KOSSAK, Hamburg – Stadt im Überfluß (<i>Volker Roscher</i>)	111

Wolfgang Schmidt

Stadt und Militär in Regensburg

Anmerkungen zum zivil-militärischen Beziehungsgeflecht einer bayerischen Garnisonsstadt im 19. und frühen 20. Jahrhundert.

1. Vorbemerkungen (S. 1) – 2. Militär und Stadtopographie (S. 4) – 3. Militär und kommunale Wirtschaft (S. 10) – 4. Militär und Bürger (S. 14)

1. Vorbemerkungen

In seiner Einführung zum Forschungs- und Sitzungsbericht »Stadt und militärische Anlagen« des Arbeitskreises »Geschichtliche Entwicklung des Stadtraumes« stellte Hanns Hubert Hoffmann zum Beziehungsgefüge Stadt-Militär fest, »daß zwar viele Materialien, jedoch kaum auch nur sporadische Teilarbeiten vorliegen, der Arbeitskreis damit also Neuland der Forschung betrat«. ¹ Im Rahmen dieses Sitzungsberichts stellte Bernhard Sicken eine Studie, basierend auf der bisherigen Literatur zum Thema »Stadt und militärische Anlagen, historische Entwicklung im Stadtraum – dargestellt am Beispiel der Landstreitkräfte« vor, ² die in einer tour d'horizon vom Mittelalter bis in die siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts das soziale, ökonomische, städtebauliche sowie verfassungs- und verwaltungsgeschichtliche Beziehungsgefüge »Stadt-Militär« programmatisch anriß. Die Hoffnung auf anknüpfende, die thesenhaften Ergebnisse dieses Aufsatzes validierenden Detailstudien erfüllte sich nur bedingt. ³ Eine der dahinter steckenden Schwierigkeiten lag in der – Sicken hatte darauf hingewiesen – föderalen Struktur Deutschlands; denn bis zur Schaffung eines reichseinheitlichen Militärwesens nach dem Ersten Weltkrieg waren die Territorien bzw. Bundesstaaten Träger der Militärgewalt. Folgerichtig kamen dann die entscheidenden Impulse in der Garnisonsgeschichtsforschung vor allem für das 19. Jahrhundert aus

¹ Stadt und militärische Anlagen. Historische und raumplanerische Aspekte (Veröff. der Akademie für Raumforschung und Landesplanung), Hannover 1977, S. 1.

² Ebda., S. 15–148. Hier auch die bis 1975 angewachsene garnisonsgeschichtliche Literatur.

³ So z. B. J. Kraus, Das Militärwesen der Reichsstadt Augsburg 1548–1806. Vergleichende Untersuchungen über städtische Militäreinrichtungen in Deutschland vom 16.–18. Jahrhundert, Augsburg 1980. – M. Zippel, Untersuchungen zur Militärgeschichte der Reichshauptstadt Berlin von 1871 bis 1945, Diss. Münster 1981. – G. Meinhardt, Garnisonstadt Göttingen. Bilder aus 350 Jahren Stadtgeschichte, Göttingen 1982. – Bonn und seine Soldaten. Geschichte der Garnison Bonn und der Heeresversorgung seit Aufstellung der stehenden Heere, hrsg. vom Stabs- u. Versorgungsbataillon des Bundesministeriums für Verteidigung, Bonn 1985.

dem Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, Abt. IV, Kriegsarchiv.⁴ Zu nennen ist hier vor allem Rainer Braun, der seit 1984 in zahlreichen Aufsätzen das Phänomen Stadt-Militär aufgrund des amtlichen Aktengutes thematisch und methodisch vorangebracht hat.⁵ Seinen Forschungen folgend entstanden seither weitgehend aus dem Aktenbestand des Kriegsarchivs – ergänzt durch kommunales Schriftgut – geschöpfte Garnisonsgeschichten zu Neustadt an der Aisch,⁶ Dillingen,⁷ Erlangen,⁸ Freising,⁹ Eichstätt,¹⁰ Nürnberg,¹¹ München¹² und Regensburg.¹³ Somit ist Bayern für die Spanne vom späten 18. bis in das 20. Jahrhundert hinein die garnisonsgeschichtlich wohl am intensivsten untersuchte Region Deutschlands.¹⁴

⁴ Zu Funktion und Aktenbestand des Kriegsarchivs vgl. Bayern und seine Armee. Eine Ausstellung des Bayerischen Hauptstaatsarchivs aus den Beständen des Kriegsarchivs (Ausstellungskataloge der Staatlichen Archive Bayerns, Bd. 21), München 1987.

⁵ R. Braun, Amberg als Garnisonsstadt, in: Amberg 1034–1984. Aus tausend Jahren Stadtgeschichte (Ausstellungskataloge der Staatlichen Archive Bayerns, Bd. 18), Amberg 1984, S. 205–220; ders., Die Garnison, in: A. Wendeborst (Hrsg.), Erlangen. Geschichte der Stadt in Darstellungen und Bilddokumenten, München 1984, S. 168–172; ders., Augsburg als Garnison und Festung in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: R. A. Müller (Hrsg.), Aufbruch ins Industriezeitalter, Bd. 2. Aufsätze zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bayerns 1750–1850, München 1985, S. 65–78; ders., »Durch ewren langen friden habt ihr das couragio verloren«. Entwicklungslinien des reichsstädtischen Wehrwesens, in: Reichsstädte in Franken, Bd. 1, hrsg. v. R. A. Müller, München 1987, S. 229–243.

⁶ W. Mück, Die Aktienstallung in Neustadt an der Aisch. Ein Beitrag zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte einer königlich bayerischen Garnison im 19. Jahrhundert, Neustadt a. d. Aisch 1984.

⁷ A. Layer / R. Schöwetter, 300 Jahre Garnionsgeschichte Dillingen an der Donau 1681–1981, Dillingen 1981.

⁸ D. Hennig, Erlangen und seine Garnison, in: J. Sandweg (Hrsg.), Erlangen. Von der Strumpfer- zur Siemens-Stadt. Beiträge zur Geschichte Erlangens vom 18. bis 20. Jahrhundert, Erlangen 1982, S. 451–494.

⁹ Chr. Lanke, Freising als Garnionsstadt, Magisterarbeit Univ. München 1987 (masch.).

¹⁰ H. Reis, Chronik der Jäger-Kaserne in Eichstätt von der Planung 1893 bis zum Jahr 1933, Eichstätt 1986.

¹¹ Th. Bruder, Nürnberg als bayerische Garnison von 1806 bis 1914. Städtebauliche, wirtschaftliche und soziale Einflüsse, Nürnberg 1992.

¹² M. Ingenlath, »...meinem König Otto I. treu zu dienen...«. Militärdienst in München, in: München – Musenstadt mit Hinterhöfen, München 1988, S. 146–151. – Chr. Lanke, Vom Bauernhof zum Kasernenviertel. Neuhausen als militärischer Nutzungsraum, in: 100 Jahre Eingemeindung Neuhausen. Festschrift der Münchner Bezirksausschüsse 21, 23 und 28, München 1990, S. 27–42; ders., München als Garnison im 19. Jahrhundert. Die Haupt- und Residenzstadt als Standort der Bayerischen Armee von Kurfürst Max IV. Joseph bis zur Jahrhundertwende, Berlin / Bonn / Herford 1993.

¹³ W. Schmidt, Eine Stadt und ihr Militär. Regensburg als bayerische Garnionsstadt im 19. und frühen 20. Jahrhundert, Regensburg 1993.

¹⁴ Beispielhaft für andere Regionen: B. Lemke, Die Ulmer Garnison und ihre Bedeutung für das städtische Leben, in: H. E. Specker (Hrsg.), Ulm im 19. Jahrhundert, Ulm 1990, S. 586–641. Für Österreich vgl. W. Steinböck (Hrsg.), Graz als Garnison. Beiträge zur Militärgeschichte der steierischen Landeshauptstadt, Graz 1982. – M. Senekowitsch, Militärische Einrichtungen Wiens im Wandel der Zeit. Ein Beitrag zur Militär- und Stadtgeschichte, in: Truppendienst, 1991, S. 320–326 u. S. 407–413.

Im folgenden soll nun am Beispiel Regensburgs¹⁵ mit Bezügen zu anderen bayerischen Garnionsstädten das Geflecht »Stadt-Militär« in eben jener Sapnne vom Ende des Alten Reiches bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges skizzenhaft anhand dreier Komplexe beleuchtet werden: Militär und Stadtopographie, Militär und kommunale Wirtschaft, Militär und Bürger.

Dabei ist zunächst festzustellen, daß die ehemalige Reichsstadt Regensburg am Ende des Alten Reiches nicht, wie zum Beispiel Nürnberg¹⁶ direkt an Bayern fiel, sondern von 1802 bis 1810 als geistliches Fürstentum unter Fürstprimas Carl Theodor von Dalberg fortbestand.¹⁷ Die reichsstädtische, Mitte des 13. Jahrhunderts im Rahmen der Stadtfreiheit den Bürgern zugefallene Wehrhoheit¹⁸ hatte zwar ein Ende gefunden, nicht jedoch die daraus resultierende Verpflichtung zu militärischen Sach- und Individualleistungen – letzteres in Form der Bürgerwehrlaufpflicht bis zum Übergang an Bayern.¹⁹ Das sich seit dem 17. Jahrhundert herausgebildete, reichsstädtische Berufsmilitär entfiel 1802.²⁰

Die entscheidenden Veränderungen im Sinne der oben genannten Beziehungsfelder zwischen der Stadt und dem Militär traten ab 1810 mit der Eingliederung Regensburgs in das Königreich Bayern zu Tage. Schon seit dem Ende des 18. Jahrhunderts im Zusammenhang mit dem Ausbau Bayerns zu einem geschlossenen Territorialstaat angestrebt, erhielt das Königreich im Gefolge des Krieges von 1809 – Bayern stand an der Seite Napoleons – unter anderem das Fürstentum Regensburg im Pariser Vertrag vom 28. Februar 1810 für eine horrend Summe zugesprochen.²¹ Getreu einem schon mehrfach vorexerzierten Verfahren, als Ausdruck der landesherrlichen Präsenz

¹⁵ Soweit nicht anders vermerkt, stützen sich die militärgeschichtlichen Ausführungen zu Regensburg auf W. Schmidt (s. A 13).

¹⁶ Zur militärischen Besitznahme Nürnbergs durch Bayern 1806 vgl. Th. Bruder (s. A 11), S. 15–35.

¹⁷ G. Schwaiger, Das Dalbergische Fürstentum Regensburg 1803–1810, in: Zs. für bayer. Landesgeschichte Bd. 23, 1960, S. 42–43.

¹⁸ Allgemein zum städtischen/reichsstädtischen Militärwesen vgl. E. Sander, Die Wehrhoheit in den deutschen Städten, in: Archiv für Kulturgeschichte Bd. 36, 1954, S. 333–356. – E. Isenmann, Die deutsche Stadt im Spätmittelalter 1250–1500, Stuttgart 1988, S. 148–152. – W. Herborn, Reichsstädte, in: Deutsche Verwaltungsgeschichte Bd. 1. Vom Spätmittelalter bis zum Ende des Reiches, hrsg. v. K. Jeserich u. a., Stuttgart 1983, S. 658–679, hier S. 671–673. Zur neuzeitlichen Militärorganisation der Städte/Reichsstädte vgl. J. Ehlers, Die Wehrverfassung der Stadt Hamburg im 17. und 18. Jahrhundert, Boppard 1966. – J. Kraus (s. A 3).

¹⁹ Zur reichsstädtisch-bürgerlichen Militärlaufpflicht vgl. W. Schmidt, Zur Geschichte des Regensburger Bürgermilitärs im 19. Jahrhundert (erscheint 1994 in der Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte).

²⁰ Das von einem Hauptmann geführte Regensburger Berufsmilitär zählte am Ende des Jahres 1802 nur mehr 123 Mann. Zum Vergleich: In der Reichsstadt Augsburg gehörten zur berufsmäßigen Stadgarde 265 Personen. Vgl. J. Kraus (s. A 3), S. 185.

²¹ H. Huber, Der Übergang der Stadt Regensburg an Bayern im Jahre 1810, in: Zs. für bayerische Landesgeschichte Bd. 4, 1931, S. 95–106. Vgl. Konrad Maria Färber, Bayern und das Fürstentum Regensburg, in: Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte Bd. 49, 1986, S. 695–717.

in den Zentralorten der Neubayerischen Landesteile eine Garnison zu etablieren,²² rückten am 30. Juni 1810 zwei Bataillone des königlich-bayerischen 4. Linien-Infanterieregiments »Salern« in die Donaumetropole ein. Mehr als 100 Jahre währte die zu keiner Zeit unterbrochene bayerische Garnisonsgeschichte Regensburgs, wengleich natürlich die Truppenteile und die Belegungsintensität wechselten.

Entsprechend der bayerischen Militärorganisation aus Haushaltsrücksichten bis zur Heeresreform 1868 in Friedenszeiten nur jeweils so viele Soldaten in den Garnisonen präsent zu halten, wie für die Aufrechterhaltung der Wach- und Sicherheitsaufgaben nötig erschienen,²³ waren bis in diese Zeit kaum mehr als 700 Soldaten ständig in Regensburg anwesend. Seit 1871 verzeichnete der Standort einen stetigen Anstieg von 697 Soldaten auf 2269 im Jahre 1912 – hervorgerufen ab dem Ende des 19. Jahrhunderts nicht zuletzt durch die Heeresvermehrungen im Wilhelminischen Reich. Der Soldatenanteil bewegte sich hier zwischen 2,4 und 4,6 Prozent: Quoten, die für das Beziehungsgeflecht Stadt-Militär von eminenter Bedeutung sind. Im Vergleich zu ähnlichen bayerischen Garnisonsstädten nahm Regensburg dabei eine eher nachrangige Position ein, was die absoluten Truppenzahlen anbetraf. So standen in Nürnberg im Zeitraum nach der Reichsgründung zwischen 2244 und über 3000 Soldaten mit einem Anteil von 2,4 bis 1,0 Prozent an der Gesamtbevölkerung. Die Belegung der Garnison München stieg im 19. Jahrhundert von 5894 im Jahre 1808 auf über 11000 nach 1895.²⁴

2. Militär und Stadttopographie

In zweifacher Hinsicht wirkte sich die Garnison auf die städtebauliche Entwicklung und somit auch auf das Wirtschafts- und Sozialgefüge Regensburgs aus; einmal als retardierendes Moment – Schlagwort »Stadtbefestigung« –, zum anderen als belebendes Moment – Schlagwort »Kasernenbauten«.

Obwohl 1810 von der reichsstädtischen Befestigung nur mehr der spätmittelalterliche lineare Mauerering mit Graben vorhanden war,²⁵ verhinderten gerade militäri-

²² So beispielsweise 1805 in Augsburg und 1806 in Nürnberg. R. Braun, Augsburg als Garnison (s. A 5), S. 66. Vgl. Th. Bruder (s. A 11), S. 20–35.

²³ Allgemein zum bayerischen Militärsystem vgl. W. D. Gruner, Das Bayerische Heer 1825 bis 1864. Eine kritische Analyse der bewaffneten Macht Bayerns vom Regierungsantritt Ludwigs I. bis zum Vorabend des deutschen Krieges, Boppard 1972. Vgl. G. Heyl, Militärwesen, in: Handbuch der bayerischen Ämter, Gemeinden und Gerichte 1799–1980, hrsg. v. W. Volkert, München 1983, S. 330–393.

²⁴ Zu Nürnberg vgl. Th. Bruder (s. A 11), S. 537, zu München vgl. Chr. Lankes (s. A 12), S. 573.

²⁵ Die Befestigungsanlagen Regensburgs bestanden im wesentlichen aus einem zu Beginn des 14. Jahrhunderts errichteten 2–4 m starken Mauerring, verstärkt mit quadratischen Mauertürmen und versehen mit hölzernen Wehrgängen. Der landseitigen Mauerumfassung war eine Zwingermauer mit runden Türmen etwa 10 m vorgelagert. Davor erstreckte sich der etwa 20 m breite und 8 m tiefe Stadtgraben. Zur Anpassung an die verbesserte Geschütztechnik wurden dem linearen Mauerring

sche Erwägungen deren Niederlegung bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus. Zwar galten aufgrund einer kurfürstlich-bayerischen Verordnung von 1804 Stadtgräben und Stadtmauern als gesundheitsschädigend und konnten somit abgerissen werden, doch führten die napoleonischen Kriege und möglicherweise auch das mühevollere Zusammenschießen der Regensburger Stadtmauer 1809 durch französische Batterien²⁶ bis 1826 zu einem Umdenkungsprozeß. In ganz Bayern wurde nunmehr die Erhaltung der noch vorhandenen kommunalen Befestigungsanlagen aufgrund militärischer Erwägungen verordnet.²⁷ Damit belastete man einerseits die Kommunalkasse mit Bauunterhaltsleistungen und behinderte andererseits die gerade in Regensburg aus Wohnraumangel dringend erforderliche Ausweitung des städtischen Siedlungsrayons nachhaltig.²⁸ Noch zu Beginn des Kaiserreichs zeigte sich der hiesige, im wesentlichen mittelalterliche und somit schon vom hygienischen Standpunkt her problematische Wohnungsbestand als äußerst desolat. Daher 1871 die dringende Forderung des Stadtmagistrats: »Für die Arbeiter-Bevölkerung erscheint es, wie überall so auch hier als Bedürfnis, gesunde Wohnungen zu schaffen. Dabei genügt es nicht, die ohnehin spärlichen Gärten innerhalb der Stadt und die wenigen freien Räume zu überbauen, man muß vielmehr die engen Mauern der Stadt verlassen und in das Freie dringen.«²⁹ Bereits seit 1829 hatte die Stadtverwaltung beständig zu Entfestigungsinitiativen angesetzt, denen »...wegen der strategischen Wichtigkeit des Platzes Regensburg«³⁰ nicht stattgegeben werden konnte.

Paradoxiere Weise wurde der militärische Nutzen der Stadtbefestigung innerhalb der Bayerischen Armee ziemlich unterschiedlich bewertet. Schon 1840 erschien dem Generalquartiermeisterstab der Armee die südliche, landseitige Umweh rung aufgrund

1529/30 vom Regensburger Stadtbaumeister Albrecht Altdorfer sowie 1632 mehrere – insgesamt 11 – polygonale Werke vorgelagert. Obwohl bis in das 18. Jahrhundert noch baulich unterhalten, wich die bastionäre Befestigung ab 1779 einer vom Fürsten Carl Anselm von Thurn und Taxis errichteten Allee. Unter Dalberg schritt die Entfestigung dergestalt fort, daß die Werke vor den Stadttoren geschleift und dort klassizistische Gartenhäuser errichtet wurden. Vgl. K. Bauer, Regensburg. Aus Kunst-, Kultur- und Sittengeschichte, Regensburg ¹1988, S. 459–478. H.-E. Paulus, Albrecht Altdorfer als Stadtbaumeister von Regensburg, in: Verhandlungen des historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg Bd. 127, 1987, S. 165–170. R. Strobel, Die Allee des Fürsten Carl Anselm in Regensburg, in: Thurn und Taxis Studien Bd. 3, 1963, S. 229–267. H. Reidel, Die Villenbauten Emanuel Joseph von Herigoyens in Regensburg. Ein Beitrag zur Architektur des Klassizismus in Regensburg, in: Verhandlungen des Historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg Bd. 118, 1978, S. 87–136.

²⁶ J. Wackenreiter, Die Erstürmung von Regensburg, Regensburg 1865.

²⁷ Bayern und seine Armee (s. A 4), S. 240–249. Dort Hinweise zur Stadtmauerverordnung von 1826 im gesamt-bayerischen Rahmen.

²⁸ Ähnlich auch in Nürnberg. Vgl. W. Schwemmer, Die Stadtmauer von Nürnberg. Verluste und Erhaltung im 19./20. Jahrhundert, Nürnberg o. J. (1968).

²⁹ Zit. n. D. Albrecht, Regensburg im Wandel. Studien zur Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, Regensburg 1984, S. 195.

³⁰ So die Antwort des Kriegsministeriums auf den beantragten Abriß eines Stadtmauerturms. Zit. n. W. Schmidt (s. A 13), S. 62.

vielfacher Zu- und Umbauten sowie wegen des eingefallenen Grabens für militärisch nutzlos. Einem Antrag des Magistrats von 1856 auf Abriß der donauseitigen Mauer und schließlich 1863 auch der landseitigen Stadtmauerreste hatte man daher zunächst nichts entgegenzusetzen. 1863 jedoch wollte man plötzlich einer weiteren Demolierung nicht mehr zustimmen. Auf einmal galt Regensburg gar als der strategisch wichtigste Punkt an der Donau zwischen Ulm und Linz; jedes Mauer- und Grabenstück wäre von eminenter Wichtigkeit: »Jeder Stein, der an der noch stehenden Mauer abgelöst, jede Schaufel Erde, die in den Graben geworfen wird, schwächt die Widerstandsfähigkeit, vermindert den lokalen taktischen Wert.«³¹

Die um den Mauerabriß involvierten Oberbehörden – Innenministerium und Kriegsministerium – konnten und wollten dieser Auffassung allerdings aus ökonomischen Überlegungen nicht folgen. Ein Nicht-Abbruch der landseitigen Fortifikation hätte nämlich die dringende Stadterweiterung auf den im Bau befindlichen und wirtschaftlich dringend notwendigen Bahnhof vereitelt und damit den schleppenden Aufschwung der Kommune behindert.³² Bei der letztlich doch erteilten Abbruchgenehmigung rangierten kommerzielle und städtebauliche Interessen nun vor den militärischen. Bis 1878 waren nahezu alle Reste der mittelalterlichen Wehranlage abgerissen und die Stadt konnte sich baulich in das Vorfeld der Allee entwickeln.³³

War es Militärraison, die die mittelalterliche Silhouette Regensburgs lange mit konservierte, so zeigte sich das Militär ab dem letzten Drittel des vergangenen Jahrhunderts geradezu als Motor für die städtebauliche Entwicklung. Ausgangspunkt hierfür waren größtenteils Veränderungen im Militärsystem sowie moderne, überwiegend von der Hygiene bestimmte Massenunterkunftslösungen. Seit der Bildung stehender Heere hatte sich für die Militärverwaltungen das Problem der Truppen-Unterbringung in Friedenszeiten gestellt. Zwei Lösungen boten sich an: Entweder dezentral im Bürgerquartier oder zentral in Kasernen. Unabhängig von den auch in Regensburg im 19. Jahrhundert feststellbaren, besonders in Manöverzeiten oft intensiven und ungeliebten Einquartierungen, legte die bayerische Militärverwaltung seit dem 18. Jahrhundert grundsätzlich größten Wert darauf, die Truppe zu kasernieren. Die immense Finanzschwäche Bayerns nach den napoleonischen Kriegen verbot allerdings für die folgenden Jahrzehnte spezielle Kasernenbauten größeren Umfangs außerhalb der Haupt- und Residenzstadt München.³⁴ Beispielhaft hierfür ist das vom bayerischen Stadtkommandanten Regensburgs 1810 initiierte Kasernenprojekt. Eine vom ehemaligen fürstprimatischen Ingenieur-Oberstleutnant und Stadt- und Landbaumeister des Fürstentums Regensburg, Emanuel Joseph von Herigoyen, entworfene monumentale

³¹ Zit. n. W. Schmidt (s. A 13), S. 66.

³² Zur wirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahn für Regensburg vgl. E. Mages, Eisenbahnbau, Siedlung, Wirtschaft und Gesellschaft in der südlichen Oberpfalz 1850–1920, Kallmünz 1984.

³³ D. Albrecht (s. A 29), S. 198 f.; vgl. K. Bauer (s. A 25), S. 498–536.

³⁴ Zu den Verhältnissen in München vgl. Chr. Lankes (s. A 12), S. 65–146.



Abb. 1: Stadtplanausschnitt von Regensburg 1913/14. In der Bildmitte die ab 1889 auf dem freien Feld errichteten Kasernements.

(Städtische Lichtbildstelle Regensburg)

dreistöckige Kaserne für 3000 Infanteristen konnte nämlich aus Kostengründen – 30853 Gulden – nicht realisiert werden.³⁵ Merkmal der bayerischen Truppenunterkunft des 19. Jahrhunderts sollte daher die »Klosterkaserne« werden. Bedingt durch die Säkularisation herrschte an kirchlichen Bauten kein Mangel. Sofern militärisch genutzt, konnten die Klöster damit oftmals gar vor Verfall oder Abbruch bewahrt werden.³⁶

In Regensburg adaptierten die bayerischen Truppen nach Interimslösungen 1810 bzw. 1814 endgültig zwei Klöster als Kasernen: Minoritenkloster und Notre-Dame-Kloster. Das größte Problem dieser für ganz andere Zwecke geplanten Gebäude war allerdings deren Raumkapazität, die im übrigen sehr unterschiedlich beurteilt wurde: 800 Mann 1819, 1100 Mann 1823 und 800–1580 Mann 1851. Letztere Quote war aber nur bei Ausnutzung jeglichen Raumes – auch auf den Speichern und Gängen – und bei gleichzeitiger Belegung jeder Schlafstelle mit zwei Soldaten möglich. Bis 1862

³⁵ H. Reidel, Emanuel Joseph von Herigoyen. Kgl. bayer. Oberbaukommissar 1746–1817, München – Zürich 1982, S. 73 u. S. 286 f.

³⁶ Zum Phänomen der Klosterkaserne am Beispiel Frankens und mit Hinweisen auf dieses in ganz Europa übliche Verfahren vgl. R. Braun, Kloster und Kaserne (s. A 5).

war diese sog. »Zweimännige Bettenbelegung« in bayerischen Kasernen allgemein üblich. Im übrigen stellte sich das Problem der Unterbringung zumeist zu den Frühjahrs- bzw. Herbstexerzierzeiten, standen doch bis zur Heeresreform 1868 in der Regel nur so viele Soldaten in den Garnisonen, wie zur Aufrechterhaltung des Wachdienstes unbedingt notwendig waren.³⁷ Mit dem Hinweis, daß für die Unterbringung der Garnisonstruppen nicht der maximale Höchststand, sondern immer der tatsächliche Präsenzstand ausschlaggebend sei, lehnte das Kriegsministerium 1819 die beantragte Erweiterung der Minoriten-Kaserne ab. Erst nachdem 1850 im »Gesetz, die Einquartierungs- und Vorspannlasten in Friedenszeiten betr.« erstmals ein Staat des Deutschen Bundes die staatliche Kasernenbaupflicht verankert hatte, lag der Friedenshöchststand als Bemessungsrahmen zugrunde. Wie dringlich die Kasernenfrage in Bayern war, zeigt auch jene 1854 vom Kriegsminister von Lüder an König Max II. gerichtete Denkschrift, wonach »...die Sträflinge in den Zucht und Arbeitshäusern des Reiches wesentlich zweckmäßiger und gesünder untergebracht seyen als allerhöchstderselben Truppen«.³⁸

Scheinbar auch deshalb erging 1859 ein Auftrag des Kriegsministeriums an das Generalkommando Nürnberg doch zu untersuchen, mit welchen An- oder Neubauten von Kasernen in Amberg und Regensburg »...den Bedürfnissen einer dienstlich und gesundheitlich angemessenen Unterkunft der Besatzung, mit Rücksichtnahme auf den höchsten Friedens-Präsenzstand entsprochen werden könnte«.³⁹ Nach Einschätzung des Geniekorps-Kommandos hätte die nach dem Höchststand 2240 Mann starke Regensburger Garnison mindestens zwei neue Kasernen für überschlagsweise 300000 Gulden bedurft, womit allerdings der gesamte Kasernenbauetat Bayerns aufgebraucht worden wäre. Demzufolge baute man hier 1862/63 auf dem innerstädtisch gelegenen Areal der Minoriten-Kaserne nur ein Kasernengebäude für 500 Soldaten. Wenngleich sich die Kasernierungsverhältnisse dadurch allenfalls bedingt verbesserten, profitierte das hiesige Baugewerbe mit über 100000 Gulden Bausumme davon ganz erheblich.

Die Neue Kaserne in der Donaumetropole war überdies eine der letzten, im innerstädtischen Bereich errichteter bayerischer Militärunterkünfte in Zentralbauweise. Ständige Präsenz aller Soldaten im Truppenstandort nach der Heeresreform 1868, mehrfache reichsweite Heeresvermehrungen, zu eingeschränkte Übungsmöglichkeiten auf den innerstädtischen Kasernenplätzen und besonders die Perzeption neuer hygienisch-sanitärer Vorstellungen⁴⁰ leiteten ab den 1880er Jahren einen Boom von Mi-



Abb. 2: Luftaufnahme von Regensburg um 1917/18. Links unten das Infanterie-Kasernement mit ziviler Umbauung.

(Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Abt. IV Kriegsarchiv, BS II S 2024)

litärbauten außerhalb der alten städtischen Kern- und zunächst abseits der Wohnbereiche ein, mit nachhaltigen stadttopographischen Auswirkungen. Beispielhaft Regensburg mit seinem 1889 fertiggestellten Militärlazarett sowie den zwischen 1891 und 1918 im modernen Blocksystem⁴¹ erbauten weitläufigen Kasernenkomplexen (Infanteriekaserne, Kavalleriekaserne, Proviantamt) im Stadtosten. Über 5 Millionen Mark wurden in dieser Zeitspanne verbaut.

Zunächst ist festzuhalten, daß die Militärverwaltung bei diesen Baumaßnahmen wegen des enormen Flächenbedarfs vorab günstige Grundstückspreise sowie insbesondere die infrastrukturelle Erschließung (Straßen, Kanal-, Wasser-, Gas- und Stromleitungen) der Kasernements unter großer Konkurrenz der Kommune verlangte und sie auch erhielt. So finanzierte die Stadtkasse Regensburgs beispielsweise 75 Prozent

die Kaserne der Zukunft« detaillierte Entwürfe für gesündere und zweckmäßigere Truppenunterkünfte. Reichsweite Kritik an den Kasernen im Deutschen Reich bei H. von Forst, Unsere Kasernen. Ein Wort an die Offiziere der kasernierten Truppenteile und den Reichstag, Hannover 1884.
⁴¹ Zu den Kasernentypen vgl. H. Schwalm, Militärbauten. Von den Anfängen bis zur Infrastruktur der Bundeswehr, Heidelberg – Hamburg 1982.

³⁷ Umfassend hierzu W. D. Gruner (s. A 23).

³⁸ Zit. n. W. Schmidt (s. A 13), S. 215.

³⁹ Zit. n. ebda., S. 83.

⁴⁰ Auf der Grundlage der Sanitätsberichte der Bayerischen Armee von 1874 bis 1879 und möglicherweise aufgrund der hiesigen Verhältnisse publizierte beispielsweise der thurn und taxische Baurat Ludwig Degen in seinem 1882 in Regensburg fertiggestellten Buch über »Das Krankenhaus und

der Be- und Entwässerungseinrichtungen des Lazarets, Einrichtungen, die Grundstock für ein die ganze Stadt umfassendes modernes Kanalsystem werden sollten. Über 100 000 Mark ließ man sich zwischen 1906 und 1909 die Verlängerung von Straßen, Kanal, Gas- und Wasserleitungen für einen weiteren Kasernenbau kosten. Dabei war klar, daß diese besonders von den modernisierungsfreundlichen Bürgermeistern⁴² Oskar von Stobäus (1868–1903) und Hermann Geib (1903–1910) vorgenommenen Investitionen zurückfließen würden, auch, aber nicht nur, in Form von Bauaufträgen. Schon während der Grunderwerbsphase 1889 prognostizierte das Kriegsministerium aufgrund der Erfahrungen in anderen Städten, »...daß die Errichtung eines Kasernements an der Landshuter Straße eine Mehrung der Privatbauten in dem umliegenden Terrain im Gefolge haben« werde.⁴³ Allein ein Blick auf die Stadtpläne von 1891 bis 1914 bestätigt dies. Um die auf dem freien Feld vor der Stadt angelegten Militärbauten gruppieren sich zusehends mittel- bis kleinbürgerliche Wohngebiete – ein bis heute so bezeichnetes Kasernenviertel entstand.⁴⁴

Anzumerken bleibt, daß die Stadt außer dem städtebaulichen Nutzen sogar durch den Grundstücksverkauf für ein Kavalleriekasernement mit dem Militärfiskus unmittelbar ein »Riesengeschäft« gemacht hatte. Wörtlich dazu der Magistrat in einem Bericht an die aufsichtführende Kreisregierung: »Da der Ankaufspreis für diesen städtischen Besitz sowie für die aus dem Besitze Dritter erworbenen Grundstücke mit einer einzigen Ausnahme erheblich unter dem vom Militär bezahlten Einheitspreis von MK 106,- pr. Dezimale geblieben ist, so hat die Stadt aus dieser Transaktion einen nicht unbedeutenden Reingewinn erzielt, von dem nicht nur der der Gemeinde zur Last fallende Aufwand zur Straßenherstellung sowie für Gas- u. Wasserleitung bestritten sondern auch eine erhebliche Summe dem Grundstücksfonds überwiesen werden kann.«⁴⁵

3. Militär und kommunale Wirtschaft

Ohne Zweifel belebten Grundstücksgeschäfte und Kasernenbauten trotz hoher Investitionskosten den städtischen Wirtschaftsraum, wenngleich solches nicht alle Tage vorkam. Von den 209 267 Mark Bausumme für das Militärspital entfielen knapp 89 Prozent auf ortsansässige Baugeschäfte. Einschränkend ist allerdings festzuhalten, daß vor allem bei den Kasernen die Baumaßnahmen überregional ausgeschrieben und grundsätzlich an den günstigsten Submittenten vergeben wurden. Der Militärver-

⁴² Zur Rolle der Bürgermeister in Regensburg vgl. *D. Albrecht* (s. A 29), S. 155–180.

⁴³ Zit. n. *W. Schmidt* (s. A 13), S. 88. Ähnlich in Nürnberg und München; vgl. *Th. Bruder* (s. A 11), S. 246. Vgl. auch *Chr. Lankes* (s. A 12), S. 69.

⁴⁴ Umfassend zur Stadterweiterung Regensburgs zwischen Reichsgründung und Erstem Weltkrieg *D. Albrecht* (s. A 29), S. 195–209.

⁴⁵ Zit. n. *W. Schmidt* (s. A 13), S. 99.

waltung ging es in erster Linie nämlich nicht um die Förderung des lokalen Handwerks oder Gewerbes, sondern um das für die Militärkasse billigste Ergebnis. Beispielhaft hierfür ein abschlägiger Bescheid des Kriegsministeriums auf ein Gesuch der Handwerkskammer für die Oberpfalz und Regensburg vom 30. Februar 1914, worin um Berücksichtigung hiesiger Handwerksbetriebe bei der Vergabe von Zimmermannsarbeiten für die geplante Kasernenerweiterung gebeten wurde.

Dennoch waren die Garnisonstruppen im ganzen betrachtet vor allem im »Alltagsbetrieb« für Regensburg sehr belebend. In dem hier besonders auf Versorgung ausgerichteten Wirtschaftsgefüge, das seit der Säkularisation sowie der Auflösung des Reichstages ab 1803 empfindlich gestört war, stellten einige hundert Soldaten einen nicht zu unterschätzenden Konsumentenfaktor dar. In diesem Sinne argumentierte 1855 auch der Stadtmagistrat gegenüber dem Gremium der Gemeindebevollmächtigten, als er vorrechnete, daß beim Abzug des II. Bataillons des 12. Infanterieregiments (674 Mann) dem Handel allein 26 749 Gulden an Löhnungen verloren gingen. Aufgrund des in Bayern bis 1872 üblichen Menagesystems⁴⁶ flossen die Löhnungen fast vollständig in die Hände ortsansässiger Lieferanten. Demzufolge war es für eine Stadt wie Regensburg höchst interessant, möglichst viele Soldaten in ihren Mauern zu haben. Die Soldatenzahl alleine besagt jedoch recht wenig, ohne die Geldsummen zu kennen, die in Umlauf gesetzt werden konnten. Darüber sind wir zumindest für die Etatsjahre 1809 bis 1839/40 bestens durch die im Bayerischen Kriegsarchiv fast lückenlos erhalten gebliebenen »Haupt-, Geld- und Material-Rechnungen« sämtlicher bayerischer Regimenter und selbständiger Bataillone unterrichtet. Das allein hier stationierte 4. Infanterieregiment gab im genannten Zeitraum 2 288 488 Gulden aus,⁴⁷ davon anteilig 67,3 Prozent (1 540 866 Gulden) Löhnungen. Die übrigen Ausgaben entfielen auf den Dienstleistungssektor und kamen überwiegend dem ortsansässigen Handwerk oder Handel zugute. Bei den Futtermitteln profitierte die ländliche Region bis zu 40 Kilometern Umkreis. Lediglich die Uniformen kamen, wie auch bei Truppenteilen in anderen Garnisonsstädten feststellbar,⁴⁸ aus überregionalen Textilzentren: Weißenburg bei Eichstätt, Pfarrkirchen in Niederbayern oder Viechtach im Bayerischen Wald.

Wie bedeutend der Wirtschaftsfaktor Garnison war, zeigt ein Vergleich mit dem städtischen Haushalt, der in Regensburg bis zu einem Drittel unter den Ausgaben des 4. Infanterieregiments lag – ein Trend, der auch bei anderen Städten zu konstatieren ist. In Nürnberg überstiegen die Militärausgaben bis 1823/24 die städtischen. In der

⁴⁶ Darunter ist eine Kochgemeinschaft von 30–40 Soldaten zu verstehen, in die jeder gemeine Soldat von seiner 11 Kreuzer umfassenden Löhnung täglich 7 Kreuzer einzubezahlen hatte. Zum bayerischen Militärverpflegungssystem vgl. Handbuch der Militärverpflegung im Frieden und Krieg, hrsg. v. *Carl von Martens*, Stuttgart 1862.

⁴⁷ Keine Angaben für die Etatjahre 1816/17–1821/22 und 1825/26 aufgrund fehlender Akten.

⁴⁸ Vgl. *Chr. Lankes* (s. A 12), S. 571. Vgl. auch *Th. Bruder* (s. A 11), S. 315–319.

Haupt- und Residenzstadt München erreichte das städtische Budget 1809/10 nur ein Viertel der Truppenausgaben, 1818/19 übertrafen die Garnisonsausgaben den städtischen Haushalt gar um das Siebenfache und in den 1830er Jahren wird das Ausgabenvolumen der Garnison mit dem zweifachen Betrag der Kommunalausgaben berechnet.⁴⁹ Bezogen auf den Gesamtausgabenetat der Bayerischen Armee beliefen sich die Ausgaben des die Garnison Regensburg zwischen 1823/24 und 1839/40 stellenden 4. Infanterieregiments auf 1,2 bis 1,7 Prozent.

Wenngleich aus Quellenmangel die Wirtschaftskraft aller bayerischer Garnisonen nach 1840 nur mehr sporadisch anhand exakter Zahlen zu verfolgen ist, blieb diese enorm.⁵⁰ So kauften die hiesigen Truppen zwischen 1897 und 1900 357856 kg Fleisch und Wurstwaren in der Regel von fünf bis zehn ortsansässigen Metzgern. Im März 1912 ließ man sich beispielsweise für 3115 Mark 2145 kg Fleisch sowie 6000 Würste von einem Regensburger Metzger liefern. Von nur einem Bäcker stammten beispielsweise 68853 Semmeln und 888 Roggenbrote im November 1899.

Somit sind die etwa 640 zwischen 1803 und 1919 an den König bzw. das Kriegsministerium gerichteten, hauptsächlich ökonomisch motivierten Anträge bayerischer Städte um Belassung oder Vermehrung der Garnisonstruppen nur zu gut zu verstehen.⁵¹ Seit 1827 intervenierten diesbezüglich auch die städtischen Gremien Regensburgs. Beispielhaft für ein Bewerbungsgesuch der Tenor in einem Schreiben an den König anlässlich des 1849 erfolgten Austauschs des 10. Infanterieregiments mit dem personell erheblichen schwächeren 4. Jägerbataillon: »Euere Königliche Majestät mögen allerduldvollst geruhen, im Hinblick auf die Wichtigkeit hiesiger Stadt als Hauptstadt der Provinz, in allergnädigster Würdigung der mißlichen Erwerbs- und Nahrungs-Verhältnisse der Einwohnerschaft, in huldvoller Anerkennung der zu allen Zeiten bewährten treuen Ergebenheit und unerschütterlichen Anhänglichkeit an Euere Königliche Majestät und das erhabene geliebte Herrscher-Haus, Allerhöchst zu verfügen, daß ehebaldest wieder ein vollständiges Regiment hierher verlegt, oder doch wenigstens das hier liegende 4. Jäger-Bataillon verstärkt und die Stadt auf solche Weise schadlos gehalten werde.«⁵²

Ähnliches wird 1863 anlässlich in einer regelrechten Garnisonsverstärkungskampagne geschrieben, wo man sich unter anderem zunächst über die mit dem Anschluß an das Eisenbahnnetz nur mäßig erfüllten wirtschaftlichen Hoffnungen beklagte. Wirtschaftlichen Aufschwung sah man nur in »...einer größeren Garnison, durch welche

⁴⁹ Vgl. *Th. Bruder* (s. A 11), S. 312–313 u. 539. Vgl. auch *Chr. Lankes* (s. A 12), S. 569 u. 576.
⁵⁰ 1913 werden in einer Untersuchung über den Nutzen der Garnisonen für die Volkswirtschaft die Jahresausgaben eines durchschnittlichen Infanterieregiments mit 900000 Mark angegeben. Vgl. *F. Braumann*, Der wirtschaftliche Nutzen einer Garnison. Ein Beitrag zur Heereswirtschaft, Magdeburg 1913, S. 11–16.
⁵¹ Beispielhaft ist diesem Phänomen regional nachgegangen worden von *R. Braun*, Garnisonsbewerbungen aus Franken (s. A 5).
⁵² Zit. n. *W. Schmidt* (s. A 13), S. 203.

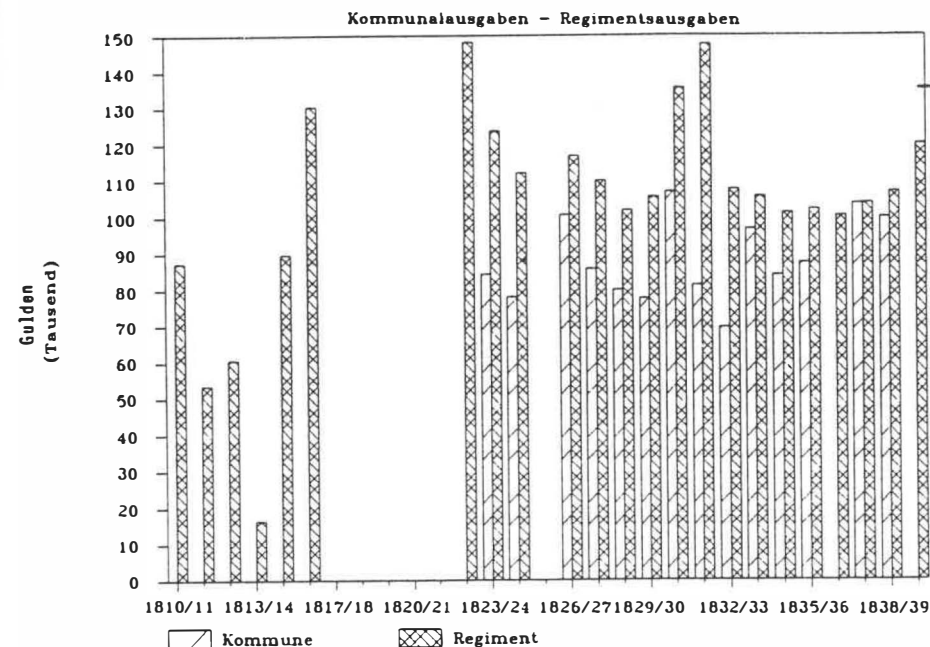


Abb. 3: Vergleich der Kommunalausgaben und der Regimentsausgaben 1810–1839.

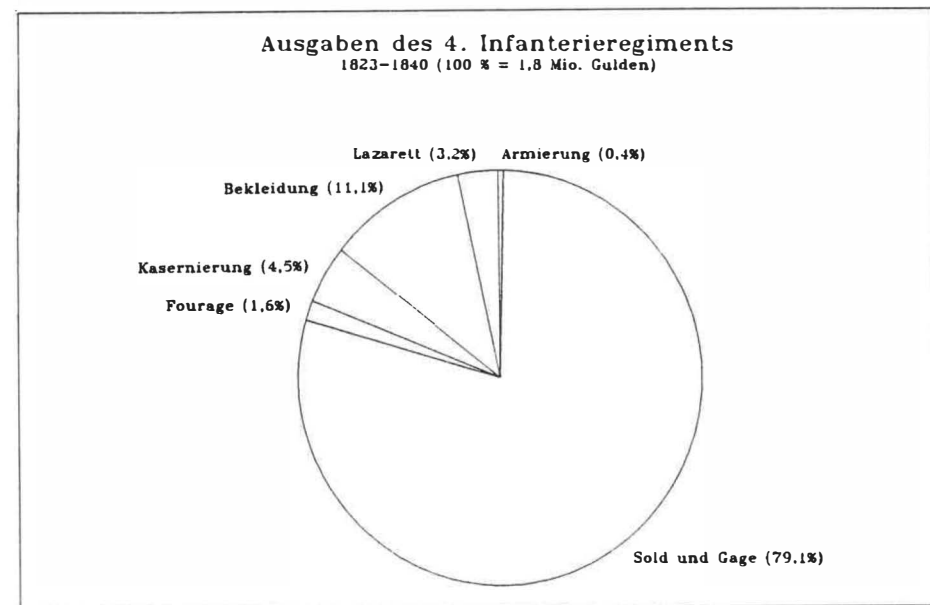


Abb. 4: Ausgaben des 4. Infanterieregiments 1823–1840.

ein bedeutender Geldumlauf bewirkt und Handel und Gewerbe in eine erfreuliche Thätigkeit und Lebendigkeit versetzt werde.«⁵³

Dem Wunsch nach einer stärkeren Besetzung versuchte man durch Auflistung einer bunten Palette weiterer Vorzüge noch mehr Nachdruck zu verleihen: »...die überaus gesunde und anmuthige Lage der Stadt, welche einer Garnison einen umso angenehmeren Aufenthalt bietet, als sich hierorts neben einem Theater eine Mehrzahl wissenschaftlicher Vereine und Anstalten befindet, welche dem gebildeten Publikum auch höhere Genüsse gewähren; Güte und verhältnismäßige Billigkeit der Lebensmittel und der Fouragen (...), vor allem aber der Umstand, daß Euerer Koeniglichen Majestät in allerhöchster Gnade geruht haben, Höchst sich hierorts einen Sommerwohnsitz zu gründen.«⁵⁴ Da sich das Kriegsministerium allerdings bei der Entscheidung um Garnisonsvergabe aber ausschließlich von dienstlichen und ökonomischen Erwägungen leiten ließ – dies war den Gemeinden auch bekannt –, wurden alle Initiativen von entsprechenden »handfesten« Angeboten unterstützt. So bot Regensburg gleich anderen Kommunen nicht nur Gebäude zur Kasernennutzung oder Grundstücke an, sondern stellte 1860 gar eine finanzielle Beteiligung an Kasernenbauten in Aussicht. Wie oben im Zusammenhang mit den Kasernenneubauten dargelegt, führten kommunale Infrastrukturinvestitionen schließlich 1909 zur Verstärkung der Garnison mit einem Kavallerieregiment.

Der bedeutsamste wirtschaftliche Nutzen von seiten des Militärs wäre Regensburg mit der Ansiedlung der neuen Gewehrfabrik zugewachsen, um die man sich 1917 erfolgreich beworben hatte. Ausschließlich wegen der vom Stadtmagistrat für etwa 900 000 Mark geleisteten enormen Infrastrukturkosten erhielt die Donaustadt den Zuschlag für ein Werk, das mit 4000 Beschäftigten zu Kriegszeiten und immerhin noch 600 Arbeitern in Friedenszeiten der größte Arbeitgeber am Ort geworden wäre. Noch 1918 im Rohbau teilweise fertiggestellt – von knapp 1,9 Millionen Mark Bau-summe entfielen allerdings nur 17 Prozent auf ortsansässige Baufirmen –, mußte das Bauvorhaben mit Kriegsende eingestellt werden.

4. Militär und Bürger

»Seit dem 28. Juni 1810 in unserer Stadt garnisonierend, Zeuge und Antheilnehmer so mancher wichtiger Begebenheit, hat dasselbe (4. Infanterieregiment) während dieser nahezu 40 Jahre durch seine in jeder Beziehung ausgezeichnete Haltung, durch strenge Ordnung und getreue Pflichterfüllung, durch sein kameradschaftliches Einvernehmen mit dem kgl. Landwehrregimente, durch erprobte Theilnahme gegenüber der Civil-Einwohnerschaft und bürgerfreundliche Gesinnung überhaupt sich die allge-

meine Achtung und Liebe in den Herzen der Bürger Regensburgs gegründet.«⁵⁵ Mit diesem »Nachruf« in der Tageszeitung verabschiedeten sich die städtischen Gremien Regensburgs 1849 von ihrem Hausregiment, das in eine andere Stadt verlegt worden war. Überblickt man die Garnionsgeschichte Regensburgs von 1810 bis 1919, so sind diese Worte keine bloße Floskel oder wurden gar allein von der »Kaufkraft Garnison« diktiert, sondern sie demonstrieren ein tatsächlich sehr gutes Verhältnis. In diesem Sinne auch der letzte Führer der königlich-bayerischen Truppen an den Regensburger Oberbürgermeister 1919: »... jeder offizielle Verkehr zwischen Stadt und Regiment (war) stets nur vom Geiste der Freundschaft und Zuneigung getragen.«⁵⁶ Dazu wurden die Truppenteile von der Bürgerschaft auch angehalten. So beispielsweise 1849 in einer Empfangsadresse an die neue Besatzung. Man erwartete, »... daß desselben gefällige und wohlwollende dienstliche Benehmen und gleich günstigen Mitwirken zur Aufrechterhaltung der Ordnung u. Sicherheit fortbestehen werde.«⁵⁷

Gerade an der Mithilfe bei den Sicherheitsaufgaben waren die kommunalen Obrigkeiten sehr interessiert.⁵⁸ Bis zur allmählichen Reduzierung der Militärwachen bewachte man in den Standorten grundsätzlich alles, was entfernt mit Sicherheit oder öffentlicher Ordnung zu tun hatte. 1811 hatte das 4. Infanterieregiment in Regensburg täglich 26 Posten zu stellen. Sicherheit hatte aber auch ihren Preis, wie man am Bau des hiesigen Hauptwachgebäudes 1818 sehen konnte. Als nämlich die finanzschwache Gemeinde 5000 Gulden Baukostenzuschuß von der Militärkasse erbat, ließ die Militärverwaltung wissen, daß der Bau einer Hauptwache allein Aufgabe der Kommune wäre »... und dem Militär gleichgültig sein kann, aus welchen Mitteln die Kosten zu solchem Bau genommen werden.«⁵⁹ Dabei stützte man sich auf ein kurfürstliches Regulativ von 1804, wonach »... die Hauptwache zur eigentlichen Handhabung der inneren Polizey und Sicherheit zunächst bestimmt, mithin es der Gerechtigkeit gemäß ist, daß gerade die darauf ergehenden Kosten von den hievon Vortheil tragenden Körpern der Stadt bestritten werden.«⁶⁰

Militärposten an den Stadttoren und vor der Hauptwache im Zentrum entlasteten andererseits die städtische Polizeimannschaft und damit den städtischen Haushalt. Bis 1858 – ausgenommen die Kriegsmonate 1866 – gelang es daher der Stadtverwaltung immer wieder, die wegen geringen Präsenzstandes der Garnisonstruppen beabsichtigte Aufhebung der Militärtorwachen zu verhindern.⁶¹ Obwohl 1871 schließlich

⁵⁵ Zit. n. ebda., S. 302–303.

⁵⁶ Zit. n. ebda., S. 279.

⁵⁷ Zit. n. ebda., S. 303.

⁵⁸ Gleiches gilt für Nürnberg, vgl. *Th. Bruder* (s. A 11), S. 363–387 und vor allem für München. Vgl. *Chr. Lankes* (s. A 12), S. 375–454.

⁵⁹ Zit. n. *W. Schmidt* (s. A 13), S. 134.

⁶⁰ Zit. n. ebda.

⁶¹ Gleiches gilt auch für Nürnberg, vgl. *Th. Bruder* (s. A 11), S. 363–368 u. München, vgl. *Chr. Lankes* (s. A 12), S. 221.

⁵³ Zit. n. ebda., S. 205.

⁵⁴ Zit. n. ebda., S. 204.

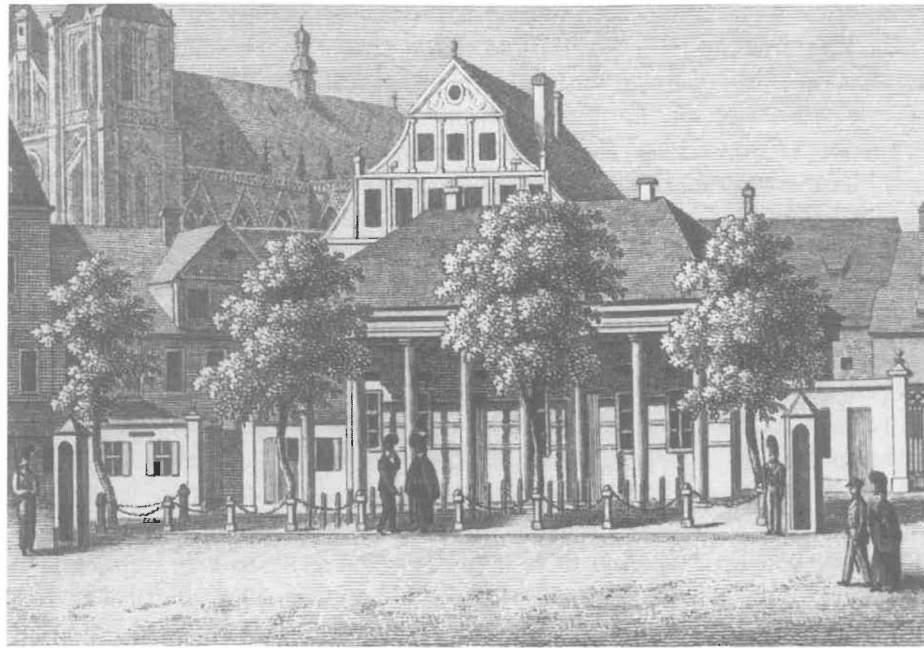


Abb. 5: Die Hauptwache am Neupfarrplatz. Stahlstich von Johann Poppel um 1845. (Fürst Thurn und Taxis Zentralarchiv, TT Rat. XV, 73)

auch die militärische Hauptwachbesatzung eingezogen worden war, regelten noch 1906 »Standortbestimmungen für den Fall des Aufrufes der bewaffneten Macht im Frieden« den Truppeneinsatz in Regensburg.

Zu einem solchen kam es allerdings nur ganz selten, wie beispielsweise während der aufgeregten Revolutionsmonate im Juli 1848. Streitigkeiten innerhalb der Besatzungstruppen sowie eine auch bei der hiesigen Einwohnerschaft anzutreffende latente Mißstimmung gegen die staatliche Obrigkeit führten am 10. Juli dieses Jahres zu Tumulten, in deren Verlauf nicht nur die Militärwache mehrfach für Ruhe und Ordnung zu sorgen hatte, sondern auch ein Polizist und ein Maurergeselle den Tod fanden.

Da es aufgrund der wirtschaftlichen Struktur in Regensburg nur sehr wenig Arbeiterschaft gab, lassen sich im Unterschied zu München in den Akten keine Hinweise auf Zusammenstöße zwischen Militär und Sozialdemokratie finden, außer den allenthalben ab 1885 in den Garnisonen geführten – für Regensburg und Umgebung sehr dünnen – Listen mit den Namen derjenigen Rekruten, die der Sozialdemokratie nahe standen.

Diese Rekrutenlisten verweisen im übrigen auf ein sehr intensives institutionalisiertes zivil-militärisches Beziehungsgeflecht, waren doch die Gemeindeverwaltungen seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts neben der Organisation von Militäreinquartie-

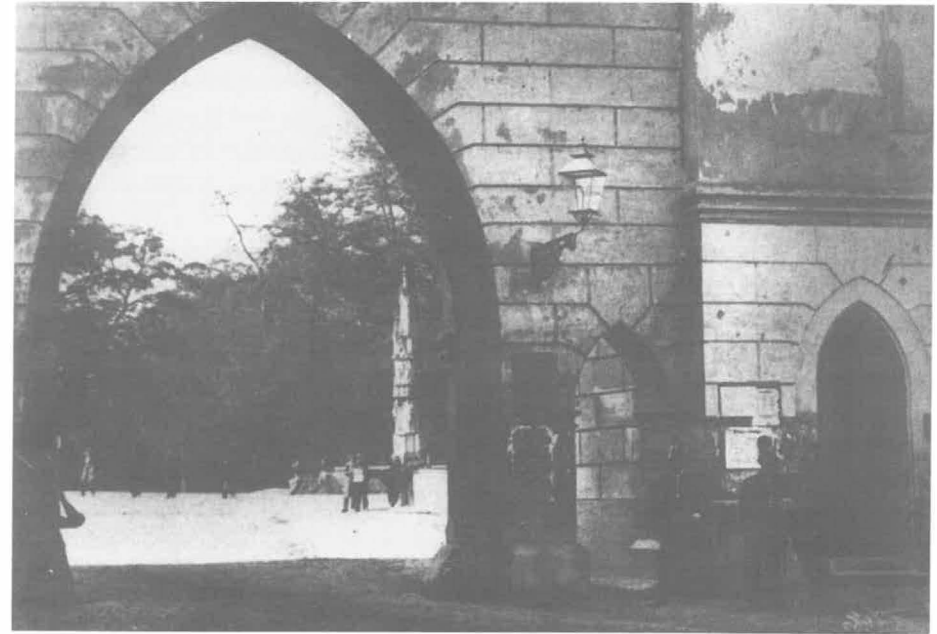


Abb. 6: Militärwache am Jakobstor während des Krieges von 1866. (Städtische Lichtbildstelle Regensburg)

rungen bei der Erfassung, Musterung und Einreihung von Wehrpflichtigen beteiligt. Nach dem Wehrverfassungsgesetz von 1868 bildete beispielsweise die Stadt Regensburg einen sogenannten Ergänzungsbezirk, in dem jährlich auf der Grundlage der Zivilstandsregister eine Rekrutierungsstammrolle mit den Namen der Wehrpflichtigen angelegt, die Pflichtigen zur Musterung aufgerufen und die Tauglichen zur Armee beordert werden mußten. Organisiert von einer Ersatzkommission, deren zivile Mitglieder in dreijährigem Turnus von den Gemeindegremien gewählt wurden, bildete sich hier aufgrund der Kontinuität in den Personen des Vorsitzenden von 1872 bis 1896 bzw. 1897 bis 1915 ein faktisch eigenes Militärreferat innerhalb der Stadtverwaltung heraus.

Die institutionalisierte Beziehung zwischen der Stadtverwaltung und den hiesigen Truppenkörpern umrahmte natürlich ein bunter Strauß individueller zivil-militärischer Kontakte: 225 Ehen zwischen Militärangehörigen und Regensburgerinnen wurden zwischen 1878 und 1914 geschlossen. Die Regimentskapelle hielt seit 1904 im Frühjahr und Sommer regelmäßig Standmusiken ab. Kriegervereine und Kriegervereinsfeste, aber auch Duelle und Wirtshausschlägereien zwischen Soldaten und Bürgern sind zu nennen.

Überhaupt lebten bis in das letzte Drittel des vergangenen Jahrhunderts die Solda-

ten sehr eng mit der Bevölkerung zusammen, lagen doch die Kasernen, wie oben dargestellt, inmitten des Stadtkerns. Glaubt man dem im Zusammenhang mit der Errichtung neuer Kasernements erstellten Bericht der Stadtkommandantur aus dem Jahr 1889, so war dieses Zusammenleben in der Donaumetropole sehr intensiv: »Überdies ist es zweckmäßiger, wenn das militärische Leben nicht fortwährend unter der Kontrolle eines neugierigen Publikums steht, wie solches sich hier in großer Zahl befindet.«⁶²

Die für das Regensburger Zivilpublikum wahrscheinlich interessanteste Militäreinrichtung dürfte ohnedies die 1825 in einem Seitenarm der Donau eingerichtete Militärschwimmschule gewesen sein. Hauptsächlich aus Hygienegründen kam Regensburg in den Genuß dieser nach München nicht nur zweiten derartigen Einrichtung in Bayern, sondern wahrscheinlich auch erstem Freibad am Ort. Dem Zivilpublikum gegen eine geringe Gebühr zur Mitbenutzung überlassen, überdauerte die Militärschwimmschule nicht nur das Ende der bayerischen Armee 1919, sondern erfreute sich bis nach dem Zweiten Weltkrieg großer Beliebtheit bei den Regensburgern.

⁶² Zit. n. W. Schmidt (s. A 13), S. 86–87.

Winfried Mönch

»Little America« in Groß-Stuttgart

Anmerkungen zur U.S.-Garnisonierung 1945–1992

1. Gemeinde und Militär bis 1945 (S. 19) – 2. Die U.S.-Besatzung (S. 20) – 3. U.S. Housing Areas (S. 24) – 4. Stuttgarts militärgeographische Lage im Kalten Krieg (S. 28) – 5. Ausblick (S. 31)

1. Gemeinde und Militär bis 1945

Das klassische Konfliktfeld zwischen Kommune und Militär ist die »Quartierfrage«. Dies gilt bei einer Belegung mit »eigenem« Militär und erst recht bei einer fremden Besatzung. Im weiteren Sinne stellt sich die Frage nach dem Raum (Grundstücken oder Wohnungen), den eine Gemeinde willens oder genötigt war, kurzfristig oder dauernd, militärischen Zwecken zur Verfügung zu stellen.

Der Bau von Kasernen begann im 18. Jahrhundert, um die Bürger von der Pflicht zur Einquartierung von Soldaten und insbesondere von der Last zu befreien, Soldatenfamilien aufzunehmen. Zugunsten einer Kasernierung verzichtete z. B. 1770 der Herzog von Württemberg endgültig auf sein Einquartierungsrecht. An den Kosten hierzu beteiligte sich die ständische Landschaft. Mit dem Stehenden Heer und der allmählichen Kasernierung der Truppen ging eine soziale Disziplinierung des Soldatenstandes einher, und es begann eine Konzentration des Gewaltmonopols in Händen der Fürsten bzw. des »Staates«. Residenzstadt hieß von nun an in der Vorstellung der Zeit auch »Garnisonsstadt«. So baute man in Stuttgart eine Reihe von Kasernen, die zunächst um das fürstliche Schloß herumlagen.¹ Im Zuge der Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts wurden die Kasernen, die man zunächst an der Peripherie angelegt hatte, zu innerstädtischen Liegenschaften, die man dann aufließ, um sich erneut am Stadtrand oder außerhalb der Stadt niederzulassen. Für die Gemeinden in der Nachbarschaft wogen im Falle von Meinungsverschiedenheiten über Ort und Zweck einer militärischen Neuansiedlung die Argumente der Militärverwaltungen als übergeordneter staatlicher Institution in aller Regel schwerer als die der kommunalen Vertreter. Zu dem Problem, welche Haltung man zu einer projektierten Artilleriekaserne einnehmen sollte, war der Gemeinderat des 1905 nach Stuttgart eingemeindeten Cannstatt z. B. 1893 der Meinung, daß »ein besonderer Vorteil von einer Garnison nicht mehr erwartet« werde und daß im Falle einer Bewerbung die Stadt »größere Opfer« brin-

¹ Vgl. B. Wunder, Von der Kanzlei zu Kasernen und Ministerien. Das Werden der modernen Regierungsmetropole, in: K. Andermann (Hrsg.), Residenzen, Sigmaringen 1992, S. 113 ff.

gen müsse. Im übrigen sei es ja doch so, daß, wenn der Standort schon »aus eigenen militärischen Rücksichten vorzuziehen wäre, er auch ausgewählt werden würde, ohne dass Seitens der Gemeinde Schritte unternommen werden.«² Man hatte sich also darauf verständigt, daß, wenn die neue Kaserne auch nicht erwünscht war, man dagegen doch nichts machen könne und daß es das Beste sei, sich ruhig zu verhalten. Die Anlage, die spätere Kraftfahrzeugkaserne, wurde schließlich 1896 doch gebaut.

Nach Ende des Ersten Weltkrieges und Reduzierung der Heeresstärke auf 100 000 Mann in Folge des Versailler Vertrages fand nach 1919 eine Umnutzung der letzten in der Nähe der City von Stuttgart gelegenen Kasernen zugunsten von Ämtern und Behörden statt.

Zwei Gemeinden auf den Höhen der Fildern, Möhringen und Vaihingen, die 1942 nach Stuttgart eingemeindet werden sollten, versprachen sich in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre von der nationalsozialistischen Aufrüstungspolitik durch die Ansiedelung von Kasernen, »daß das geschäftliche Leben in nicht zu ermessender Weise durch eine Garnison auf hiesiger Markung befruchtet« werde.³ 1942 zeigte man sich ernüchert. Denn »direkte Vorteile für die Gemeinde« seien seit 1939 »nicht mehr vorhanden«. Denn nach Abschaffung der kommunalen Biersteuer in jenem Jahr falle (bezeichnenderweise!) für die Gemeinde eine wichtige Einnahmequelle weg. »Dagegen bringt der grosse Verkehr durch die Soldaten für Geschäfte und Gewerbetreibende immerhin manchen Erfolg«, stellte man anschließend zu den indirekten Vorteilen fest.⁴ Die in den beiden Vororten gebauten Kasernen sollten später für das amerikanische Militär von großer Bedeutung werden.

2. Die U.S.-Besatzung

Für Groß-Stuttgart war der Zweite Weltkrieg mit Übergabe der Stadt am 22. April 1945 zu Ende. Amerikanische und französische Truppen marschierten in die Stadt ein, die zunächst unter französischer Kontrolle blieb. Am 8. Juli 1945 begann mit der offiziellen Eingliederung der Stadt in die amerikanische Besatzungszone⁵ ein neues Kapitel in der Geschichte der hiesigen Garnison.

Die 100. U.S. Infanterie-Division, die schon im April 1945 Teile von Stuttgart besetzt hatte, war die Kampftruppe, die die Stadt nun als militärische Einheit besetzt

² *Stadtarchiv Stuttgart (StAS)*, B Cannstatt, Nr. 2587/4-17, Auszug aus dem Protokoll des Gemeinderats in Verwaltungssachen § 453 (22. 7. 1893).

³ *StAS*, B Vaihingen, Bd. 270, S. 63, Gemeinderatsprotokoll § 69 (27. 2. 1936).

⁴ *StAS*, B Möhringen, Bd. 594, S. 523, Gemeinderatsprotokoll (22. 1. 1942).

⁵ Vgl. allgemein zur Geschichte der U.S.-Besatzungs-, dann der U.S.-Stationierungstruppen in Deutschland S. *Duke*, *United States Military Forces and Installations in Europe*, New York 1989; O. J. *Frederiksen*, *The American Military Occupation of Germany 1945–1953*, Karlsruhe 1953; D. J. *Nelson*, *Defenders or Intruders?*, Boulder 1987; E. F. *Ziemke*, *The U.S. Army in the Occupation of Germany 1944–1946*, Washington D.C. 1975.

hielt. Die U.S.-Militärregierung war theoretisch eine Macht, die durch diese Kampftruppen legitimiert wurde, gleichzeitig aber über diesen Einheiten stand. In Wirklichkeit war es aber so, daß diese Truppen bei Requirierungen und Beschlagnahmen ein ziemlich unabhängiges Regime führten.⁶ Dieses zeitigte bisweilen seltsame Auswüchse. So ließ die genannte Einheit auf dem wichtigsten Platz von Stuttgart, dem Schloßplatz, von der Stadt einen 35 m (!) hohen Flaggenmast mit einer elektrischen Fahnenhißvorrichtung errichten. Der Mast stand so in Konkurrenz zu der im Volksmund als »Siegessäule« bezeichneten Jubiläumssäule im Zentrum des Platzes. Dies geschah vordergründig zu Ehren der U.S.A., tatsächlich aber war dieser Akt wohl eher als ein Symbol des Sieges und des Triumphes für diese spezielle Einheit zu verstehen. Als die Division 1946 abgezogen war, hatte die Militärregierung für den Flaggenmast, der bis zur Jahreswende 1948/49 stand, natürlich keinerlei Verwendung mehr.

Nach der Besetzungsphase vom Sommer 1945, bei der die Truppen feldmäßig weit in der Fläche zerstreut lagen, begann im Herbst die eigentliche Besatzungszeit mit dem Entschluß, Einheiten in einem Quartier von Regimentsgröße zusammenzulegen. Die Probleme, die dann sich aus der gleichzeitigen Funktion von Kampf- und Besatzungstruppe mit ihren unterschiedlichen Anforderungsprofilen ergaben, versuchte man mit einer Aufgabenteilung zu lösen. Mit Gründung der »Constabulary« 1946 baute man eine eigenständige Truppe auf, die man eigens für Besatzungszwecke schulte und einsetzte. Man bildete aus der Elite der amerikanischen Soldaten, die noch in Deutschland waren, also eine Art von Polizeitruppe. Ihre Aufgabe war es, die Deutschen zu »bewachen« und sicher nicht zuletzt die eigenen Truppen »in Schach zu halten«. Es herrschte ein allgemeiner Dualismus von amerikanischer Militärregierung und amerikanischen Truppen.

Die amerikanische Besatzung in Stuttgart hatte für die Bevölkerung mit einem Paukenschlag begonnen. Eine erste Maßnahme war nämlich die Requirierung von nicht-militärischem Eigentum. Zunächst wurden 150 Wohnungen in der Stadt und in Cannstatt das moderne städtische Krankenhaus beschlagnahmt, das später zum »5th General Hospital« wurde. Bis zur Rückgabe des Areals 1992 sollte das Gelände gegen die Außenwelt hermetisch abgeschlossen bleiben. Deutschland werde nicht als »befreites«, sondern als »besiegtes« Land behandelt, war das Motto, unter das der Gouverneur der Militärregierung von Nordwürttemberg-Nordbaden 1945 seine Proklamation gestellt hatte.⁷ Entsprechend verschoben sich unter den Bedingungen des Besatzungsrechts und im Umgang mit fremden Truppen die politischen Gewichte vollkom-

⁶ *Hauptstaatsarchiv Stuttgart*, RG 260 OMGBW 12/23-1/53/lofl, *History of Military Government Land Württemberg-Baden to June 1946*, Chap. XIV Relations with Tactical Troops; vgl. die Divisionsgeschichte M. *Bass* (Hrsg.), *The Story of the Century*, New York 1946, S. 198 ff.; vgl. *U.S. Zonenpolizei*. Eine neue Sicherheitstruppe, in: *Neue Zeitung*, Nr. 52 v. 1. 7. 1946, S. 3.

⁷ W. *Dawson*, Ziele der Militärregierung, in: *Nachrichtenblatt der Militärregierung für den Stadtkreis Stuttgart*, Nr. 9 v. 1. 8. 1945, S. 2.

men zuungunsten der Gemeinde, die man nun weitgehend übergang oder höchstens als Ausführungsorgan in Anspruch nahm. Als in der Kaserne in Vaihingen ein beschädigtes Stabsgebäude abgerissen wurde, das man hätte wohl wieder instandsetzen können, stellte man im Bürgermeisteramt von Stuttgart resignierend fest: »Das Bauprogramm der Besatzungsmacht in der US-Zone wird von der US-Armee bestimmt und verwirklicht mit und ohne Einspruch deutscher Stellen oder der US-Militärregierung.«⁸ Zu ergänzen wäre aber, daß dies auf deutsche Rechnung (»Besatzungskosten«) ging.

Die Stadt Stuttgart hatte 1951 ein Rechtsgutachten angefordert. Die Frage war, ob die Besatzungsmacht das öffentliche Recht, insbesondere baurechtliche Normen des besetzten Landes, zu beachten habe. Die Antwort lautete, eine »Mitwirkung durch Organe des besetzten Landes« sei nicht gegeben. Man könne nur darauf abheben, daß durch »eine vertrauensvolle Achtung der Rechte« des besetzten Landes die eigentlichen Ziele des Siegers, nämlich »Umerziehung des deutschen Volkes«, erfolgreich sein würden.⁹

An militärischer Infrastruktur, d. h. an Massenquartieren, waren in Stuttgart noch aus Zeiten der Königlich Württembergischen Armee sechs Kasernen erhalten, die bis auf zwei innenstadtnahe (Berg- und Moltke-Kaserne) in Cannstatt lagen (Funker-, Kraftfahrzeug-, Reiter- und Kleine Reiter-Kaserne). Am Standortübungsplatz auf dem Burgholzhof befanden sich zwei moderne Infanteriekasernen (Flandern- und Grenadier-Kaserne) der späten 1930er Jahre. Dazu kamen die beiden schon erwähnten Neubauten in den Vororten. In Möhringen (Helenen-Kaserne) lag ursprünglich eine Luftnachrichtenabteilung und in Vaihingen (Kurmärker-Kaserne) ein Panzerregiment. Bis zum alliierten Einmarsch waren diese Einrichtungen von der Wehrmacht belegt.¹⁰ Alle Anlagen hatten mehr oder weniger beschädigt den Bombenkrieg des Zweiten Weltkrieges überstanden.

Da die Amerikaner nach Ende des Krieges in Europa im Mai 1945 ihre Truppenstärke sehr schnell drastisch reduzierten, brauchte die verbleibende Besatzungsmacht nicht alle diese Anlagen für ihren eigenen Bedarf, sondern stellte einen Teil davon als Lager für während des Krieges von den Deutschen verschleppte Personen (Displaced Persons) zur Verfügung.¹¹ Es handelte sich dabei um die Flandern-, Funke- und Grenadier-Kaserne. Dazu kamen eine ehemalige Polizeiunterkunft und eine Großzahl von beschlagnahmten Wohnungen in der Stadt. Die kasernierten U.S.-Besatzungstruppen waren zunächst in den beiden Reiterkasernen in Cannstatt, in Möhringen und

vor allem in Vaihingen untergebracht. 1948/49 kamen die Anlagen auf dem Burgholzhof hinzu.

Im Herbst 1945 fiel eine Entscheidung, die auf eine ganz neue Art Quartierprobleme schuf. Die U.S.-Streitkräfte ermöglichten es den in Deutschland stationierten Soldaten, daß sie ihre Familien aus den U.S.A. zu sich holen durften. Im April 1946 trafen die ersten Angehörigen ein.¹² Den Familienmitgliedern sollte derselbe Lebensstandard geboten werden wie daheim. Einher ging damit die Gründung von amerikanischen Militärgemeinden, den »Military Communities«, in Deutschland. Wohnungsmäßig stieß dies in den zerstörten Städten natürlich auf große Schwierigkeiten, die man damit löste, daß man noch erhaltene deutsche Wohnungen requirierte. In Stuttgart waren 1945/46 Wohngrundstücke mit beinahe 2500 Wohnungen beschlagnahmt. Die U.S.-Behörden verboten ein mögliches Zusammenwohnen von Amerikanern und Deutschen unter einem Dach. Es gab daher Überlegungen, ganze Stadtviertel, wie es andernorts etwa in München und Frankfurt geschehen ist, zu beschlagnahmen und abzuriegeln. Dies ist in Stuttgart nicht geschehen. Gewisse Stadtteile jedoch mit einem hohen Anteil von »Villen«, wie etwa Sonnenberg, gerieten mit ihren Ein- und Zweifamilienhäusern fast vollständig unter amerikanische Kontrolle.¹³ In einer Eingabe des städtischen Wohnungsamtes an die Amerikaner vom Februar 1947 schilderte man die Wohnungssituation in der zu 50% zerstörten Stadt drastisch: »Die Grenze der Aufnahmefähigkeit (...) ist nun erreicht. Man kann ein weiteres Zusammenrücken der Bevölkerung aus hygienischen, sittlichen und moralischen Gründen nicht mehr verantworten.« Auch ein weiteres Argument, das von deutscher Seite immer wieder einmal vergeblich verwendet wurde, konnte nicht überzeugen. »Die Bevölkerung sieht in diesen Maßnahmen nicht mehr die Folge des Krieges, sondern ein Versagen der deutschen Verwaltungsbehörden. Sie spricht damit die Demokratie schuldig.«¹⁴ Ein amerikanischer General meinte später zu ähnlichen Vorwürfen grundsätzlich, »daß die Armee so viel Verstand und Einsicht habe, alles so zu erledigen, daß die demokratische Weltanschauung keine Einbuße erleide.«¹⁵

Wie sich die Wohnungsnot von amerikanischer Seite ausnahm, zeigt ein Cartoon (Abb. 1), der 1948 in einer amerikanischen Militärzeitung erschienen ist. Mit Frau, Kind, Sack und Pack eilt ein U.S.-Soldat seinem neuen Stationierungsort Stuttgart ent-

⁸ StAS, HA-Gr-0-0036-1, Bürgermeisteramt an W. Haußmann (18. 1. 1949).

⁹ StAS, HA-Gr-0-0322-9, Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart (28. 5. 1951); vgl. D. Deise-
roth, U.S.-Truppen und deutsches Recht, Melsungen 1986.

¹⁰ Vgl. H. Blume, Soldat in Stuttgart, Ulm 1938.

¹¹ Vgl. U. Müller, Fremde in der Nachkriegszeit, Stuttgart 1990.

¹² Vgl. M. Gravois, Military Families in Germany 1946–1986, in: Parameters 16 (4/1986), S. 57 ff.; vgl. die Broschüre mit den Ratschlägen für die neu angekommenen Familienangehörigen *Stuttgart: Dependents Handbook*, Stuttgart 1947; vgl. den Bericht, was ein in Deutschland stationierte GI an Lebensqualität erwarten durfte M. Polo, Germany, in: Combat Forces Journal 4 (April 1954), S. 33 ff.

¹³ StAS, HA-Gr-0-0322-5, Beschlagnahme der Wohnsiedlung Sonnenberg (1946–1952); vgl. H. Vietzen, Chronik der Stadt Stuttgart 1945–1948, Stuttgart 1972, S. 338 ff.

¹⁴ StAS, HA-Gr-0-0322-0, Wohnungsamt to Military Government (4. 2. 1947).

¹⁵ StAS, HA-Gr-0-0322-1, Aktenvermerk über die Besprechung mit Gen. Gross (24. 11. 1950).

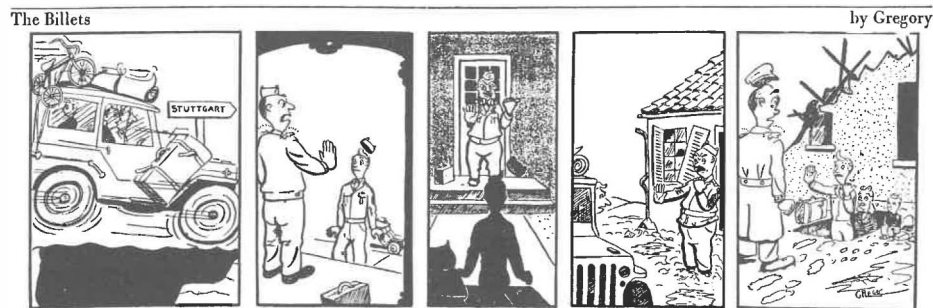


Abb. 1: Wohnungsnot in Stuttgart 1948 aus der Sicht amerikanischer Soldaten. Quelle: *Constabulary Lightning Bolt*, No. 9 v. 27. 2. 1948, S. 7.

gegen. Zu seiner Überraschung weist ihm dort angekommen der Quartiermacher weder ein unbeschädigtes noch ein halbzerstörtes Haus als Unterkunft an. Darauf belegt die Familie den Keller eines zerbombten Hauses. Die Botschaft war klar. Man mußte auch mit dem letzten »Loch« zufrieden sein, was selbst die Vorgesetzten schockierte.

3. U.S. Housing Areas

Allmählich begann man einzusehen, daß die »Billets«, die requirierten Privatquartiere, keine allgemeine Lösung des amerikanischen Wohnungsproblems in Deutschland sein konnten. Deshalb begann man seit 1950 »Housing Areas«, Wohnviertel zur Unterbringung von Familien, im größeren Stil zu errichten. Dabei arbeiteten deutsche Architekten und Baufirmen nach amerikanischen Vorgaben. Die Neubauten gruppierte man in aller Regel um die alten deutschen Kasernen herum, die in ihrer alten militärischen Funktion von den Amerikanern weiterbenutzt wurden. Man bestand bei den Neubauten auf unmittelbare Kasernennähe. Die uniformen und schematisch angeordneten, großen Wohnblocks (Abb. 2) sind seitdem zum Charakteristikum der amerikanischen Militäreinrichtungen geworden. In den Wohnvierteln, die im eigentlichen Sinne also keine Kasernen waren, installierte man all das, was eine U.S.-Gemeinde auch in der Heimat zu bieten hatte: Schulen, Kindergärten, Kirchen, Einkaufszentren, Theater, Kinos, Turnhallen, Sportplätze und weitere Gemeinschaftseinrichtungen¹⁶ (Abb. 3). Eine Folge dieser Siedlungsweise war, daß sich regelrechte Amerikaner-Ghettos bildeten. In dem Maße, wie man seit den 1950er Jahren den Kontakt von Deutschen und Amerikanern im Sinne einer »Völkerfreundschaft« fördern wollte, gingen die tatsächlichen Begegnungen im Alltag zurück. Als Faustregel ließ sich sagen, je höher der soziale Rang, d. h. je höher die Dienststellung von Amerikanern und Deutschen (z. B. von Bürgermeistern und Generalen), desto »herzlicher«

¹⁶ Vgl. H. Becker / J. Burdack, *Amerikaner in Bamberg*, Bamberg 1987, S. 38ff.



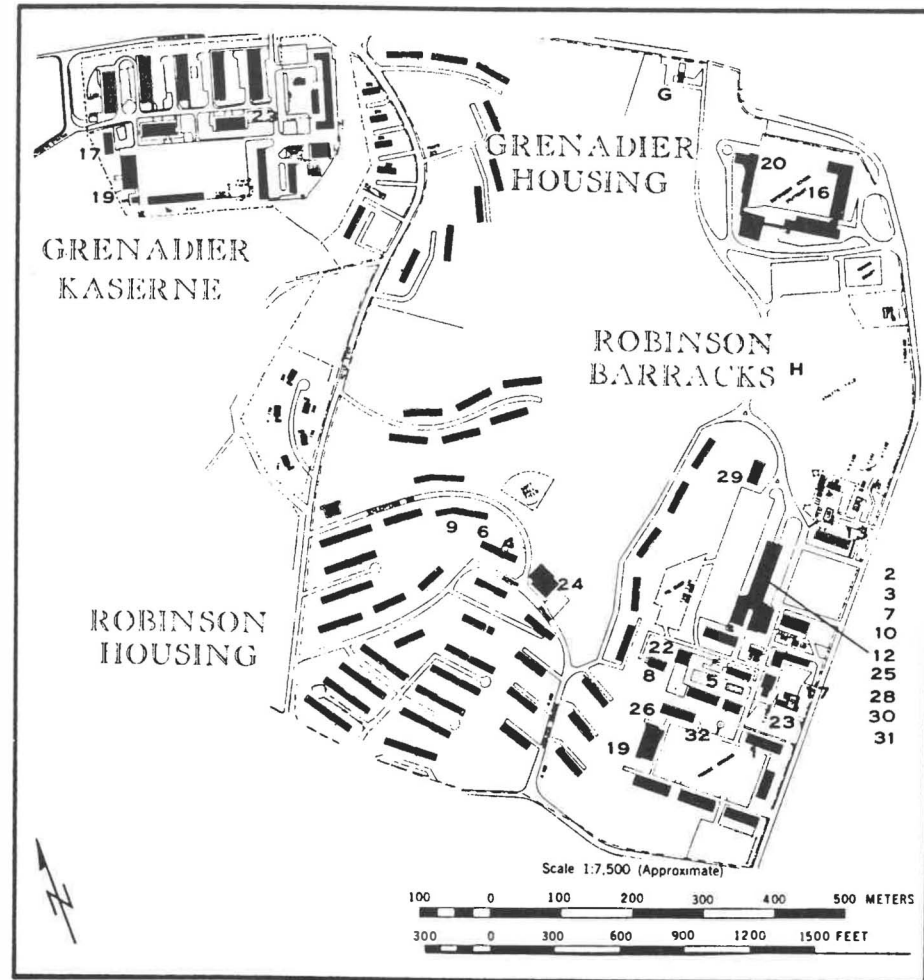
Abb. 2: Beispiel für die typische Architektur von Wohnblocks amerikanischer Housing Areas. 1951 fertiggestellte Bauten des Old Craig Village in den Patch-Barracks (Stuttgart-Vaihingen). Die Bauausführung lag in Händen des Unternehmens C. Baresel AG. Die alte deutsche Anlage (Kurmärker-Kaserne) befindet sich durch die Bäume verdeckt direkt an der Straße im Hintergrund. Quelle: *Archiv der Baufirma C. Baresel AG* (Stuttgart).

war der Umgang miteinander. Die breiten Bevölkerungsschichten blieben sich allerdings fremd.¹⁷

In Stuttgart kam hinzu, daß die Housing-Areas abseits der bestehenden Besiedlung angelegt waren, da die Kasernen aus den 1930er Jahren noch weit außerhalb der städtischen Bebauung lagen. Selbst heute (1993) stößt das Gebiet am Burgholzhof erst bei der Grenadier-Kaserne an deutsche Siedlungen des Stadtteils Zuffenhausen. Die Amerikaner blieben auf den Höhen des Burgholzhof und erst recht auf den Fildern weitgehend unter sich. Man nannte diese in sich abgeschlossenen und gegen die deutsche Umgebung scheinbar autonomen Stadtviertel also nicht zu Unrecht im Volksmund »Little Americas«.

Wegen der besonders stark bewegten Topographie von Stuttgart in einem hügeligen, bisweilen steil abfallenden Gelände erwies sich hier die Bereitstellung von Grund und Boden für diese neuen Siedlungen als besonders konfliktträchtig. Da man in Stuttgart mit Bauland sparsam umgehen mußte und die Eigenarten der Landschaft pflegen wollte, erschienen die Wohnsiedlungen der Amerikaner mit ihrem immensen Flächenverbrauch, insbesondere die in ihrer Funktion als Parkplätze überproportionierten Er-

¹⁷ Vgl. D. J. Nelson (s. A 5), S. XVIII; O. J. Fredericsen (s. A 5), S. 166; vgl. auch die Anekdotensammlung eines hohen U.S.-Vertreters in Stuttgart B. Larson, *Schnitzel Bags*, Leinfelden-Echterdingen 1987; wie fremd kann man gerade auch einer »ethnologischen Studie« in der Methode der »teilnehmenden Beobachtung« entnehmen. Vgl. S. Seiler, GIs, Reinbek 1985.



- | | |
|---------------------------|-----------------------------------|
| 1 HEADQUARTERS | 18 FURNITURE ISSUE POINT |
| 2 AMERICAN EXPRESS OFFICE | 19 GYMNASIUM |
| 3 APO OR APO BRANCH | 20 HIGH SCHOOL |
| 4 ARMY HOTEL | 21 KINDERGARTEN |
| 5 AYA | 22 LIBRARY |
| 6 BILLETING OFFICE | 23 NON COMMISSIONED OFFICERS CLUB |
| 7 BOWLING ALLEY | 24 OFFICERS CLUB |
| 8 CHAPEL | 25 POST EXCHANGE |
| 9 CLASS VI STORE | 26 PROVOST MARSHAL |
| 10 COMMISSARY | 27 SERVICE CLUB |
| 11 CRAFT SHOP | 28 SNACK BAR |
| 12 DELICATESSEN | 29 THEATER |
| 13 DISPENSARY | 30 ARMY COMMUNITY SERVICES |
| 14 ENGINEER R&U SHOP | 31 CENTRAL CLEARANCE OFFICE |
| 15 EES GARAGE | 32 HOUSING REFERRAL OFFICE |
| 16 ELEMENTARY SCHOOL | G QUARTERMASTER GAS STATION |
| 17 ENLISTED MENS CLUB | H HELIPORT |

◀ Abb. 3: »Little America« auf dem Burgholzhof. Beispiel einer Karte, die amerikanischen Soldaten und deren Angehörigen als erste Orientierungshilfe diente. Die 32 wichtigsten Adressen, die nicht alle an jedem Standort vertreten zu sein brauchten, sind in der Legende angegeben. Der größte Teil der U.S.-Housing Area entstand in zehn Bauabschnitten von 1950 bis 1957. Das Gelände erstreckte sich in einem Dreieck, das zwei ehemalige Wehrmachtskasernen (o.l.u.u.r.) als Basis hatte und einer ehemaligen SA-Kaserne (o.r.), die von den Amerikanern später als Schule benutzt wurde. Rechts verläuft leicht ansteigend der Kamm des Höhenzuges in Richtung auf die Schule. Das Gelände fällt zur Grenadierkaserne hin stellenweise steil ab. Das Areal am Burgholzof war nach Aufgabe des Wasens als Standortübungsplatz von Stuttgart 1927 bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges das militärische Übungsgelände der Garnison. Quelle: Stuttgart. Your Home away from Home. USO Directions and Guide, o.O.u.J. (um 1986), S. 34.

schließungsstraßen als Provokation. Für den Oberbürgermeister von Stuttgart, Arnulf Klett, lebten die Amerikaner damit »in der Vorstellung der Weite ihres eigenen Landes« und es müsse »ihnen notfalls deutlich klar gemacht werden, daß bei uns andere Maßstäbe gültig seien«. ¹⁸ Dazu kam, daß man die Wohnungstypen als für deutsche Verhältnisse zu aufwendig betrachtete. Die »löbliche Absicht« der Amerikaner, nach ihrem Abzug die Wohnungen deutschen Familien zur Verfügung zu stellen, könne sich nicht so gut auswirken, wie beabsichtigt, meinte Klett in einem Brief an einen bekannten amerikanischen Architekten, weil man sich »den Mieterkreis kaum vorstellen könne, für den eine solche Wohnung passen würde und dessen Einkommensverhältnisse der dem Aufwand entsprechende Mietspreis angemessen wäre«. ¹⁹ Grundsätzlich standen die Grundstücke, die man für die Amerikaner ausweisen mußte, in direkter Konkurrenz zu den Flächen, die man für den sozialen Wohnungsbau aufsparen wollte. ²⁰

In der Frage der Beschlagnahme städtischen Bodens für die Siedlungen der Amerikaner stand die Stadt vor einem gewissen Dilemma. Denn in einem Einverständnis zwischen der Stadt Stuttgart und der U.S.-Army sollte für jede neu erstellte U.S.-Wohneinheit im Austausch eine deutsche Wohnung geräumt werden. Doch die »große« Politik der Zeit sollte dies auf Jahre hin vereiteln. Da man einen sowjetischen Angriff nach Ausbruch des Korea-Krieges 1950 auch in West-Europa nicht ausschließen konnte, verstärkten die U.S.A. hier ihre Truppenstärke beträchtlich. Dies führte zu immer neuen Beschlagnahmungen von Grundstücken und zu einer beständigen Erweiterung der U.S.-Wohnsiedlungen, ohne daß man dabei schnell die deutschen Wohnungen der »Besatzungsverdrängten« freigegeben hätte. Erst 1957 kam nach vielen Wohnungsbauprogrammen die letzte beschlagnahmte Wohnung in Stuttgart frei. ²¹ Die Stadtverwaltung war damit, wie Klett feststellte, von ihrer „unerfreu-

¹⁸ StAS, HA-Gr-0-0322-3, Aktenvermerk I. Betreffend Baugelände für Generals- und Stabsoffizierswohnungen (21. 1. 1955).

¹⁹ StAS, HA-Gr-0-0322-1, OB Klett an R. J. Neutra (24. 11. 1954).

²⁰ StAS, HA-Gr-0-0322-3, OB Klett an Col. Bolt (27. 11. 1954).

²¹ Vgl. zu den Austauschwohnungsprogrammen K. Leipner, Chronik der Stadt Stuttgart 1949–1953, Stuttgart 1977, S. 129f.

lichsten“ Aufgabe befreit, als Mittler zwischen Bürger und Besatzungsmacht zu dienen.²²

In der Krise des Jahres 1950 gab es von seiten der Amerikaner sogar Anfragen, inwieweit selbst die innerstädtischen Kasernen, die teilweise schon seit den 1920er Jahren vom Militär geräumt waren, wieder mit Soldaten belegt werden könnten.²³

Die beständigen Forderungen nach Grundstücken veranlaßten ein Gemeinderatsmitglied zu der Aussage, schließlich sei die Besatzungsmacht nicht »allein zum Schutz der Stadt Stuttgart da«, das Land und der Bund hätten somit auch Opfer zu bringen.²⁴ Ein Gesuch der Stadt, ein von den Amerikanern beschlagnahmtes Grundstück gegen eines zu tauschen, das in Bundesbesitz war, wurde mit der Begründung abgelehnt, der Bund sei wegen der umfangreichen Geländeforderungen der Besatzungsmacht einfach »dazu nicht in der Lage«.²⁵

In Stuttgart war, wie andernorts auch bei Ende des Besatzungsregimes, das mit Inkrafttreten des »Deutschland-Vertrages« 1955 aufhörte, der Aufbau der amerikanischen Infrastruktur schon weitgehend abgeschlossen. Diese sollte für Jahrzehnte Bestand haben. Als Mitte der 1950er Jahre auch die neu aufgestellte Bundeswehr ihren Flächenbedarf anmeldete, war sofort klar, daß Stuttgart allein schon aus verkehrstechnischen Gründen als deutsche Garnison im Vergleich zu früher keine große Rolle mehr spielen würde. Im Stadtbild von Stuttgart waren nach 1945 Soldaten in Uniform fast immer GIs. Die Amerikaner standen hier für »Demokratie«, so wie hier einstens die ersten kasernierten Soldaten im 18. Jahrhundert für »Absolutismus« gestanden hatten.

4. Stuttgarts militärgeographische Lage im Kalten Krieg

In Stuttgart verlaufe Amerikas »first line of defense«,²⁶ diese Feststellung eines amerikanischen Beobachters von 1958 verwies auf die militärgeographische Lage der Stadt im Kalten Krieg. Stuttgart war die westlichst gelegene, zentrale Stadt der U.S.-Besatzungszone. Mit dem Entstehen des Kalten Krieges brachte man hier die höchsten U.S.-Hauptquartiere unter; in Vaihingen zunächst von 1948 bis 1950 die Constabulary, die als Militärpolizei für die ganze U.S.-Zone verantwortlich war; dann von 1950 bis 1966 die 7. U.S.-Armee, der alle U.S.-Streitkräfte in Deutschland unterstanden; und schließlich seit 1967 das U.S. European Command (USEUCOM), dessen

²² StAS, HA-Gr-0-0322-1, Ansprache von OB Klett bei der letzten von den Amerikanern beschlagnahmten Wohnung (22. 5. 1957).

²³ StAS, HA-Gr-0-0322-10, Bürgermeisteramt an U.S. Resident Officer Stuttgart (28. 12. 1950).

²⁴ StAS, HA-Gr-0-0322-1, Stadtrat Schmid (SPD) Auszug aus der Niederschrift über die Verhandlungen der Wirtschaftsabt., § 128 n. ö. Baugelände für U.S.-Generals- und Staboffizierwohnungen (18. 2. 1955).

²⁵ StAS, HA-Gr-0-0322-3, Oberfinanzdirektion an Bürgermeisteramt Stuttgart (16. 4. 1955).

²⁶ D. Belding, 300000 Ambassadors, in: Army (Aug. 1958), S. 31.

Verantwortungsbereich sich über ganz Europa bis in den Nahen Osten erstreckt.²⁷ Mit Verschärfung des Kalten Krieges sah man eine besondere Bedrohung vom »Thüringer Balkon« ausgehen. So nannte man den weit ins westdeutsche Gebiet hineinragenden Teil der sowjetischen Besatzungszone, der späteren DDR. Es lag daher nahe, nach Stuttgart, das rund 200 km von der Zonengrenze entfernt lag, Hauptquartiere und höhere Stäbe für die amerikanischen Kampftruppen zu legen, die in Franken am »Hof-Korridor« die Grenzen verteidigen sollten. Als Etappengebiet boten sich Stuttgart und Umgebung für rückwärtige Dienste als Stationierungsraum an, d. h. für Nachschub- und für Versorgungseinheiten. Diese mehr regionale Ausrichtung lag seit 1951 im Verantwortungsbereich des VII. U.S.-Korps. Die regionale »Verwurzelung« kam auch in der Umbenennung der alten deutschen Kasernen zum Ausdruck. Die Kurmärker-Kaserne in Vaihingen wurde 1951 zu den Patch-Barracks. Namensgeber war der Kommandeur der 7. U.S.-Armee, die 1945 Süddeutschland erobert hatte. Mit der Taufe der Flandern-Kaserne auf dem Burgholzhof auf den Namen Robinson-Barracks ehrte man ebenso wie bei der Umbenennung 1952 der Helenen-Kaserne in Möhringen zu Kelley-Barracks Träger hoher amerikanischer Auszeichnungen, die im Kampf um Deutschland ihr Leben gelassen hatten.

Es war somit kein Zufall, daß man zum Unabhängigkeitstag der U.S.A. 1951 gerade Stuttgart zum Ort der größten amerikanischen Militärparade seit Ende des Zweiten Weltkrieges gemacht hatte. Teile aller in Deutschland stationierten Truppen zogen durch die Königstraße, über der als Zeichen modernster Militärtechnik Düsenjäger donnerten. Die Stadtverwaltung wollte für diesen Zweck eigentlich nicht die Hauptstraße zur Verfügung stellen. Da man aber von seiten der amerikanischen Veranstalter auf eine große Publikumswirkung aus war, bestand man darauf. Diese Großparade war als eine Manifestation des Kalten Krieges eine lokale Machtdemonstration mit einer globalen Botschaft, die hieß: Abschreckung!

Die Familienangehörigen spielten bei diesem strategischen Konzept auch eine nicht unbedeutende Rolle. Denn in Krisenzeiten, etwa während einer Blockade, signalisierte der Verbleib der Familien im Lande »Durchhaltewillen«. Wenn man gar zum Mittel der Evakuierung von Angehörigen aus Deutschland hätte greifen müssen, wäre dies ein untrügliches Zeichen für »Kriegsbereitschaft« gewesen.

Die Verzahnung von militärischem Auftrag und militärischer Infrastruktur wurde 1974 mit Gründung der »Greater Stuttgart Military Community« (GSMC) besonders deutlich (Abb. 4). Der Stellvertretende Kommandeur des VII. U.S.-Korps war gleichzeitig Kommandeur der GSMC. Damit faßte man die U.S.-Standorte der Nach-

²⁷ R. A. Gugeler et al., History of Kurmärker Kaserne & Patch Barracks, hrsg. vom USEUCOM o. o. u. J. (um 1990); B. T. Van Sweringen, Command Historian USEUCOM, sei an dieser Stelle für die Überlassung von Material zu den Kasernenanlagen gedankt.



Abb. 4: Verwaltungsmäßige Gliederung der amerikanischen Militärstandorte in der Region Stuttgart von 1974 bis 1992 mit den wichtigsten Kasernen und Einrichtungen. Links oben befindet sich das Wappen des VII. U.S.-Korps, rechts das der Stadt Stuttgart. Die Region war in Sub-Communities untergliedert, die wiederum die einzelnen Kasernen und Anlagen umfaßten. Pattonville war eine reine Wohnsiedlung mit ursprünglich 56 von 1953 bis 1955 errichteten Blocks, deren endgültige Räumung durch die Amerikaner 1993 erfolgte. Pattonville war insofern eine Besonderheit, als der Bau auf der »grünen Wiese« außerhalb bestehender Kasernenanlagen erfolgte. Die Lage war aber für die bestehenden Anlagen in der Umgebung ziemlich zentral. Der angrenzende Golfplatz gilt bei den GIs als einer der schönsten in Europa. Die Sub-Community Vaihingen diente ausschließlich zur Unterstützung von USEUCOM in den Patch-Barracks. In Nellingen und auf dem abgesperrten militärischen Teil des Landesflughafens Echterdingen waren die U.S.-Heeresflieger stationiert. Quelle: *Stuttgart Citizen*, No. 31 v. 7. 8. 1989, S. 5 f.

bargemeinden von Stuttgart zu einem einheitlichen Versorgungsgebiet zusammen.²⁸ Dieses war somit ausdrücklich als Kern des rückwärtigen Gebietes im Korpsbereich ausgewiesen.

Die unterschiedlichen Funktionen von Oberkommandos und Rückwärtigen Diensten spiegelten sich in Stuttgart auch räumlich wider. Während man die Hauptquartiere auf den Höhen der Fildern in Möhringen (VII. U.S.-Korps) und in Vaihingen (USEUCOM) stationierte, konzentrierte man auf dem Burgholzhof den administrativen Schwerpunkt für die Logistik der Region.

²⁸ Zur Geschichte der einzelnen Standorte vgl. *H. J. Harder*, Militärgeschichtliches Handbuch Baden-Württemberg, hrsg. vom MGFA, Stuttgart 1987; vgl. zur GSMC *D. Cragg*, *The Guide to Military Installations*, Harrisburg PA 1983, S. 385 f.

5. Ausblick

Mit Auflösung des VII. U.S.-Korps 1992 nach Ende des Kalten Krieges und Umstrukturierung der GSMC zur 6th Area Support Group standen als erstes die Einrichtungen in der Region Stuttgart für eine Konversion offen, die diesem Korps direkt zur Unterstützung gedient hatten. Damit endete für manche Standorte eine lange Tradition. Ludwigsburg etwa, das man wegen seiner Massierung von Kasernen seit dem 18. Jahrhundert schon »Schwäbisches Potsdam« genannt hatte, ist, nachdem auch die Bundeswehr abgezogen ist, seit 1992 zum ersten Mal in seiner Geschichte ohne Militär.

Die U.S.-Garnisonen waren ein bedeutender Wirtschaftsfaktor der Region. In Diensten der GSMC standen 1989, als der Kalte Krieg zu Ende ging, 14 000 Soldaten, 3500 amerikanische Familienangehörige und 2900 deutsche und amerikanische Zivilbeschäftigte. Mehr als 30 000 Amerikaner lebten in den Grenzen der GSMC. Es gibt eine große Zahl von ehemaligen Soldaten, die sich hier als Privatleute niedergelassen haben.

In Stuttgart wurden bis 1993 in Cannstatt das 5th General Hospital, die McGee- und Wallace-Barracks (die ehemaligen Reiterkasernen) geräumt und auf dem Burgholzhof die Robinson-Barracks und die Grenadierkaserne. Die neugebildete »Stuttgart Military Community« umfaßte 1993 noch die Panzer-Kaserne (Böblingen), die Patch-Barracks (Vaihingen) und die Housing Areas um die Kelley-Barracks (Möhringen) und die Robinson-Barracks (Burgholzhof). Stuttgart hat keine innerstädtischen »Filet-Stücke«, d. h. City-Lagen in bester Geschäftslage zur Konversion anzubieten. Anders verhält es sich mit den Liegenschaften in den Vororten, die bis jetzt (1993) allerdings noch nicht freigegeben sind. Die Kelley-Barracks etwa grenzen direkt an die neue Hauptverwaltung des Daimler-Benz-Konzerns. Doch wie schwierig eine neue Nutzung sein kann, zeigt das Beispiel der ehemaligen Wallace-Barracks (Reiterkaserne) in Cannstatt. Die Anlage, die denkmalgeschützt ist und ein einmaliges Beispiel für die Architektur von Kavallerie-Kasernen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg darstellt, steht im politischen Widerstreit. Das Problem dreht sich darum, ob man dem Denkmalschutz oder dem Wohnungsbau Vorrang einräumen soll. Ein Bürgermeister von Stuttgart brachte es wieder einmal auf die berühmte, stadtbekannt Formel, »daß der Denkmalschutz kein unumstößliches Tabu« sei.²⁹ Der Konflikt ist bis jetzt (1993) noch nicht entschieden. Es steht zu hoffen, daß in Zukunft im Streit um die unverhofften städtebaulichen Möglichkeiten die Belange des Denkmalschutzes nicht länger mehr als lästiges oder gar überflüssiges Übel abgetan werden.

²⁹ *J. Nauke*, In der Reiterkaserne ist Wohnen möglich, in: *Cannstatter Zeitung* Nr. 213 v. 15. 9. 1993, S. 3; vgl. *M. Möminger*, Drei Millionen Wohnungen, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, Nr. 200 v. 30. 8. 1993, S. 25. Zum Stand in Stuttgart Ende 1993 vgl.: *Army-Abzug*, in: *Stuttgarter Zeitung* Nr. 268 vom 20. 11. 1993, S. 28.

Heinrich Heidebrecht

Deutsche Architekten im Dienste Peter des Großen

Das bedeutungsvolle Wirken deutscher Architekten in Rußland ist bisher von Kunsthistorikern weitgehend unbeachtet geblieben. Obwohl in einzelnen Veröffentlichungen immer wieder Hinweise auf diese Lücke der Geschichtsschreibung zu finden sind, fehlt es an zusammenfassenden Darstellungen des Themas. Das Werk italienischer und französischer Baumeister in Rußland ist in deren Heimatländer mehrfach und ausführlich behandelt worden. Vergleichbare Untersuchungen in Deutschland sind nicht bekannt. Folgende Ausführungen sollten daher als kleiner Beitrag zur Aufarbeitung deutsch-russischer Baugeschichte verstanden werden.

Die von Zar Peter in seine neue Hauptstadt aus deutschen Landen berufenen Baumeister waren nicht die ersten Deutschen, die in Rußland ihre Kunst ausübten. Die Anfänge solcher Beziehungen sind schon auf das 13. und 14. Jahrhundert zurückzuführen. Kaufleute aus Deutschland zogen tief nach Rußland hinein und gründeten Niederlassungen: in Nowgorod, wo Lübecker Recht galt; in Kiew, das später Magdeburger Recht erhielt. Eines der wohl bekanntesten Zeugnisse deutsch-russischer Bindungen sind die von den Magdeburger Meistern Riquin und Waismuth gefertigten sogenannten »Korsunscher Türen« am Westportal der Sophienkathedrale zu Nowgorod (1045–1052), des ältesten Bauwerkes der Stadt.¹ Die meisten solcher Spuren sind mit der Zeit verschwunden und die noch erhaltenen, trotz einiger Anhaltspunkte, nicht immer eindeutig auf deutsche Beteiligung zurückzuführen. Als Beispiel könnten die für damalige russische Baukunst recht seltsamen gotischen Erscheinungen an den Gewölben der Granowitaja Palata in Nowgorod (1442) dienen.² Hinweise ähnlicher Art, wie Bündel romanischer Halbsäulen auf den Fassaden, deuten auf eine Beteiligung deutscher Baumeister bei der Errichtung sakraler Bauten in den altrussischen Städten Susdal und Wladimir.

Im 16. Jahrhundert verschob sich der Schwerpunkt deutscher Anwesenheit in Rußland von Nowgorod nach Moskau, wo eine deutsche Vorstadt, »Nemezskaja Slo-

¹ H. Faensen / W. Iwanow, *Altrussische Baukunst*, Berlin 1972, S. 364. G. K. Wagner, *Pamjatniki iskusstwa Sowetskogo Sojusa. Saryje russkije goroda* (Kunstdenkmäler der Sowjetunion. Alte russische Städte), Moskau – Leipzig 1980, S. 372.

² W. W. Kirillow, *Fenomen »gotiki« w russkoj architekture XVIII – natschala XX ww* (Das Phänomen der »Gotik« in der russischen Architektur des 18. – Anfang 20. Jahrhunderts), in: F. O. Schechtel i problemy istorii russkoj architektury konca XIX – natschala XX wekow (F. O. Schechtel und Probleme der Geschichte russischer Architektur Ende des 19. – Anfang 20. Jahrhunderts) Moskau 1988, S. 43.

boda«, entstand. Am Ende des 17. Jahrhunderts nimmt diese Vorstadt ein Fünftel der Fläche Moskaus ein und entwickelt sich zu einem lebendigen Zentrum des hauptstädtischen Lebens. Die Häuser der reichen Deutschen besaßen steinerne Palatien, eine Bauweise, die auch von russischen Edelleuten verwendet wurde. Lutherische Kirchen, wie etwa die St.-Michaels-Kirche (1576) und später die St. Peter-und-Pauls-Kirche (1626) entstanden. Nemezskaja Sloboda gilt nach S. M. Solowjow als eine Vorstufe zu Petersburg wie Wladimir eine Vorstufe zu Moskau war.³

1643 wird der aus Straßburg stammende Baumeister Hans Jakob Kristler (Christler) als in Rußland tätig erwähnt, wo er Pläne für Stadtbauten in Nowgorod und in der Troize-Sergijewskaja Lawra ausarbeitete. Zusammen mit seinem Onkel Johann (in Rußland: Iwan) Kristler entwarf er die Wsjeswjatskij- bzw. die Neue Steinernen Brücke über die Moskwa. Die Brücke wurde erst 1682–87 von einem unbekanntem Mönch fertiggestellt, soll sehr eigenartig ausgesehen haben und galt im damaligen Moskau als »achtes Weltwunder«. Mitte des 19. Jahrhunderts jedoch wurde diese Brücke samt darauf stehender Klostersniederlassung, Bierhof und Tabakzollkontor abgerissen, um einen neueren Platz zu machen.⁴ Ein anderer Vertreter der deutschen Spätrenaissance in Moskau war Gustav Dekentin (De Quentin?), der 1661 für Zar Alexej Michailowitsch im Moskauer Kreml ein prunkvolles »Speisehaus« errichtete. 1678 wurde unter seiner Leitung die Zarensohn-Joasaph-Kathedrale in Ismailowo bei Moskau erbaut.

Das patriarchalische Rußland verhielt sich jedoch den europäischen Einflüssen gegenüber ziemlich reserviert; die aus dem Ausland geladenen Baumeister durften selten nach ihrem eigenen Geschmack bauen und hatten sich stets an die strengsten Anordnungen der Auftraggeber zu halten. So sind auch die vom deutschen Meister Konrad Ossner aus Stein gehauenen Heiligenfiguren, die gegen alle orthodoxen Traditionen zum ersten Mal in der russischen Sakralbaugeschichte die Fassaden der Kirche der Gottesmutter (1690–1704) zu Dubrowizy bei Moskau schmückten, wohl weniger auf den experimentierfreudigen Geist des Künstlers zurückzuführen als vielmehr dem Reformwillen seines Bauherrn Fürst Golizyn – Erzieher des Zaren Peter – zuzuschreiben.

Auch Peter selbst, nachdem er 1698 aus dem Ausland zurückgekehrt war, unternahm einiges, um die alte russische Hauptstadt »europäischer« erscheinen zu lassen. So lud er 1700 Christoph Conrad, einen etwas über zwanzig Jahre alten Architekten und Steinmetz aus Dresden, nach Moskau ein, um das Kreml-Arsenal, das Moskauer Zeughaus, in »deutscher Manier« zu errichten. Conrad war der erste ausländische Architekt, der Peters Einladung nach Rußland Folge leistete. Conrad sollte auch die Aus-

³ S. M. Solowjow, *Istorija Rossii s drevnejschich wremjon* (Geschichte Rußlands seit Altertum), 2. Ausgabe, Band 13, S. 798.

⁴ N. A. Gejnike / N. S. Jelagin / E. A. Jefimowa / I. I. Schitz (Red.), *Po Moskwe* (Durch Moskau), Moskau 1917, S. 259–260.

bildung russischer Steinmetze der Ornamentbildhauerei »nach deutscher Manier« übernehmen.⁵ Zu dieser Zeit wurden auch einige Räume und Türme des Moskauer Kreml und des Don-Klosters in den Formen des sogenannten Moskauer Barock umgebaut und erweitert. Vom russischen Kunst- und Architekturhistoriker Igor Grabar in seiner »Geschichte der russischen Kunst« werden diese Stilerscheinungen als »nemezkiy renessans« – »deutsche Renaissance« – bezeichnet. Er weist auch auf einige »gotische« Nuancen bei den neuen Bauten hin. Vermutlich wurden diese gleichfalls von den in Moskau beschäftigten zahlreichen ausländischen, überwiegend deutschen Baumeistern eingebracht.⁶

Zar Peter begriff jedoch schnell genug, daß seine Bemühungen, Moskau einige westliche Züge zu verleihen, nicht der kürzeste Weg sei, um ganz Rußland in seinem Sinne zu »europäisieren«. 1703 gründete er auf dem frisch von den Schweden eroberten, für die Russen traditionslosen Boden eine Stadt, die zum Symbol seines neuen fortschrittlichen Imperiums werden sollte. Vom Aufbau dieser neuen Stadt wurden russische Baumeister ferngehalten – das Entstehen eines zweiten Moskauer wollte Peter der Große auf keinen Fall zulassen. Weniger problematisch erschien ihm dagegen der Einsatz schwedischer Kriegsgefangener, die beispielsweise die ersten Bauarbeiten auf dem künftigen Newski-Prospekt durchführten.⁷ Als Baumaterial dienten unter anderem Überreste der auf Peters Befehl dem Erdboden gleichgemachten schwedischen Stadt Nyenskans, die unweit, an der Stelle der heutigen Großen Ochta, gelegen war. In Frankreich und Italien, Deutschland und Holland warben russische Gesandte um Künstler und Architekten. »Das architektonische Gesicht, das Petersburg bis zum Tode seines Begründers erhielt, war ausschließlich von ausländischen Architekten geschaffen worden«, schreibt Grabar.⁸

1712 wurde St. Petersburg zur russischen Hauptstadt erklärt; zwei Jahre danach verordnete Peter, künftig nur an diesem Ort Häuser aus Stein zu bauen; es durfte auch kein Schiff den Hafen der neuen Hauptstadt ansteuern, ohne eine bestimmte Menge von Bausteinen mitzuliefern. Wenn Steine nicht ausreichten oder zu teuer waren, durfte man trotzdem nicht zur altrussischen Holzbauweise zurückgreifen. Diese unmißverständliche Vorschrift geht aus dem ersten Ukas von 1714 hervor, in dem man Holzbauten ausdrücklich verbot und als Alternative die sogenannten »Mansanki« vorschrieb. Diese Mansanki (vom russischen »masatj« = schmieren, streichen) werden in einem anderen Ukas als Bauten nach »preußischer Manier« bezeichnet und stellen nichts anderes als ein deutsches Fachwerk dar.⁹

⁵ I. Grabar, *Istorija russkogo iskusstva* (Geschichte der russischen Kunst), Moskau 1912, Bd. II, S. 464.

⁶ Ebda, S. 466–468.

⁷ J. Owsjannikow, Dominiko Tresini, Leningrad 1987, S. 84.

⁸ I. Grabar, *Istorija russkogo iskusstva* (Geschichte der russischen Kunst), Moskau 1915, Bd. III, S. 27.

⁹ Ebda, S. 32, 34.

Nach Peters Verordnungen kam die ganze Bautätigkeit im Lande außerhalb Petersburgs praktisch zum Erliegen. So mußte auch der vom Zaren hochgeschätzte Architekt Christoph Conrad nach einigen Jahren den Moskauer Zeughausbau unterbrechen. 1715 ging er nach St. Petersburg, wo in drei Jahren unter seiner Leitung auf der Insel Kotlin eine ganze Reihe von Steingutshäusern entstand. In Rußland nannte man ihn Christofor Christoforowitsch Kondrat, da die für das russische Ohr fremd klingenden ausländischen Namen gern in vertraulichere Formen umgewandelt wurden. Mit ausländischen Vornamen ging man dabei noch großzügiger um, indem man sie durch oft fragwürdige Analogien aus dem Russischen ersetzte und dazu Vollständigkeitshalber noch den vermeintlichen Vatersvornamen in Genetivform anhängte. Wenn man bedenkt, daß allein schon die Transskription der Namen aus dem Lateinischen ins Kyrillische eine enorme Entstellung zur Folge hat, kann man sich die Ausmaße entstehender Verwirrungen leicht ausmalen.

Von 1718 bis 1720 baute Christoph Conrad zusammen mit dem aus Lugano stammenden Domenico Trezzini (in Rußland: Andrej Jakimowitsch Tresin) das Alexander-Newski-Kloster. Vermutlich beteiligte er sich auch an der Errichtung von Kronstädter Schlössern. Im Januar 1722 wurde vom Petersburger Senat der Beschluß gefaßt, den Bau des Moskauer Zeughauses wieder aufzunehmen, womit Conrad aufs neue beauftragt wurde und bis zu seiner Entlassung aus dem russischen Dienst 1731 auch beschäftigt war.

Als Nachfolger Conrads leitete den Bau des Alexander-Newski-Klosters Theodor Schwertfeger – ein Architekt »preußischer Nation«, der seit 1713 an Menschikows Prunkbauten in Petersburg, Kronstadt, Oranienbaum und Ishora wirkte. Das Alexander-Newski-Kloster baute er bis 1733; hier entstand nach seinen eigenen Plänen auch die gleichnamige Kathedrale. Peter I. achtete darauf, daß jedes neue, mehr oder weniger bedeutende Bauwerk in Petersburg alles Vergleichbare aus der alten Hauptstadt in den Schatten stellte. Wie der Turm der Peter-und-Pauls-Festung den Glockenturm Iwans des Großen im Kreml überragte, so übertrafen jetzt auch die Dimensionen des Alexander-Newski-Klosters die der berühmten St.-Sergius-Abtei in Sagorsk bei Moskau.

1733, ein Jahr nachdem die Alexander-Newski-Kathedrale im Rohbau fertig war, wird Schwertfeger pensioniert, denn Kaiserin Anna befürchtete, daß der alte Meister bei der bevorstehenden dekorativen Verkleidung der Kathedrale den modernen Geschmack des Hofes nicht treffen würde. Schwertfeger reiste nach Berlin ab und da die neuen, von der Kaiserin beauftragten Architekten sich ausschließlich der Ausschmückung des Tempels widmeten, blieb das Bauwerk für längere Jahre unüberdacht stehen. 1740 wies der Steinmetz Fossatti zum ersten Mal darauf hin, daß die schweren Gewölbe des Gebäudes zuviel Feuchtigkeit eingesaugt hätten und einzustürzen drohten. Nachdem eine Sonderkommission diese Besorgnis teilte, wurde 1755 die Alexander-Newski-Kathedrale bis auf die Grundmauern abgetragen, und nur das von Kon-

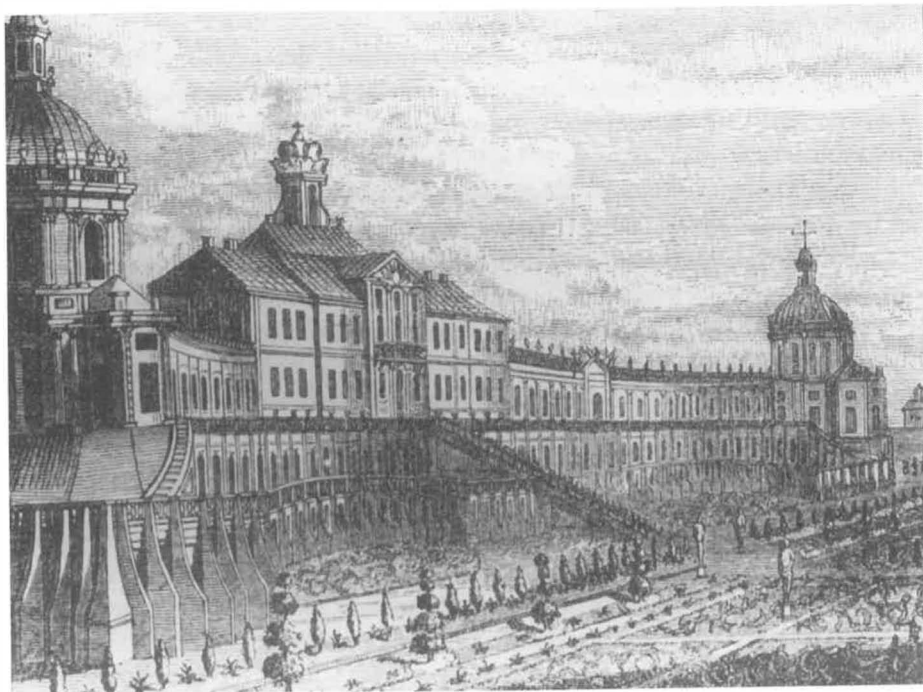


Abb. 1: Schloß von Oranienbaum im 18. Jahrhundert (Stich aus: A. Brikner, *Istoria Jekateriny Wtoroj* [Geschichte Katharinas II.], Moskau 1991)

rad Hahn geschnitzte und im Kloster aufbewahrte Modell der Kathedrale kann uns über dieses einst prächtige Werk noch eine Vorstellung vermitteln. Die äußerst lebendigen, ineinander fließenden barocken Formen des zweitürmigen Sakralbaus lassen vermuten, daß der preußische Baumeister auch für süddeutsche Architekturtraditionen einiges übrig hatte.

Das erste bedeutende Bauwerk von St. Petersburg war der Menschikow-Palast (1713–16), ein rechteckiges, durch Pilaster gegliedertes Gebäude mit zwei vorspringenden Flügeln, die einen Ehrenhof bildeten. 1732 wurde der Palast zur Unterbringung des 1. Kadettenkorps vom Grafen Burghard Christoph von Münnich umgebaut, dann änderten sich seine Proportionen durch eine vom Architekten Georg Friedrich Velten gezogene Kaimauer. Der Menschikow-Palast ist eines der wenigen noch erhaltenen, wenn auch in seiner ursprünglichen Gestalt stark veränderten, Bauwerke der petrinischen Zeit.

Den Palastbau sollte zuerst der Italiener Giovanni Maria Fontana übernehmen, dann jedoch wurde der Auftrag dem deutschen Architekten Gottfried Schädel erteilt, der den Bau bis 1716 in seiner ersten Fassung auch fertigstellte. Gottfried Schädel (in Rußland: Iwan Iwanowitsch Schejden), geboren 1680 in Wandsbek bei Hamburg,



Abb. 2: Schloß von Oranienbaum (Architekt: G. Schädel)

kam 1713 aus Preußen nach St. Petersburg, wo er schon nach kurzer Zeit im Dienste des Fürsten Alexander Menschikow stand. Nach der Fertigstellung des Menschikow-Palastes auf der Wassili-Insel errichtete er für den Fürsten ein Schloß in Kronstadt (später Steuermannschule) und wirkte gleichzeitig am Bau des Oranienbaum-Palastes. Der ebenso für Menschikow bestimmte Palast von Oranienbaum (heute Stadt Lomonossow) wurde mit allem nur möglichen Luxus ausgestattet. Das Beeindruckendste war natürlich die Orangerie, die mit ihrer künstlichen Wärme den Anbau von im Norden begehrten Früchten, vor allem Orangen, ermöglichte, wovon der Palast auch seinen Namen ableitete. Maria G. Kraseninnicowa schreibt über Schädel: »Ihm standen große Geldbeträge zur Verfügung; und seine Bauwerke waren imposant, üppig, von edlem und verschwenderischem westlichen Barock geprägt.«¹⁰

Zwölf Jahre arbeitete Schädel in Oranienbaum, bis Peters früher Tod und der nachfolgende Sturz Menschikows auch ihn selbst zwangen, St. Petersburg zu verlassen. Schädel ging nach Moskau, um sich als Gehilfe Rastrellis an dessen Kremlbauten zu beteiligen. Hier, neben dem Kreml-Zeughaus, errichtete er den »Annenhof«, einen kleinen Holzpalast der Kaiserin Anna. Gleichzeitig fing er an, den Glockenturm des Don-Klosters zu bauen. Am produktivsten jedoch war seine Tätigkeit in Kiew. Er baute hier das Gebäude der Geistlichen Akademie um, errichtete danach die Glocken-

¹⁰ A. Kennett, *Die Paläste von Leningrad*, Frankfurt/M. 1974, S. 234.

türme der Kiewo-Petschorskaja Lawra (1736–45) und der Sophien-Kathedrale mit dem Tor ihrer Umfassungsmauer. Zusammen mit dem Metropolen Raphail Saborowski, der sich der Architektur sehr zugeneigt fühlte, hatte er noch »eine gute Hälfte damaliger Kiewer Kirchen umgebaut«. ¹¹ Auf Verlangen der Kaiserin Elisabeth entwarf Schädel die Fassaden der Andreas-Kathedrale. Es ist jedoch umstritten, ob es sein oder Rastrellis Entwurf war, der 1747–52 für die Errichtung eines der schönsten Kiewer Sakralbauten verwendet wurde. ¹² Die letzten Jahre verbrachte Gottfried Schädel auf seinem Gut bei Kiew, wo er 1752 auch starb. Es war vermutlich sein Sohn Anton Schädel, der in den 1730er Jahren die Uspenskij (Mariä-Himmelfahrts-)Kathedrale in Smolensk erbaute. Gottfried Schädel mit seinem beachtlichen Nachlaß an Bauwerken und einem Talent, das sich mit dem der größten Architekten jener Zeit messen ließ, erging es nach seinem Tode nicht viel anders als den meisten seiner deutschen Kollegen in Rußland. Sein Name wurde vergessen, seine Bauten oft auf barbarische Weise umgebaut oder wurden anderen Meistern zugeschrieben.

Zusammen mit Schädel reiste auch der 1659 in Danzig geborene große Berliner Baumeister Andreas Schlüter nach Rußland. Es war der Philosoph Leibniz, der dem russischen Zaren den Erbauer des Berliner Schlosses für den Posten des Petersburger General-Architekten empfahl. Nach dem Tode Friedrich I. im Februar 1713 sah Schlüter kaum noch Möglichkeiten, in Deutschland größere Aufträge zu erlangen. Der Sarkophag des Königs war die letzte Arbeit Schlüters in Berlin. Friedrichs Nachfolger, sein Sohn Friedrich Wilhelm I., der sparsame Soldatenkönig, war dem Schönen weniger zugeneigt. Viele Künstler, auch Schlüter, verloren ihre Stellung und Besoldung am Hofe. ¹³ Im Mai 1713 unterschrieb er in Berlin den ihm von Peters Generalfeldzeugmeister Jakob Bruce vorgelegten Vertrag.

Die Rolle Schlüters beim Aufbau St. Petersburgs wurde in Fachkreisen lange Zeit unterbewertet. In der Einführung zu A. Kennets Buch »Die Paläste von Leningrad« bringt John Russel sogar den »Fall Andreas Schlüter« als Beispiel eines der unglücklichsten »Importe« Peters, indem ein »ausgebranntes Wrack« zum ersten Petersburger Hauptbaumeister ernannt worden wäre. ¹⁴ Damit wird man Schlüter jedoch nicht gerecht. Obwohl Schlüter in Rußland nur noch ein Jahr zu leben hatte, leistete er erstaunlich viel in dieser kurzen Zeit. Nach Meinung des russischen Architekturkritikers W. S. Woinow war es kein anderer als er, dessen Arbeiten entscheidend zur Bildung der gesamten Architekturrichtung beitrugen, die später die Bezeichnung »Peters Barock« erhielt. ¹⁵ Der Zar wußte Schlüters Talent zu schätzen und vermied es, dies

¹¹ I. Grabar (s. A 8), S. 110.

¹² U. Thieme / F. Becker, Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler, Leipzig 1935, Bd. 29, S. 548.

¹³ H. Ladendorf, Andreas Schlüter, Berlin 1937, S. 136.

¹⁴ A. Kennett (s. A 10), S. 14.

¹⁵ W. S. Woinow, Andreas Schlüter – architektor Petra (Andreas Schlüter – Architekt Peters), in: Sowetskoe iskusstvosnanie (1976), Moskau, S. 367.

für die detaillierte Ausarbeitung einzelner Objekte zu verschwenden. Der hochbezahlte, im Sommerpalast seines Gastgebers untergebrachte General-Architekt trug die Verantwortung für den gesamten Aufbau der russischen Hauptstadt und wurde gleichzeitig für die Planung möglichst vieler Projekte gezielt eingesetzt. Auch manche Verordnungen des Zaren, die für die Stadtgestaltung prägend waren, wurden von Schlüter verfaßt.

Nur wenig jedoch konnte er in die Baupraxis umsetzen. Es ist vor allem der Umbau des Sommerpalastes mit der Skulpturenkomposition am Haupteingang und einigen Terrakotta-Basreliefs mit mythologischen Motiven am Außenbau (ein anderer Teil dieser Reliefs, an der Ostfassade des Palastes, werden dem Architekten Braunstein zugeschrieben). Die Skulpturen am Eingang wurden von Schlüter selbst geschaffen, die Reliefs fertigte nach Skizzen sein Gehilfe, der Berliner Former Morberg. Als Schlüters Werk ist wohl auch das geschnitzte Treppengeländer, der skulpturierte Kamin und ein Teil der erhaltenen Innenausstattung der an sich schlichten Sommerresidenz des Zaren anzusehen. Viel umfangreicher ist jedoch das aus Zeichnungen und Skizzen bestehende Petersburger Erbe Schlüters, von dem auch lange nach seinem Tod Gebrauch gemacht wurde. So ist uns in einigen Zeichnungen die Grotte im Sommergarten überliefert worden, deren Bau vom Architekten Mattarnovi vollendet wurde. Auch beim Bau der bedeutendsten Peterhofer Schlösser wie Monplaisir und des Großen Palastes wurden Schlüters Entwürfe von Braunstein als Grundlage verwendet. Nach Grabars Vermutungen und Woinows neueren Untersuchungen blieb auch das von Schädel gebaute Schloß Oranienbaum von Einflüssen des Berliner Architekten nicht frei. ¹⁶

Die von Schlüter hinterlassenen Pläne für das zweite Winterpalais und für die Kunstkammer wurden ebenfalls von Mattarnovi übernommen. Daß diese auch Verwendung fanden, deutet noch Grabar an, indem er auf die eindeutige Ähnlichkeit zwischen Schlüters Berliner Münzturm und dem zentralen Teil der Petersburger Kunstkammer, dem »Astronomischen Turm«, hinweist. ¹⁷ Schlüters architektonische Ideen fanden ebenso Anwendung in einem der großartigsten russischen Hochbauten des 18. Jahrhunderts, dem Glockenturm in der Troize-Sergijewskaja Lawra. Dieses 1740 von Johann Jakob (Iwan Jakowlewitsch) Schumacher konzipierte Bauwerk ist ebenfalls als eine verkleinerte Kopie des Berliner Münzturmes anzusehen. ¹⁸

Neben seiner Tätigkeit als Stadtbaumeister gelang es Schlüter auch, einigen Privataufträgen nachzugehen. Hallström nennt uns in diesem Zusammenhang drei seiner Meinung nach auf Schlüters Planung zurückzuführende Bauten: das ebenso von Mattarnovi aufgeführte Palais Jaguzhinskij, Menschikows Lusthaus Favorit und die sog.

¹⁶ Ebda, S. 372–373.

¹⁷ I. Grabar (s. A 8), S. 76–77.

¹⁸ W. S. Woinow (s. A 15), S. 375.



Abb. 3: Der große Palast von Peterhof (Architekten: J. F. Braunstein, A. Leblond)

Kikina Palata, ein Palais auf der Petersburger Gieshausseite. Das letztere, für den mächtigen Grafen Alexander Wassiljewitsch Kikin bereits 1714 erbaute Landschloß, zählte damals zu den größten Palästen der Stadt. Seinem ersten Besitzer diente es nicht lange; 1718 wurde Kikin als Komplize des untreuen Zarensohns Alexej geköpft. Die folgenden zehn Jahre hat man hier die Sammlung von Kuriositäten aufbewahrt, die dann später in der Kunstkammer untergebracht wurde. Während der Sowjetzeit diente der stark umgebaute Palast als Amtssitz der Jungen Pioniere.

Schlüters Schüler Johann Friedrich Braunstein war der erste namentlich erwähnte Baumeister und Gartenarchitekt von Peterhof. Aus Nürnberg stammend, kam er 1714, von seinem ehemaligen Lehrer eingeladen, aus Berlin nach St. Petersburg und widmete sich ganz dem Bau von Schloß Monplaisir, indem er die von Peter vorgelegten Skizzen in die Tat umsetzte. Monplaisir wird für das gemeinschaftliche Werk von Braunstein und Alexander Leblond, dem einzigen französischen Architekten der Peterszeit, gehalten. Das Schloß steht ganz am Rande des Finnischen Meerbusens, und es sollte als eine der Hauptresidenzen des Zaren das Ziel seiner Staatspolitik – Zugang Rußlands zum Baltischen Meer – an den Tag legen. Hier fand das wissenschaftliche Leben St. Petersburgs seinen Anfang; am 4. August 1725 empfing Kaiserin Katharina I. in Monplaisir die ersten aus dem Ausland eingetroffenen Professoren der von ihrem Gemahl gestifteten Akademie der Wissenschaften, wobei Professor Bilfinger aus Tübingen die Begrüßungsrede an die Herrscherin hielt.

Monplaisir, das viel von seinem Originalzustand erhalten hat, war einer der ersten in Peterhof errichteten Paläste; ihm folgten später noch über zwanzig Schlösser und Pavillons mit mehreren Gartenanlagen. Der ganze Komplex erstreckt sich über eine Fläche von fast 1000 ha. Den Kern dieses Ensembles bildet der sich von Osten nach Westen über 250 Meter ziehende Große Palast. Der Grundriß seines ersten Bauabschnitts, der in Rußland so viele Nachahmungen fand, weist erstaunliche Ähnlichkeiten sowohl mit dem des Kikin-Palais, als auch mit einigen anderen Schloßbauten Schlüters auf.¹⁹

Der Große Peterhofer Palast steht auf einem Hügel und verbindet den Unteren Park mit dem Oberen Garten. Von der Terrasse des Schlosses öffnet sich eine herrliche Aussicht über den zentralen Teil der ganzen Anlage mit der Grotte, dem Kanal und dem Meer. Dieses Panorama darf normalerweise in keinem Reiseprospekt über Peterhof und St. Petersburg fehlen. Die sogenannte Große Kaskade mit ihren 64 Fontänen und 255 Skulpturen und Plastiken wie auch der Große Palast selbst wurden 1714–25 hauptsächlich unter Leitung von Braunstein errichtet. An dem gewaltigen Unternehmen beteiligten sich auch andere große Baumeister wie der Italiener Micketti, der Russe Semzov, der Franzose Leblond. Später wurde ein Teil des Palastes von Bartolomeo Rastrelli umgebaut, und die ganze Umgebung vom Gartenarchitekten Leonard von Garnikfelt neu gestaltet. Im Westen des Unteren Parkes, direkt am Ufer des Finnischen Meerbusens, befinden sich noch zwei Braunstein'sche Werke: der am Meeresufer stehende zweigeschössige Pavillon Ermitage (Heim des Einsiedlers) und das von Teichen umgebene Schloßchen Marly (1721–24). Noch zu Peters Zeiten wurden für diese Teiche Plötzen, Zander und Karpfen aus Preußen gebracht, die mit dem Klingeln eines Glöckchens zum Ufer gerufen wurden, um dann von dort aus gefüttert zu werden. Alexander von Heiroth (Gejrot), ehemaliger stellvertretender Verwalter von Peterhof, behauptet in seiner Beschreibung Peterhofs, daß dieser Brauch zumindest bis Ende des vorigen Jahrhunderts gepflegt wurde.²⁰

Zur Ausschmückung seiner Schlösser holte Peter der Große auch eine Reihe deutscher Künstler in seine neue Hauptstadt: 1701 den Kunstschnitzer Franz Ludwig Ziegler, 1703 die Bildhauer Konrad Hahn, Heinrich Egelgresser und den bereits erwähnten Autor des Skulpturenschmuckes der Kirche zu Dubrowizy, den Bildhauer aus Nürnberg Hans Konrad Ossner (1673–1747). Von Ossner wurden auch die Statuen und die Innenausstattung der Grotte im Sommergarten gefertigt. Von ihm stammt die neue Löwenfigur des berühmten Springbrunnens Samson in Peterhof und das Relief am Peterstor der Peter-und-Pauls-Festung. Später arbeitete er als Architekt

¹⁹ B. H. Hallström, Der Baumeister Andreas Schlüter in St. Petersburg, Konsthistorisk Tidskrift, Stockholm 1961, S. 105.

²⁰ A. Gejrot, Opisanije Petergofa (Beschreibung Peterhofs), St. Petersburg 1868, S. 67.

bei der Petersburger Kunstakademie. Nach seinen Entwürfen wurden die Balkone und Treppen auf dem Astronomischen Turm der Kunstkammer gebaut.

Peterhof mit seinen prächtigen Bauten wird gerne mit Versailles verglichen, wobei dies mehr auf Zarskoje Selo (Kaiserliches Dorf) zutrifft. Zarskoje Selo, ursprünglich eine kleine finnische Ortschaft namens Saari Mojs, zwischen 1937 und 1992 Stadt Puschkin, diente russischen Monarchen zweihundert Jahre als Residenz. Die Entstehung auch dieser traditionsreichen Stadt ist mit deutschen Baumeistern verbunden. 1718 beschloß Peters Gemahlin Katharina, dort ein kleines Lustschlößchen zu bauen. Um das Schloß herum ließ sie einen französischen Garten mit beschnittenen Hecken und einen Wassergraben anlegen. Damit wurde der Grundstock des künftigen Kaiser Schlosses errichtet. In diesem, später als Katharinenpalast benannten Bauwerk, befand sich bis zum Zweiten Weltkrieg das berühmte, von Schlüter entworfene und vom Danziger Meister Claus Turau gefertigte Bernsteinzimmer, welches Zar Peter während seines Besuches in Berlin 1713 im Schloß Monbijou bewunderte und beim preußischen König Friedrich Wilhelm I. für sich ausbat. Die deutsche Besatzungsmacht wollte sich mit dieser Schenkung wohl nicht abfinden und ließ 1944 den Schatz nach Deutschland verfrachten. Seitdem ist sein Verbleib unbekannt.

Es ist immer noch umstritten, wer der Architekt dieses ersten Schlosses von Zarskoje Selo war. Grabar ist geneigt, es Braunstein zuzuschreiben; Stählin dagegen nennt uns in diesem Zusammenhang den bereits 1713 aus Hamburg angereisten Architekten Johann Christian Foerster.²¹ Das Schloßchen wurde ausschließlich in Peters Abwesenheit gebaut und sollte für ihn ein Überraschungsgeschenk werden, was, laut Jakob Stählin, Katharina auch gelang und bei ihrem Gemahl große Begeisterung aufkommen ließ. Von Foerster wurden in Zarskoje Selo auch zwei nicht mehr vorhandene Kirchen aus Holz erbaut: die Dorfkirche »Mariae Himmelfahrt« und die Schloßparkkirche »Mariae Verkündigung«. 1735 wird er als Gehilfe des Ingenieurs Johann Ludwig Lüberas von Pott beim Bau des Kronstädter Peter-des-Großen-Kanals erwähnt. 1747 starb Foerster im hohen Alter in St. Petersburg.

Zusammen mit Braunstein folgten der Einladung Schlüters Kaspar Moskopff und Georg Johann Mattarnovi. Noch in Berlin arbeiteten sie unter der Leitung von Schlüter als Bildhauer und Schnitzer. Über Moskopffs Aufenthalt in Rußland ist bekannt, daß er in der Petersburger Stadtkanzlei zuerst als Schreiner und Holzschnitzer tätig war, später jedoch als Architekt arbeitete und zwischen 1731–36 den von Christoph Conrad unterbrochenen Bau des Moskauer Zeughauses leitete.²² Seine heutige Gestalt erhielt das Gebäude erst einige Jahrzehnte später nach den Plänen des bereits erwähnten Grafen von Münnich, der unter Zar Peter den ersten Ladoga-Kanal baute,

²¹ I. Grabar (s. A 8), S. 85–87.

²² K. W. Malinowskij, Sapiski Jakoba Shtelina ob isjastschnych Iskusstwach w Rossii (Notizen von Jakob Stählin über schöne Künste in Rußland), Bd. I, Moskau 1990 (Nachdruck), S. 226, 236.



Abb. 4: Glockenturm der Sophienkathedrale zu Kiew (Architekt: G. Schädel)

in die russische Geschichte jedoch mehr als Staatsmann und Feldmarschall einging. Noch weniger ist uns über Johann Kintler (Kindler?), gleichfalls ein deutscher Architekt der Peterszeit, überliefert worden. Sein Name kommt in den Unterlagen der Petersburger Baukanzlei vor, die uns zwar über die Höhe seines vom Zaren festgelegten Gehaltes informieren (250 Rubel während der ersten Hälfte 1719), jedoch verschweigen, wofür der Architekt es bezog.

1718, nach dem Tode der beiden ersten General-Architekten von St. Petersburg – Schlüter und danach Leblond – wird Georg Johann Mattarnovi (in Rußland: Ivan Stepanovitsch Matjernow) zum Stadtbaumeister berufen. Eine seiner größten Arbeiten war die nicht mehr bestehende sogenannte zweite Isaakskirche – eine der Vorgängerinnen der heutigen »vierten« Isaakskathedrale. Im August 1717 wurde in Anwesenheit des Zaren und der führenden geistlichen Würdenträger Rußlands am Newa-Ufer, ungefähr an der Stelle des »Ehernen Reiters«, der Grundstein dieser Kirche gelegt.²³ Die Bauarbeiten dauerten bis 1727 an, nach dem Tode Mattarnovis führte sie Nikolaus Härbel zu Ende. Von außen ähnelte die zweite Isaakskirche dem Dom in der Peter-und-Pauls-Festung; der Prunk der inneren Ausstattung übertraf mit Abstand alles, was Petersburger Sakralbauten zu jener Zeit boten. Es stellte sich jedoch

²³ G. P. Butikow, Isaakijewskij sobor (die Isaakskathedrale), Leningrad 1991, S. 6.

schnell heraus, daß die markante Lage der Isaaskirche alles andere als glücklich war: das Newa-Ufer war an dieser Stelle noch nicht befestigt, der Grund fing an zu sinken, bald kam es zu ersten Rissen in den Wänden. Ein Brand nach dem Blitzschlag im Mai 1735 vollendete die begonnene Zerstörung, und nach einigen Jahren wurde die Kirche niedergelegt.

Die Baugeschichte der Isaaskirche läßt sich mit derjenigen vom Petersburger Winterpalast vergleichen – beide sind mit dem Schicksal der Stadt aufs engste verbunden. Wie die Isaaskirche, so wurde auch der Winterpalast mehrmals gebaut und umgebaut, und auch hier hieß der Architekt des zweiten Bauwerkes Georg Johann Mattarnovi. Der Bau wurde im Jahre 1721 errichtet und löste das ursprüngliche kleine, zweigeschossige Gebäude ab. Die Formen dieses zweiten Winterpalastes sind nach Meinung Grabars mit der Danziger Architektur des 17. Jahrhunderts sehr verwandt.²⁴ Die Dachbrüstung schmückten die von Heinrich Egelgesser gefertigten allegorischen Figuren. 1725 starb hier Peter der Große, was jedoch zum Schutze des historischen Gebäudes keinesfalls beitrug: Schon im nächsten Jahr wurde es umgebaut und von Trezzini durch einen dritten, ebenso nicht erhaltenen Winterpalast ersetzt.

Mattarnovi plante außerdem die Partikulier-Werft und das Petersburger Zollamt; 1718 begann er nach Schlüters Plänen mit dem Bau des ersten russischen Museums und Wissenschaftszentrums – der sogenannten Kunstkammer (heute Museum für Anthropologie und Völkerkunde). Gleichzeitig übernahm er den ebenso von Schlüter angefangenen Bau der Grotte im Sommergarten. Sein Tod im November 1719 verhinderte es, beide Bauvorhaben zu vollenden. In die Kunstgeschichte Rußlands ging auch der Sohn des Architekten – Johann Christian (in Rußland: Philipp Jegorowitsch) Mattarnovi ein, der in den 30er und 40er Jahren des 18. Jahrhunderts zu den bekanntesten Petersburger Kupferstechern und Bildnismalern zählte.

Nach dem Tod des Stadtbaumeisters Mattarnovi wurde der Schweizer Härbel zu seinem Amtsnachfolger in der Petersburger Stadtkanzlei ernannt. Der in Basel geborene Nikolaus Friedrich (in Rußland: Nikolaj Fjodorowitsch) Härbel befand sich seit 1719 »im russischen Dienste«. In Petersburg baute er zusammen mit Mattarnovi die zweite Isaaskirche, die Kunstkammer, das von Mattarnovi entworfene Zollamt auf dem Newski-Prospekt (»Mytnyi dwor«) und eine Mehrzahl anderer Objekte.

Nicht jedes seiner Bauvorhaben war von Erfolg gekrönt. Am Gebäude der Kunstkammer tauchten plötzlich erhebliche Mängel auf, die wahrscheinlich auf unzureichende Fundamente bei den sumpfigen Petersburger Böden zurückzuführen sind. Im August 1724 verwehrte man dem Architekten auf Anweisung des Zaren den weiteren Bau der Kunstkammer. Härbel war zu der Zeit bereits schwer krank und hatte nur noch wenige Wochen zu leben. Erst nach seinem Tode im Mai 1725, als auch Zar Peter nicht mehr lebte, hat die Petersburger Baukanzlei, dank der Aussagen von Härbels

²⁴ I. Grabar (s. A 8), S. 82.

Architekten-Kollegen, den Baumeister von den Vorwürfen entlastet. 1747 wurde das Gebäude der Kunstkammer durch einen Brand stark beschädigt; nach einigen Jahren bildete man unter Aufsicht von Jakob Stählin und Johann Taubert eine Kommission zur Wiedererrichtung des ausgebrannten Gebäudes, und 1758 wurde es von den Architekten Tschewakinskij und Schumacher nach dem alten Projekt von Mattarnovi neu aufgebaut.²⁵

Zu Härbels bedeutendsten architektonischen Leistungen zählte auch der Marstall Peter des Großen, um dessen rasche Fertigstellung sich eigentlich mehr die Gattin des Zaren kümmerte. Der Grundriß des viergeschossigen Gebäudes paßte sich dem Verlauf des Moika-Flusses an und behielt seine Konturen auch nach dem Umbau unter Katharina II. Das Petersburger Eremitage-Kabinett bewahrt von Härbel noch einen Originalentwurf zu einer Kirche auf der Wassili-Insel; von seinen Bauten ist aber im ursprünglichen Zustand leider keines erhalten geblieben.

Die ersten Petersburger Stadtbaumeister Schlüter, Mattarnovi und Härbel wurden an der Sampsonij-Kirche auf dem Friedhof für »Inowerzy« (Andersgläubige) neben anderen Ausländern beigesetzt. Auch Peter I. soll hier, auf der Wyborger Seite, öfters gewesen sein, um seinen verstorbenen prominenten Gästen und Mitstreitern die letzte Ehre zu erweisen. Der Friedhof existierte bis Ende des 18. Jahrhunderts, keiner seiner Grabsteine ist von der Zeit verschont geblieben. Die hier ruhenden Architekten, von denen die meisten in Deutschland beheimatet waren, haben sich jedoch ein anderes Denkmal geschaffen – eine Stadt im fernen Rußland, deren europäische Züge mit einer, laut Grabar, leichten Neigung ins Deutsche – »nemetschina«²⁶ auch heute noch kaum zu übersehen sind.

²⁵ K. W. Malimowskij, Kak woswodilas Kunstkamera (Wie entstand die Kunstkammer), in: Leningradskaja panorama, Nr. 1, Leningrad 1983, S. 33.

²⁶ I. Grabar (s. A 8), S. 44.

Hartmut H. Topp

Straßenkreuzungen in zwei Ebenen als städtebauliches Element

1. Holborn Viaduct in London – 2. Hochstraßenbrücke in Hamburg – 3. Hirschbrücke in Karlsruhe
– 4. Hohe Brücke in Wien

Städtische Straßenkreuzungen in zwei Ebenen mit Eckbebauungen sind seltene, markante Städtebauelemente – überwiegend entstanden in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts oder Anfang dieses Jahrhunderts. Zwei sich in zwei Ebenen kreuzende Straßen sind über Treppen verbunden und erschließen angrenzende Eckhäuser von beiden Ebenen. Die Eckhäuser haben also zur tiefer liegenden Straße hin mindestens ein, meistens zwei Geschosse mehr als zur höher liegenden. Die Verbindungstreppen liegen in den Eckpunkten der Brücke entweder im Straßenraum oder innerhalb der Eckbebauung.

Über fünfzig Beispiele solcher städtischen Straßenkreuze sind dem Verfasser bisher bekannt und zum Teil in einer Dokumentation festgehalten.¹ Im folgenden werden vier Beispiele vorgestellt.



Abb. 1: Paris, Rue de Bellefond / Rue Pierre Semard im 9. Arrondissement (1865 gebaut)

¹ H. H. Topp, Städtische Straßenkreuzungen in zwei Ebenen mit Eckbebauung – ein städtebauliches Element des 19. Jahrhunderts, Universität Kaiserslautern 1991.

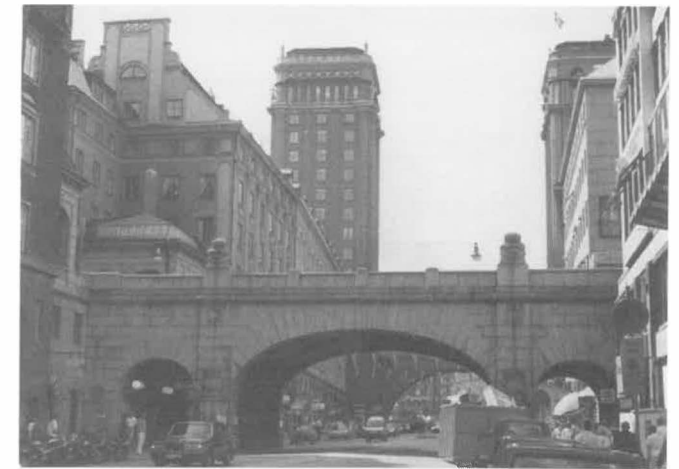


Abb. 2: Stockholm, Kungsgatan mit Treppen in der Eckbebauung (1908 gebaut)

1. Holborn Viaduct in London

Ein besonders interessantes, gut dokumentiertes Beispiel ist der in den Jahren 1863 bis 1869 gebaute, von William Haywood entworfene Holborn Viaduct in London.² Dieser fast eine Viertel Meile lange und 80 Fuß breite Viadukt überbrückt das – auch Holborn Valley genannte – Tal des Fleet River, der unter der Farringdon Street fließt.

London erlebte während der 1840er Jahre durch die erste Welle des Eisenbahnbaus (»Railway Mania«) eine enorme Zunahme des Straßenverkehrs mit Pferdefuhrwerken, Kutschen und Pferdeomnibussen. Die an den Bahnhöfen ankommenden Personen und Güter mußten über die Straßen verteilt werden. Bei der großen Dichte der Stadt und dem raschen Wachstum ergaben sich damit unerträgliche Verkehrsverhältnisse, geprägt von Stau und Gestank (Abb. 3). In den 1860er Jahren folgte dann die zweite Welle des Eisenbahnbaus mit weiterer Zunahme des Straßenverkehrs.

Die Steigungen am Holborn Valley im Zuge der Hauptstraße nach Westen führten häufig zu Verkehrsbehinderungen; Holborn Hill mit einer Steigung von 1:18 (ca. 5,5%) war bekannt als »Heavy Hill«. Der Holborn Viaduct war deshalb eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Die für den Holborn Viaduct durch die enge Bebauung geschlagene Schneise zerstörte den Wohnraum von etwa 2000 Menschen. Solche Durchbrüche (Abb. 4) durch Armenviertel, im wesentlichen im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau, waren in London damals an der Tagesordnung. Die viktorianische Stadtplanung sah darin die

² Vgl. o. V., The Holborn Valley Improvement, in The Builder – A Journal for the Architect, Engineer, Operative and Artist, Vol. 27 (1869), Nr. 1368, S. 319 ff.; J. Stübßen, Der Städtebau. 9. Halbjahresband des Handbuchs der Architektur, Darmstadt 1890.

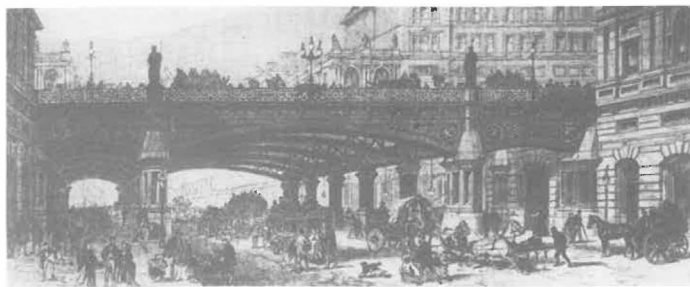


Abb. 3: Holborn Viaduct in den 1870er Jahren, nach: F. Barker / P. Jackson, London – 2000 Years of a City and its People, London 1983

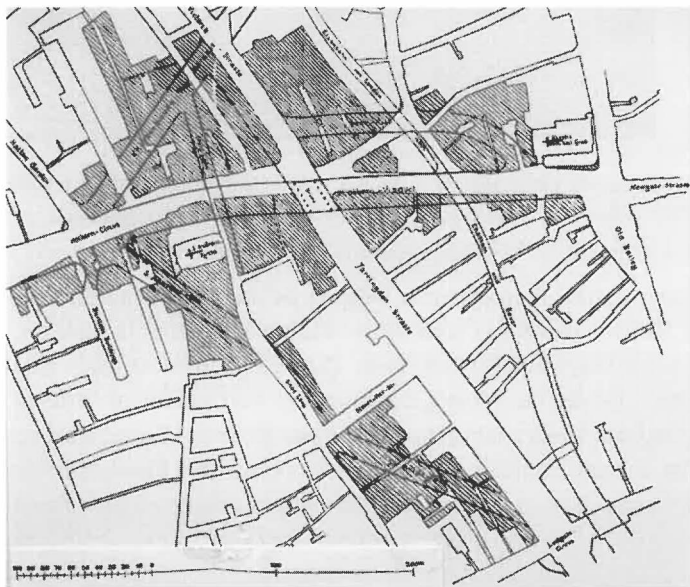


Abb. 4: Enteignungsplan für Holborn Viaduct und benachbarte Straßendurchbrüche, nach: J. Stübgen (s. A 2)

Kombination verkehrlicher Erfordernisse mit der Sanierung der dichten und unzureichend ausgestatteten Wohnbezirke.

Sichtbar von der Gesamtlänge des Viadukts (1400 Fuß) sind nur die gußeiserne schräge Brücke über die Farringdon Street mit einer Spannweite von 120 Fuß (Abb. 3) und die kurze Brücke über die Shoe Lane. Der restliche Teil des Viadukts ist »eingebaut« von Gebäuden auf beiden Seiten. Bis auf eine gußeiserne Konstruktion, die eine unterirdische Eisenbahnverbindung zwischen Holborn Viaduct Station und Farringdon Station überspannt, ist dieser Teil als Mauerwerksgewölbe ausgeführt. Stübgen führt aus: »Sowohl der Straßendamm als die seitlich verbleibenden Bürgersteigstreifen stehen nach englischer Sitte mit den Hauskellern in Verbindung, so daß die Rohrleitungen nicht bloß leicht zugänglich, sondern auch die Anschlüsse leicht

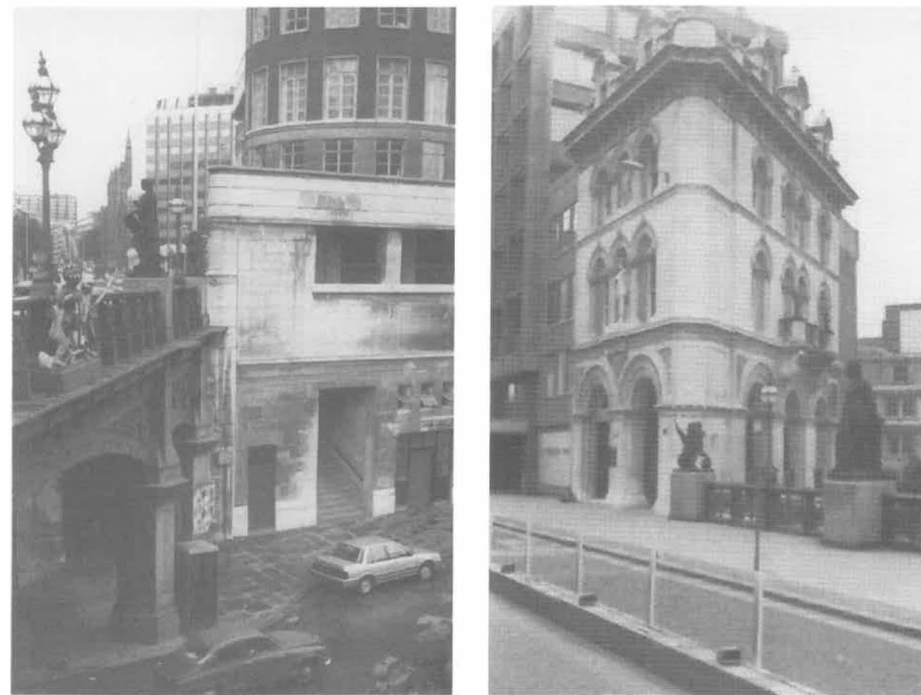


Abb. 5 und 6: Holborn Viadukt, Eckbebauung Nordwest- und Südost-Ecke mit Treppenverbindungen

herzustellen sind.³ Die Kellergewölbe in Viaduktmitte sind als Lagerräume bzw. entlang der Farringdon Street als Verkaufsräume vermietet; die übereinanderliegenden Bögen am Rand nehmen Gas-, Wasser- und Abwasserleitungen auf.

Integrierter Bestandteil des Holborn Viaduct sind die Eckhäuser, die die Verbindungstreppe aufnehmen (Abb. 5 und 6). In der Nordost-Ecke ist allerdings eine neue Bebauung entstanden, die keine Rücksicht mehr auf die besondere städtebauliche Situation nimmt.

Die 120 Fuß lange, schräge Brücke über die Farringdon Street bildet drei Felder; je sechs sechseckige Granitpfeiler stützen die gußeisernen Längsträger. Die äußeren Pfeiler sind nach oben bis in die Brückengeländer hochgeführt, auf denen vier Bronzestaturen Handel, Ackerbau, Wissenschaft und Kunst darstellen.

Die 120 Jahre alte Gußeisenkonstruktion hat nur noch begrenzte Tragfähigkeit, weshalb die vierstreifige Brückenfahrbahn zur Zeit durch Holzbohlen auf je einen Fahrstreifen pro Richtung eingengt ist (Abb. 6). Eine Sanierung des Holborn Viaduct ist vorgesehen.

³ J. Stübgen (s. A 2).



Abb. 7: Hochstraßenbrücke, Projekt zur Herstellung einer Verbindungsstraße aus dem Jahre 1884 (Staatsarchiv Hamburg)

2. Hochstraßenbrücke in Hamburg

Zu dem Projekt Hochstraßenbrücke in Hamburg führt ein Bericht der Gemeindeverwaltung Altona aus: »Um eine im Süden fehlende gute Verbindung zwischen Hamburg und Altona herzustellen und zugleich das Nobistor zu entlasten, schlossen Hamburg und Altona 1885 einen Vertrag zwecks Durchführung einer neuen Straße, der jetzigen Hochstraße. Nach demselben sollte eine neue 17 Meter breite Straße, von der Ostseite der Langestraße in St. Pauli ausgehend, die Bachstraße in Altona mittelst einer Brücke überschreitend, auf das Straßenkreuz Wilhelminenstraße und Amalienstraße, sodann auf das Straßenkreuz kl. Papagoyenstr., Langestraße laufend und von dort in die Breitestraße einmündend, hergestellt werden. Jede Stadt sollte die Kosten für die in ihr Gebiet fallende Strecke tragen, sowohl die des Grunderwerbs als die der Herstellung. Zugleich verpflichteten sich beide Städte, dem Ingenieur Avè-Lallemand die Konzession zur Herstellung einer Straßenbahn, welche über die neue Straße vom Hamburger Rödingsmarkt bis zur Klopstockstraße in Altona laufen sollte, zu geben.«⁴

Die Gesamtkosten des knapp 400 m langen Straßendurchbruchs einschließlich der 12 m langen, 17 m breiten Stahlbrücke über die Bachstraße mit beidseits anschließenden Kasematten und einem Tunnel für den Hamburg-Altonaer Grenziel betragen 871 660 Mark, davon entfielen 699 711 Mark auf Grunderwerb und 171 948 Mark auf Straßen- und Brückenbau. Die Finanzierung wurde wesentlich erleichtert durch die auf 35 Jahre erteilte Konzession der Straßenbahn, für die ein »Beitrag von 200 000 Mark zu den Kosten des Straßendurchbruchs, ferner eine jährliche Rekogni-

⁴ *Stadt Altona*, Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Altona in den Jahren 1863–1900 (3. Teil).



Abb. 8: Hochstraßenbrücke 1983 von Süden (Baubehörde Hamburg)

tion von 4/10 Pfennig für jeden auf der Linie beförderten Passagier, und zwar als Minimalbetrag dieser Rekognition in den ersten zehn Jahren 10 000 Mark, und für die ferneren Jahre 12 000 Mark« zu zahlen war.⁵

Die 1887 eröffnete Hamburger Hochstraße entstand im Zusammenhang zahlreicher Straßendurchbrüche und Straßenbahnprojekte zwischen 1870 und 1896. Die Hochstraße ist also eindeutig als Projekt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse konzipiert; die Hochstraßenbrücke ergab sich aus der topografischen Situation (etwa 5 m Höhenunterschied) und dem Verlauf des Grenziels. Östlich des Grenziels liegt die Hochstraße auf einem Damm. Hochstraße und Bachstraße – heute Pepermölenbek – waren durch eine in die nordöstliche Eckbebauung integrierte Treppe verbunden.

Bis in das Jahr 1964 bestand die Hochstraßenbrücke weitgehend in ihrem ursprünglichen baulichen Zusammenhang; 1983 ist sie baufällig und ohne Bezug zu der inzwischen neu entstandenen aufgelockerten Wohnbebauung (Abb. 8). Die besondere städtebauliche Situation der Hochstraßenbrücke hat in den Bau- und Planungsüberlegungen für dieses Gebiet offensichtlich keine Rolle gespielt. Die Hochstraßenbrücke stand nicht unter Denkmalschutz. Sie wurde 1983 durch eine schmalere Stahlbetonbrücke mit offener Treppenverbindung ersetzt, wobei das alte Geländer in Erinnerung an die alte Stahlbrücke wieder aufgenommen wurde. Für sich genommen hat die neue Brücke durchaus Gestaltqualität, unwiederbringlich verloren ist jedoch die besondere städtebauliche Situation des Straßenkreuzes in zwei Ebenen mit Eckbebauung.

⁵ Ebd.



Abb. 9: Hirschbrücke in Karlsruhe, Entwurf 1880 (Stadt Karlsruhe, Stadtarchiv)



Abb. 10: Hirschbrücke, nördliche Eckbebauung und Treppenportal

3. Hirschbrücke in Karlsruhe

Die Planungen für die Hirschbrücke – oder Hirschstraßenbrücke – in der Karlsruher Südweststadt gehen auf das Jahr 1883 zurück, als ein Ortsbebauungsplan die Verlängerung der Hirschstraße nach Süden mit der Überquerung der dort vorbeiführenden Eisenbahnstrecken (Rheinbahn und Kurvenbahn) vorsah. Die Bahnlinien wurden 1913 mit der Verlegung des Hauptbahnhofs an seinen heutigen Standort aufgegeben; auf der Trasse der Rheinbahn liegt heute eine Straßenbahnlinie. Der Entwurf der Brücke einschließlich der Eckbebauung (Abb. 9) stammt von Stadtbaumeister Hermann Schück.⁶

1888 wurde der Brückenbau mit der Aufschüttung des Hirschbuckels vorbereitet. Über die im August 1891 vollendete Hirschbrücke berichtet die Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe: »Diese Brücke, mittelst derer die Hirschstraße über zwei Bahnlinien und zwei parallel zu diesen ziehende Straßen hinweggeführt wird, hat eine Breite von 10,14 Meter... An der westlichen Flucht beträgt die Länge der Brücke zwischen den Auflagern 84 Meter, an der östlichen dagegen 88,5 Meter. Die

⁶ Vgl. P. Kast / R. Teßmer, Die Hirschbrücke, in: Industriearchitektur in Karlsruhe, Karlsruhe 1987, S. 68–75.



Abb. 11: Hohe Brücke in Wien, Ansicht vom Tiefen Graben 1904, nach: K. Christl (s. A 14)

ganze Brücke besteht aus drei einzelnen auf zwei steinernen Mittelpfeilern ruhenden Brücken...⁷ Die im Entwurf enthaltene Treppenanlage in Brückenmitte (Abb. 9) ist jedoch nicht ausgeführt worden. Treppenverbindungen sind auf beiden Widerlagern einseitig parallel zur Längsachse der Brücke vorhanden. Auf der anderen ist jeweils ein Rundbogen vorgeblendet (Abb. 10); Treppen waren hier nicht vorgesehen.

Ende der 1960er Jahre wurde überlegt, die stark gealterte Brücke durch eine neue Stahlbetonbrücke zu ersetzen, die allerdings auch der Atmosphäre des Hirschbuckels entsprechen sollte. In den Jahren 1975 bis 1977 wurde dann allerdings doch die alte Brücke ohne größere äußerliche Veränderungen saniert. Für den heutigen Gesamteindruck prägend wird »der Kontrast des roten Sandsteins der seitlichen Widerlagermauern, Treppenaufgänge und Mittelpfeilern zu den gußeisernen Teilen der Brückenkonstruktion, ihren Stützsäulen und Geländern« beschrieben.⁸

Im nördlichen Teil steht die nach Fertigstellung der Brücke 1891/92 bzw. 1903 entstandene Eckbebauung nach wie vor »ganz im Einklang mit der ›alten Dame‹ der Südweststadt, wie die Brücke liebevoll von den Anwohnern genannt wird.«⁹ Ein südlich gegenüberliegendes Haus wurde hingegen im Zweiten Weltkrieg zerstört und in den 1950er Jahren durch ein schmuckloses, weiß verputztes Haus ersetzt.

⁷ Stadt Karlsruhe, Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe für das Jahr 1891.

⁸ P. Kast / R. Teßmer (s. A 6).

⁹ Ebda.



Abb. 12 und 13: Die »alten« Hohen Brücken 1843 und nach der Straßenverbreiterung 1857. (Bildarchiv Österreichische Nationalbibliothek)

4. Hohe Brücke in Wien

Im Alt-Wiener Kalender schreibt 1919 Eugen Guglia: »Die Hohe Brücke, mittelst welcher die Wipplingerstraße den Tiefen Graben überquert, ist eine Merkwürdigkeit von Wien, von der man sich nur wundert, daß sie von den Wienern so wenig als solche empfunden wird.«¹⁰

Die heutige – 1903/04 erbaute – Hohe Brücke im Zuge der Wipplingerstraße über den Tiefen Graben (Abb. 11) im Zentrum der Wiener Altstadt hat mehrere Vorgänger. Unter anderem ist eine Holzbrücke an dieser Stelle seit 1295 nachweisbar.¹¹ Ursprünglich überquerte sie einen alten Bachlauf. Die erste gemauerte Straßenbrücke aus dem 15. Jahrhundert ist auf einem Aquarell von Franz Alt (Abb. 12) aus dem Jahre 1843 zu sehen. Diese wurde in den Jahren 1857/58 bei einer Verbreiterung der Wipplingerstraße durch eine gemauerte neugotische Spitzbogenbrücke (Abb. 13) ersetzt. Eine ausführliche Historie der »alten« Hohen Brücken und ihrer Umgebung stammt von Guglia.¹²

Ansichten der beiden alten Brücken sind auch in die Marmorverkleidung der heutigen Hohen Brücke eingraviert. Des weiteren erzählt die Brücke selbst (Inscription über

¹⁰ E. Guglia, Die Hohe Brücke, in: Alt-Wiener Kalender 1919, Wien 1919, S. 69 ff.

¹¹ M. Wehdorn, Die Bautechnik der Wiener Ringstraße, Wiesbaden 1979, S. 319 ff.

¹² E. Guglia (s. A 10).

dem Treppenportal): »Nach den Plänen des Archit. Jos. Hackhofer u. d. Ober-Ing. Karl Christl ausgeführt von der Brückenbauanst. Anton Biró u. Hofbaumeister Heinz Gerl. Erbaut unter dem Bürgermeister Dr. Karl Lueger Anno MCMIII.« Anlaß für die neue Brücke war eine erneute Verbreiterung der Wipplingerstraße. »Den vielen Klagen über die unleidlichen Verkehrsverhältnisse in der nun grösstentheils erweiterten Wipplingerstrasse, wo jetzt die Hohe Brücke einen förmlichen Engpaß bildet, soll nun doch endlich abgeholfen werden.«¹³

Das Tragwerk der 16 m breiten, 15 m spannenden Eisenbrücke besteht aus sieben genieteten Blechträgern, fünf Hauptträgern und zwei Randträgern. Die Randträger mit bogenförmigem Untergurt tragen die Kragarme für die Gehwege und die seitliche Marmorverkleidung. »Die Berechnung der Eisenkonstruktion erfolgte unter der Annahme einer gleichförmigen, mobilen Belastung von 560 kg/m² und Lastwagen von 40 t, sowie einer zulässigen Inanspruchnahme von 1000 kg/cm² bei der letztgenannten Last.« Die »vorgenommenen Belastungsproben ergaben für eine dem 40 t-Wagen äquivalente Belastung mit Granitwürfeln eine elastische Durchbiegung der Hauptträger von 1 bis 3 mm. Die bleibende Einsenkung war nahezu Null.«¹⁴

Zwei Treppen hinter schmuckvollen, in Kalkstein ausgeführten Stiegenportalen verbinden Wipplingerstraße und Tiefen Graben. Die Untersicht der Brücke ist mit Wellblech verkleidet in einer von den Hauptträgern abgehängten Rahmenkonstruktion, die der Korbbogenform der Untergurte der Randträger folgt. Vor den Widerlagern unter der Brücke liegen Nischen für Geschäftsauslagen, die zur Zeit nicht genutzt werden. Die ursprünglich geplanten Verkaufsgewölbe sind aus Kostengründen nicht ausgeführt worden.

Diese mit Ornamenten reich geschmückte Brücke steht als herausragender technischer Jugendstilbau unter Denkmalschutz. Sie wurde in den Jahren 1980/81 restauriert.

¹³ o. V., Die Hohe Brücke in der Wipplingerstraße (Beschluss des Stadtrats). Baunachrichten der Wiener Bauindustrie-Zeitung Nr. 35 v. 30. 5. 1901.

¹⁴ K. Christl, Der Umbau der »Hohen Brücke« über den Tiefen Graben in der Wipplingerstraße in Wien, in: Österr. Wochenschrift für den öffentl. Baudienst 10 (1904), Nr. 24, S. 425 ff.

Wolfgang Behringer

Stadtgestalt und Stadtbild im Alten Reich

Ein Projekt zur vergleichenden Ikonographie deutscher Städte

I.

»Was für einen Anblick bietet diese Stadt! Welcher Glanz, welch liebliche Lage, welche Schönheiten, welche Kultur, welch vortreffliches Regiment! Was könnte man an ihr vermissen, was sie zu einer in jeder Beziehung vortrefflichen Bürgergemeinde macht? Wenn man aus Unterfranken kommt und von Ferne die Stadt sieht, welche Großartigkeit, welche Schönheit bietet sich da schon dem Blick von außen! Und im Innern dann, welche Sauberkeit der Straßen, welche Eleganz der Häuser! Was gibt es Herrlicheres als die Kirche des hl. Sebaldus, was Prächtigeres als die Kirche des hl. Laurentius, was Stolzeres und Festeres als die Königsburg, was Bewundernswerteres als den Graben und die Stadtmauern! Wie viele Bürgerhäuser kann man dort finden, die für Könige geeignet wären!«¹

Diese Schilderung der Reichsstadt Nürnberg in *Enea Silvio Piccolominis* »Germania« (1457/58) ist gewiß ein Klassiker des Städtelobs, eine der ersten realitätsbezogenen Beschreibungen und eine äußerst folgenreiche zudem: Während die Germanen zur Zeit des Tacitus noch in den Wäldern gehaust hatten, vermittelte der Sieneser Humanist den Anerkennung heischenden »Barbaren« nördlich der Alpen nunmehr das Gefühl, durch die Schönheit ihrer Städte Anschluß gefunden zu haben an die klassische Kultur Europas, deren Renaissance gerade zu beginnen schien. So inspirierte Enea Silvio, der spätere Papst Pius II., gewissermaßen jene ausgesprochene Vorliebe für Stadtbeschreibungen und Städtedarstellungen, die für Deutschland in der

¹ *Enea Silvio Piccolomini*, Deutschland. Der Brieftraktat an Martin Mayer. Übersetzt und erläutert von A. Schmidt, Köln/Graz 1962, S. 102f.

frühen Neuzeit so charakteristisch werden sollte. An der *Brevis Germaniae descriptio* des Johannes Cochlaeus kann man sehen, daß der Nürnberger Humanistenkreis in der Nachfolge Enea Silvios der Ansicht war, die Schönheit der deutschen Städte bewiese die Gleichrangigkeit mit der Kultur Italiens.²

Interessant sind jedoch auch die Wechselwirkungen zwischen Text und Illustration. Daß die laudes urbium topisch stark gebunden waren, wußten auch die Zeitgenossen. Dies mag im Hintergrund des ehrgeizigen Planes einer »*Germania illustrata*« gestanden haben, mit deren Hilfe der Nürnberger Humanistenkreis um Konrad Celtis die Schönheit des eigenen Landes bildlich vor Augen führen wollte.³ Schönheit und Kultur des Landes bedeutete jedoch keineswegs Landschaftsbilder oder Klosterbauten, sondern Darstellung der Pracht der Städte. Enea Silvios Prototyp des Städtelobs scheint so direkt auf jenen prächtigen Holzschnitt im Nürnberger »*Liber Cronicarum*« von 1493 vorauszuweisen, der das beschriebene exemplifiziert: Die Burg und die Kirchen, Ordnung, Pracht und Sauberkeit. Der Holzschnitt aus der Werkstatt Michael Wolgemut und Wilhelm Pleydenwurff geht sogar in ihren Details, etwa der Darstellung der Stromerschen Papiermühle, noch weit über das doch sehr summarische Städtelob hinaus. Der zugehörige Text jedoch verweist auf die Beschreibung,

² *Johannes Cochläus*, *Brevis Germaniae descriptio* (1512). Hrsg. und übers. von K. Langosch, Darmstadt 1960, Einleitung S. 12; Text S. 63.

³ G. Strauss, *Sixteenth-Century Germany. Its Topography and Topographers*, Madison/Wisc. 1959.

die »der hochberümbt babst Pius der ander« einst erstellt hatte.⁴

II.

Stadtbeschreibung und Stadtbild, worunter hier jede Abbildung der Gesamtstadt verstanden werden soll, stehen also in einem Zusammenhang. Und beide beziehen sich mehr oder minder vermittelt auf die reale Stadtgestalt: ihre Lage in der Landschaft, die Ausdehnung der Fläche, die Form der Umwallung, die Größe der Sakralbauten, die Höhe der Türme, die Breite der Straßen, die Pracht der Fassaden, die Zahl der Häuser. Doch warum entstanden realitätsbezogene Abbildungen der Städte in Text und Bild – von sehr vereinzelt Ausnahmen wie Köln abgesehen – in Deutschland erst seit dem mittleren 15. Jahrhundert? War nicht die große Zeit der Städtebünde längst vorüber, hatten die urbanen Gemeinwesen nicht den Höhepunkt ihrer politischen Selbständigkeit längst überschritten? Diese Fragen werden nicht erst heute gestellt. Einer der größten Bildproduzenten der Neuzeit Matthäus Merian erklärte das späte Einsetzen der realistischen Stadtansicht mit ihrer erst allmählich gewachsenen Bildwürdigkeit. In seiner architekturgeschichtlichen Argumentation führt der Frankfurter Verleger an, der Städtebau habe in Deutschland überhaupt erst im Hochmittelalter eingesetzt, »es seyn aber gemelte [Städte] nicht also zierlich erbauet / und wol befestiget gewesen / wie hernach geschehen«. Erst seit umfangreichen Baumaßnahmen zur Zeit und aus Anlaß der Hussitenkriege hätten die deutschen Städte ein ansehnlicheres Aussehen erhalten.⁵ Zweifellos beweist diese Deutung historisches Gespür. Wir würden heute allgemeinere Argumente, wie etwa die defensive Reaktion auf einen Wandel der Angriffstechnik anführen. Im

⁴ Die Schedelsche Weltchronik, Dortmund 1978 [Nachdruck der deutschen Ausgabe Nürnberg 1493], S. C.

⁵ *Matthäus Merian*, *Topographia Franconiae* [...], Frankfurt/Main 1648, *Dedicatio* vom 20. März 1648 an den Kurfürsten von Mainz, Johann Philipp von Schönborn.

Bewußtsein der Deutschen konkretisierte sich dieser gesamteuropäische Wandel jedoch in Gestalt der Hussitenkriege. Ein Großteil der im frühen 17. Jahrhundert (und heute noch) vorhandenen Fortifikationsanlagen, der repräsentativen Bürgerkirchen und bürgerliche Repräsentativbauten – wieder von Ausnahmen wie Köln oder Regensburg abgesehen – ist tatsächlich erst seit dem 15. Jahrhundert entstanden.⁶

Allerdings wissen wir heute um den wahrnehmungsgeschichtlichen Zusammenhang der Entstehung dieser Stadtbilder. »Die Entdeckung der Welt und des Menschen«, wie *Jacob Burckhardt* in seiner »Kultur der Renaissance in Italien« im Anschluß an *Jules Michelet*⁷ die Veränderung der Wahrnehmungsweisen im europäischen späten Mittelalter genannt hat,⁸ war vielmehr ein äußerst komplexer Prozeß, der im Zusammenhang mit langfristigen demographischen, sozialhistorischen Entwicklungs- und kulturellen Vermittlungsprozessen zu sehen ist, aber sich nicht zwangsläufig daraus ableiten läßt. Dies wird so recht erst bewußt, wenn wir uns ins Gedächtnis rufen, wie weit entfernt die konkrete Bildwelt des ausgehenden Mittelalters und der beginnenden Neuzeit von der Formelhaftigkeit einer symbolischen Bildlichkeit war, in der nach der Weisung des *hl. Augustinus* »alles Materielle zu meiden« war.⁹ Wenn auch die Stadt als Symbol der Ordnung gegenüber dem Chaos des Waldes, des Lebens gegenüber dem Tod, Gottes gegenüber dem Teufel gerade für die Missionare des Frühmittelalters eine außerordentliche Rolle spiel-

⁶ E. Isenmann, *Die deutsche Stadt im Spätmittelalter, 1250–1500. Stadtgestalt, Recht, Stadtrégiment, Kirche, Gesellschaft, Wirtschaft*, Stuttgart 1988, S. 48–60.

⁷ L. Febvre, *Wie Jules Michelet die Renaissance erfand*, in: L. Febvre, *Das Gewissen des Historikers*. Berlin 1988; S. 211–221.

⁸ J. Burckhardt, *Die Kultur der Renaissance in Italien. Ein Versuch*, Herrsching 1981 [Erstausgabe 1860]. S. 311ff. (»Vierter Abschnitt«).

⁹ G. Romano, *Landschaft und Landleben in der italienischen Malerei*, Berlin 1989, S. 31.

te,¹⁰ so war im Grunde doch infolge der augustianischen Weltabgewandtheit nur eine immaterielle Stadt interessant: die »Civitas Dei«. Durch den *hl. Gregor* wurde der didaktische Wert von Bildern – »Bücher des Volkes, mit denen es sich etwas einprägen kann« – zwar gewissermaßen rehabilitiert,¹¹ doch genügte eine symbolische Repräsentation des »himmlischen Jerusalem« – oder als Gegenbild der »Hure Babylon« – diesen religiösen Absichten. Wenn auch *Walter Goetz* eine deutliche »Entwicklung des Wirklichkeitssinnes« bereits seit dem 12. Jahrhundert feststellen konnte,¹² so führte doch erst der Wandel des Geschmacks und der Auftraggeberschaft im Spätmittelalter zur Ausprägung neuer Bildtraditionen und zu Anweisungen auch geistlicher Autoren, das christliche Heilsgeschehen in konkrete Städte zu projizieren.¹³ Exemplarisch sichtbar wird der kunstsoziologische Zusammenhang an *Ambrogio Lorenzettis* Fresko »Il buon governo« im frisch fertiggestellten Palazzo Pubblico zu Siena, der frühesten profanen Stadtdarstellung eines solchen Formats. Allerdings blieb dieses außerordentliche Gemälde ein Einzelfall, das nur aus der unvergleichlichen städtischen Kultur dieser toskanischen Metropole des Trecento heraus zu verstehen ist.¹⁴

Stilbildend für die Durchsetzung des »realistischen« Stadtbildtypus wurde die niederländische Malerei seit Jan van Eyck und Rogier van

der Weyden, das zunächst in den Nachbarländern Schule machte und schließlich sogar die italienische Malerei beeinflusste, wo am Ende des Quattrocento bei Künstlern wie *Gentile Bellini* Stadtbilder »in flandrischer Manier« bestellt wurden.¹⁵ Seither blieb der »realistische« Stadtbildtypus zumindest in der Gebrauchskunst weitgehend unberührt von modischen Stilwandelungen der Hohen Kunst erhalten.¹⁶ Eckdaten der Entwicklung dieser Darstellungsmethode liegen in Deutschland zwischen dem Meister der Kölner Ursulalegende und *Albrecht Dürer*, der nach Reisen in die Niederlande und nach Italien programmatisch die Kunst der »Contrafaktur« gelehrt hat. Erst seit der Ausbildung der realistischen Darstellungsweise ergibt sich ein engerer Zusammenhang von Stadtgestalt und Stadtbild, kann man tendenziell damit rechnen, daß sich Entwicklungen in baulichen Veränderungen des Stadtkörpers ihren Niederschlag in der bildlichen Wiedergabe finden. Doch die Technik der Contrafaktur darf nicht mit einer quasi photographischen Wiedergabe des Gesehenen verwechselt werden. Auch während der großen Epoche der Stadtvedutistik weisen die besten Bilder Abweichungen von der Wirklichkeit auf.¹⁷ Selbst bei außergewöhnlich exakt erscheinenden Stichen läßt die Gegenüberstellung mit der Photographie erhalten gebliebener Objekte Stilisierungen erkennen, die darauf hinweisen, daß

Kunst immer auch – unbewußt oder bewußt herbeigeführte – zeitspezifische Illusion ist.¹⁸ *Wolfgang Braunfels* hat anhand einiger »Monumentalansichten« des beginnenden 16. Jahrhunderts gezeigt, daß Stadtdarstellungen immer auch »Kunst-Stücke« blieben, ausgeführt von Spezialisten, die mit Traditionen spielten und durch den Zeitgeist geprägt waren.¹⁹

III.

Der besondere Reiz der Beschäftigung mit den Stadtbildern in Konfrontation mit der Entwicklung der Stadtgestalt liegt einerseits in den methodischen Herausforderungen, andererseits in der engen Verknüpfung des Gegenstandes mit der europäischen Identität, die ihrem Wesen nach durch Städte geprägt war, drittens in den Aufschlüssen, die die Beschäftigung mit diesem Themenbereich über die Veränderung der Wahrnehmungsformen geben kann. Auf Anregungen von *Jacques Le Goff* (*Maison des Sciences de l'Homme, Paris*)²⁰ und *Cesare de Seta* (*Università Federico II., Napoli*),²¹ die das Vorbild der »Groupe de travail international d'histoire urbaine« vor Augen hatten, bildeten sich in mehreren Ländern Arbeitsgruppen, die im Rahmen eines europäischen Projektes »Atlante delle città« Beiträge zu einer vergleichenden Städte-Ikono-

graphie erstellen sollten.²² Das Gesamtprojekt »Atlante delle città« setzt sich zum Ziel, eine vergleichende Städte-Ikono-graphie für einige Länder Europas vorzulegen. Mit der systematischen Analyse des Bildmaterials ausgewählter Städte soll im jeweils nationalen Rahmen einerseits der Wandel der Stadtgestalt unter Berücksichtigung demographischer, sozioökonomischer und architekturgeschichtlicher Entwicklungen verdeutlicht werden, andererseits ein Beitrag zur Entwicklung von Sehweisen, Wahrnehmungs- und Darstellungsformen nach Art der »Schule der Annales« geleistet werden.²³

In Verbindung mit dem Institut für vergleichende Städtegeschichte in Münster und unterstützt vom Ministerium für Wissenschaft und Forschung des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen hat seit Juli 1991 das Historische Seminar der Universität Bonn (Lehrstuhl für Mittlere und Neuere Geschichte, *Prof. Dr. Bernd Roeck, Dr. Wolfgang Behringer*) den Aufbau einer solchen Arbeitsgruppe in Deutschland übernommen. Gegenstand der Untersuchung sind bildliche Darstellungen der *Gesamtstadt* (Vedute, Vogelschau, Ichnographie [Stadtplan], Stadtmmodell, Sammelbild), in denen, wie *Erich Keyser* dies formuliert hat, »die Stadt als Einheit geistig erfaßt wurde«. Sein Aufsatz »Die deutsche Stadt im Bilde«²⁴ verweist auf die ältere Tradition der Städte-Ikono-graphie in Deutschland: Aufgrund einer Anregung des Internationalen Historikertags in Oslo 1928 hatte der Verband Deutscher Historiker im April 1930 einen »Deutschen Ikonographischen Ausschuß« mit Sitz am Institut für Kultur- und Universalgeschichte an

¹⁰ *H. Kühnel*, Natur/Umwelt – Mittelalter, in: *P. Dinzelbacher* (Hrsg.), Europäische Mentalitätsgeschichte. Hauptthemen in Einzeldarstellungen, Stuttgart 1993, S. 562 ff.

¹¹ *Gregor der Große*, Epistula 9, 13, in: *Migne* (Hrsg.), Patrologia Latina Bd. 77, 1128 c.

¹² *W. Goetz*, Die Entwicklung des Wirklichkeitssinnes vom 12. zum 14. Jahrhundert, in: *Archiv für Kulturgeschichte* 27 (1937) S. 33–73.

¹³ *M. Baxandall*, Die Wirklichkeit der Bilder. Malerei und Erfahrung im Italien des 15. Jahrhunderts, Frankfurt/M. 1987, S. 61.

¹⁴ *B. Kempers*, Kunst, Macht und Mäzenatentum. Der Beruf des Malers in der italienischen Renaissance, München 1989, S. 101–194.

¹⁵ *B. Zülicke-Laube*, Die »Flandrische Manier« und die Entdeckung der bürgerlichen Welt der Städte, in: *Wissenschaftliche Zeitschrift der Karl-Marx-Universität Leipzig* 12 (1963), S. 429–444.

¹⁶ *F.-D. Jacob*, Historische Stadtansichten, Leipzig 1982, S. 24 f.

¹⁷ *M. Schmütt*, Vorbild, Abbild und Kopie. Zur Entwicklung von Sehweisen und Darstellungsarten in druckgraphischen Stadtabbildungen des 15. bis 18. Jahrhunderts am Beispiel Aachen, in: *Civitas Communis. Studien zum europäischen Städtewesen. Festschrift Heinz Stoob zum 65. Geburtstag*, Köln/Wien 1984, Bd. 1, S. 322–354.

¹⁸ *E. Gombrich*, Kunst und Illusion. Zur Psychologie der bildlichen Darstellung, Köln 1986, S. 91 f.

¹⁹ *W. Braunfels*, Anton Woensams Kölnprospekt von 1531 in der Geschichte des Sehens, in: *Wallraf-Richartz-Jahrbuch. Westdeutsches Jb. für Kunstgeschichte* 22 (1960), S. 115–136.

²⁰ *J. Le Goff*, Kultur des Europäischen Mittelalters (Knaurs Große Kulturgeschichte), Zürich 1970; *ders.*, L'Immaginario urbano nell'Italia medievale (sec. V–XVI), in: *Il paesaggio*, hrsg. v. *C. de Seta*; Turin 1982, 13–43.

²¹ *C. de Seta*, Napoli, Rom/Bari 1980; *C. de Seta* (Hrsg.), *Le Città Capitali*, Rom/Bari 1985; *C. de Seta / u. a.* (Hrsg.), *Imago urbis. Dalla città reale alla città ideale*, Mailand 1986.

²² Dazu den Bericht von der in Parma vom 23.–25. Oktober 1987 zusammen mit dem Istituto Gramsci abgehaltenen Tagung: *C. de Seta / J. Le Goff* (Hrsg.), *La città e le mura*, Rom/Bari 1989.

²³ *P. Burke*, Offene Geschichte. Die Schule der »Annales«, Berlin 1991.

²⁴ *E. Keyser*, Die deutsche Stadt im Bilde, in: *Festschrift für Hermann Aubin zum 80. Geburtstag*, Wiesbaden 1965, Bd. 2, S. 405–422.

der Universität Leipzig ins Leben gerufen, der unter anderem Städtebilder »nicht als Gegenstände der Kunstgeschichte, sondern als Dokumente der Geschichte überhaupt« dokumentieren und auswerten sollte.²⁵ Im Rahmen der damals entstehenden »Historischen Bildkunde« des Leipziger Historikers Walter Goetz hatte Keyser »Das Bild als Geschichtsquelle« untersucht.²⁶ Rasch rückten die deutschen Städtebilder in den Blickpunkt der Kulturhistoriker.²⁷ Intensive Recherchen über den Bildbestand²⁸ sowie eine Reihe von Dissertationen²⁹ schufen eine solide Grundlage für alle späteren Publikationen. Nach den Zerstörungen des Zweiten

²⁵ S. H. Steinberg, Die internationale und die deutsche ikonographische Kommission, in: Historische Zeitschrift 144 (1931) S. 287–296.

²⁶ E. Keyser, Das Bild als Geschichtsquelle, in: W. Goetz (Hrsg.), Historische Bildkunde, Bd. 2, Hamburg 1935, S. 5–32.

²⁷ H. Meyer, Grenzen, Aussichten und Methoden der Auswertung des Städtebildes für die Geschichtsforschung, in: Historische Zeitschrift 150 (1934), S. 306–311.

²⁸ F. Bachmann, Die alten Städtebilder. Ein Verzeichnis der graphischen Ortsansichten von Schedel bis Merian, Leipzig 1939; ders., Die alte deutsche Stadt, 3 Bde., Leipzig 1941–1942, Bd. 4, Stuttgart 1961; ders., Alte Ansichten aus Württemberg, 3 Bde., Stuttgart 1956–1974; ders., Alte Ansichten aus Baden, 2 Bde., Weißenhorn 1971; ders., Bibliographie der Vedute, Berlin 1976; ders., Alte Ansichten aus Bayrisch Schwaben, Weissenhorn 1986; A. Fauser, Repertorium älterer Topographie, Druckgraphik von 1486 bis 1750, 2 Bde., Wiesbaden 1978.

²⁹ I. Ramseger, Die Städtebilder der Schedelschen Weltchronik. Ihre geistigen und künstlerischen Voraussetzungen im Mittelalter. Ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der Stadtvedute, Diss. phil. [masch.] Berlin 1943; P. Volkelt, Die Städteansichten in den großen Druckwerken vornehmlich des 15. Jahrhunderts, Diss. phil. [masch.] Marburg 1949; H. Muth, Die Bamberger Stadtansicht vom 15. Jahrhundert bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts. Eine Studie zur Entwicklungsge-

Weltkriegs wurden auf der Grundlage dieser Forschungen Ausstellungen zur Entwicklung des Städtebildes erarbeitet,³⁰ die zeigen, daß auch in den Jahren der NS-Diktatur die theoretischen Anregungen von kunstgeschichtlicher Seite, insbesondere der »Schule« Aby Warburgs und ihrer »ikonologischen« Methode,³¹ nicht in Vergessenheit geraten waren. Auf dieser Linie bewegte sich auch die jüngere deutsche Städtebildforschung, von der hier in erster Linie die Arbeiten am »Institut für vergleichende Städtegeschichte« in Münster³² und am »Institut für Museologie in Leipzig«³³ genannt seien.

schichte der Stadtvedute, Diss. phil. [masch.] Würzburg 1954; M. Heiss, Das topographische Bildwerk als dokumentarische Quelle für die Entwicklung der Städte, im besonderen demonstriert am Beispiel Münchens, Diss. phil. [masch.] München 1955; H. Menz, Die Stadt als Bildmotiv. Ein Beitrag zur Ikonographie der neueren Kunst, Diss. phil. [masch.] Leipzig 1957.

³⁰ C. Gravenkamp, Die deutsche Stadt im Bild. Städtebilder des 15.–20. Jahrhunderts. Ausstellung im Haus des deutschen Kunsthandwerks vom 10. Juni bis 10. Juli 1955. Veranstaltung des Deutschen Städtetages [...], Frankfurt/Main 1955; H. Brauer, Die alte deutsche Stadt im Bilde. Ausstellung Schloß Celle, Dezember 1955 bis März 1956, o. O. 1955; Die deutsche Stadt in vier Jahrhunderten. Ausstellung der Fränkischen Galerie in Nürnberg, Bamberg 1962.

³¹ E. Kaemmerling (Hrsg.), Bildende Kunst als Zeichensystem. Ikonographie und Ikonologie. Theorien. Entwicklung. Probleme, Köln 1991; R. Wohlfeil, Das Bild als Gesichtsquelle, in: Historische Zeitschrift 243 (1986) 91–100.

³² M. Schmitt / J. Luckhardt, Realität und Abbild in Stadtdarstellungen des 16. bis 19. Jahrhunderts. Untersuchung am Beispiel Lippstadt, Münster 1982; J. Luckhardt, Zum Wandel der Realitätsauffassung in topographischen Darstellungen Westfalens vor 1900, in: E. Jäger (Hrsg.), Lüneburger Beiträge zur Vedutenforschung, Lüneburg 1983, 75–84; ders. (Hrsg.), Westfalia Picta. Erfassung westfälischer Ortsansichten vor 1900, 4 Bde., Bielefeld 1987–1989.

Das Bonner Stadtbildprojekt versucht nun, auf der Grundlage der bisherigen Erfahrungen und im Rahmen des europäischen Projekts »Atlante delle città« für Deutschland eine repräsentative Übersicht über die Entwicklung des Städtebildes zu geben. Natürlich ist bei der großen Anzahl von Städten³⁴ eine »vollständige« Bearbeitung eines solchen Themas überhaupt nicht möglich. Deshalb sollte auf einer vorbereitenden Arbeitstagung, die auf Einladung von Prof. Dr. Peter Johaneke im Institut für vergleichende Städtegeschichte in Münster stattfinden konnte, nach Kriterien typologischer und geographischer Repräsentativität von einer interdisziplinär besetzten Arbeitsgruppe ein Tableau von Städten zur Bearbeitung ausgewählt werden.³⁵ Diese fand am 14. Februar 1992 unter dem halb scherzhaften Titel »Der Bilderberg im »Städtetal«« statt: Als »Städtetal« hatte Heinz Stooß nach seiner Statistik der Stadtgründungen jene Periode geringerer Gründungsaktivitäten zwischen dem 14.–19. Jahrhundert genannt – genau in diese Periode fällt die Zeit der qualitativen und der ex-

plosionsartigen quantitativen Entwicklung des realistischen Städtebildes.

Während über die Auswahlkriterien Einigkeit zu erzielen war und bei manchen Städtetypen auch die Auswahl relativ problemlos erschien (z. B. für die Bergstadt: Freiberg in Sachsen; Festungsstadt: Saarlouis; Bäderstadt: Wildbad; Immigrantensiedlung: Freudenstadt; etc.), fiel die Entscheidung bei den häufiger vertretenen Städtetypen im Einzelfall schwer. Oft spitzte sich die Entscheidung in einer Weise zu, daß mehrere gleichwertige Lösungen denkbar gewesen wären (z. B. Hansestadt an der Nordsee: Hamburg oder Bremen; fränkische Bischofsstadt: Würzburg oder Bamberg; Residenzstadt von überregionaler Bedeutung: Stuttgart oder Dresden oder München oder Düsseldorf; Universitätsstadt: Tübingen oder Halle oder Göttingen). Am Ende einigten sich die Beteiligten auf ein Tableau von 45 Städten, das nach den genannten Kriterien als ausgewogen erschien. – Um der Fülle der Einzeldaten, die bei einem solchen Projekt zwangsläufig zutage gefördert werden, einen interpretativen Rahmen zu geben, wurde in Münster ebenfalls vereinbart, zusätzlich zu den Städte-Essays eine Reihe von interdisziplinären Aufsätzen aus den Bereichen Kunstgeschichte, Literaturgeschichte und allgemeine Geschichte voranzustellen. Diese sollten auf einer eigenen Tagung zur Diskussion gestellt werden.

Zur Bearbeitung der Ikonographie der Städte fanden sich seit dem Frühjahr 1992 kompetente Spezialisten bereit. In alphabetischer Reihenfolge – nach Städten geordnet – ergibt sich folgendes Bild: Aachen (Michael Schmitt), Augsburg (Rolf Kießling / Peter Plaßmeyer), Berlin (Bernd Nicolai), Bonn (Dietrich Höroldt), Braunschweig (Mathias Puhle), Burghausen (Reinhard Stauber), Dresden (Karl-Heinz Blaschke), Emden (Menno Smid), Erfurt (Ulmann Weiß), Frankfurt/Main (Wolfgang Klötzer), Frankfurt/Oder (Wolfgang Blaschke), Freiberg/Sachsen (Adolf Laube), Freiburg/Breisgau (Wolfgang E. Stopfel), Freudenstadt (Sönke Lorenz), Glückstadt (Gerd Köhn), Göttingen (Dietrich Denecke), Güstrow (Christa Cordshagen), Halle (Werner Piechocki), Hamburg (Hermann Hipp), Hanau (Karl-Eberhard Feußner), Jena

³³ F.-D. Jacob, Prolegomena zu einer quellenkundlichen Betrachtung historischer Stadtansichten, in: Jahrbuch für Regionalgeschichte 6 (1978) 129–166; ders., Historische Stadtansichten. Entwicklungsgeschichtliche und quellenkundliche Momente, Leipzig 1982; ders., Zur Historischen Bildkunde in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik, in: B. Tolkemitt / R. Wohlfeil (Hrsg.), Historische Bildkunde. Probleme – Wege – Beispiele, Berlin 1991, 49–61.

³⁴ Schätzungen bewegen sich (bei unklarer geographischer Eingrenzung) zwischen 3000–4000: K. Gerteis, Die deutschen Städte in der Frühen Neuzeit. Zur Vorgeschichte der »bürgerlichen Welt«, Darmstadt 1986; H. Schilling, Die Stadt in der frühen Neuzeit, München 1993, S. 3f.

³⁵ Zur Typologie z. B.: K. Bosl, Typen der Stadt in Bayern, in: Zeitschrift für bayrische Landesgeschichte 32 (1969), S. 1–25; H. Stooß, Frühneuzeitliche Städtetypen, in: ders., Die Stadt. Gestalt und Wandel bis zum industriellen Zeitalter, Köln/Wien 1979, S. 194–228.

(Birgitt Hellmann), Köln (Wolfgang Herborn), Leipzig (Frank-Dietrich Jacob), Lindau (Karl-Heinz Burmeister), Lübeck (Hildegard Vogeler / Hartmut Freytag), Lüneburg (Eckard Jäger), Magdeburg (Peter Johaneck), Mainz (Sigrid Duchhardt-Bösken / Heinz Duchhardt), Mannheim (Grit Arnscheid), Marburg (Ulrich Schütte), München (Richard Bauer), Münster/Westfalen (Karlheinz Kirchhoff), Nördlingen (Dietmar-Henning Voges), Nürnberg (Mathias Mende), Potsdam (Peter Claus Schmidt), Regensburg (Helmut Eberhard Paulus), Rostock (Karsten Schröder), Saarlouis (Eva Labouvie), Soest (Jörg Engelbrecht), Speyer (Hans Ammerich), Stendal (Wilhelmine Krause-Kleint), Stralsund (Herbert Ewe), Trier (Gunther Franz), Ulm (Hans Eugen Specker), Wildbad (Sabine Holtz), Wittenberg (Stefan Oehmig), Würzburg (Rudolf Feurer) und Zwickau (Lutz Mahnke).

IV.

Auf einer von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) geförderten internationalen Tagung »Städte-Ikonographie der Frühen Neuzeit im europäischen Vergleich«, die vom 29. 10. bis 1. 11. 1992 in Augsburg vom Historischen Seminar der Universität Bonn zusammen mit dem »Institut für Europäische Kulturgeschichte an der Universität Augsburg« veranstaltet wurde,³⁶ bestand für die deutschen Projektteilnehmer Gelegenheit zu einem ersten Treffen und zum Austausch mit Teilnehmern aus anderen europäischen Ländern, insbesondere der in ihren Arbeiten weit vorangeschrittenen italienischen Arbeitsgruppe um *Cesare de Seta* (Neapel). Der Architekturhistoriker zeigte exempla-

risch die Entwicklung der Stadtdarstellung in Italien seit Ambrogio Lorenzettis Darstellung des »Guten Regiments« und die Analysemethoden der italienischen Stadtbildforscher (»Metodi e modelli di lettura dell'iconografia urbana: il caso Italia«). Zur Überprüfung des Realitätsgehaltes von Stadtdarstellungen können eine ganze Reihe von Methoden dienen. Bereits Ernst Gombrich hat Zeichnungen von Merian und anderen Bildproduzenten schlicht und einfach mit modernen Photographien kontrastiert.³⁷ Denkbar ist genauso die Gegenüberstellung mit Katasterplänen, aber auch Steuerbüchern, Reiseberichten³⁸ und prinzipiell jeder Art von amtlicher oder privater Beschreibung, die Aufschlüsse über Lokation und Form von Bauwerken in einer Stadt vermitteln. Genauso kann man sich mit Hilfe der Archäologie den verbliebenen Überresten im Boden zuwenden. *Michele Fumari* (Rom), Mitarbeiter de Setas, entwickelte anhand der bildlichen Darstellungen Neapels eine Methode der Rekonstruktion der Aufnahmetechnik bei frühneuzeitlichen Ansichten (»Graphic Reconstruction of Urban Representations. The Example of Naples«). Anhand von modernen Vermessungen werden damit präzise die Perspektivpunkte eruiert, etwa bei Pieter Brueghels berühmtem Neapel-Prospekt. Die kompakten Kompositionen lösen sich dabei auf in Teilansichten, die von völlig unterschiedlichen Blickwinkeln erstellt worden sein müssen.³⁹

Das englische Beispiel verdeutlicht die Unterschiedlichkeit der Entwicklungsbedingungen bei der Stadtbildproduktion (*Michael Reed*, Loughborough: »The Pictorial Representations of English Towns 1600–1800«). Weder Staat, noch Kirche, noch Magistrate waren in England an Veduten interessiert. Anders als auf dem Kontinent gab es keinerlei öffentliche Aufträge für Künstler. Kunstpatronage blieb der Privatinitiative der nobility und der landed gentry überlas-

³⁷ E. Gombrich (s. A 18), S. 91 ff.

³⁸ C. de Seta, L'Italia del Grand Tour da Montaigne a Goethe, Napoli 1992.

³⁹ C. De Seta, Napoli fra Rinascimento e Illuminismo, Napoli 1991.

sen. Diese waren jedoch vornehmlich an einer Darstellung ihrer Landsitze interessiert. Malerei hatte im England noch des 17. Jahrhunderts als handwerkliche Tätigkeit ein niederes Ansehen und wurde meistens von Immigranten aus den Niederlanden oder Böhmen (Wenzel Hollar) ausgeführt, die die späteren englischen Künstler beeinflussten. Im 18. Jahrhundert tauchen Städteansichten vermehrt im Rahmen historischer Darstellungen und von Reiseberichten auf. Der Reichtum des Landes regte zur Investition in Kunst an und private Sammeltätigkeit führte zur Entstehung eines regen Kunstmarktes mit Auswirkungen bis hin zur italienischen und Schweizer Vedutenproduktion. Englische Stadtbilder blieben meist Teil der Landschaftsmalerei, auffällig ist die besondere Hervorhebung der Kirchen im Stadtbild. Gründe für das mangelnde Interesse offizieller Stellen an der Vedutenkunst sind schwer zu benennen, die strukturelle Disproportionalität der Stadtgrößen – der Kapitale London mit ihren ca. 600 000 Einwohnern um 1700 gegenüber der nächstgrößeren Stadt Norwich mit nur 30 000 Einwohnern und der großen Masse der Städte mit kaum 5000 Einwohnern – kann dafür nicht verantwortlich gemacht werden.

In Böhmen stand die Stadtbildproduktion offenkundig stark unter deutschem Einfluß (*Zdenek Hojda*, Prag: »Bild und Wort in Stadtbildern von Ländern der Böhmisches Krone im 17. Jahrhundert. Ein Beitrag zu Veduten-Legenden als Quelle zur Wahrnehmung der Städte«). Sieht man von der in Nürnberg gedruckten Schedelschen Weltchronik ab, setzte die Bildwürdigkeit Prags überraschend spät, nämlich im letzten Drittel des 16. Jahrhunderts ein. Sehr schnell erreichte sie während der Regierung Kaiser Rudolfs II. enorme Qualität, wobei sich vor allem niederländische Stecher hervortaten. Interessanterweise gewann das Stadtbildthema solches Gewicht, daß selbst auf Historienbildern, wie dem einer Plünderung Prags, die Bildlegenden das dargestellte Ereignis völlig ignorieren und sich allein auf die Erklärung der einzelnen vogelperspektivisch dargestellten Baulichkeiten konzentrierte. Da sich ein Großteil der Bildproduktion im höfischen Umfeld abspielte, überrascht es

nicht, daß – im Gegensatz zu den englischen Veduten – Kirchenbauten keine große Rolle spielten. Von Anfang an dominierte der Hradschin, zu Beginn des 17. Jahrhunderts kamen die Adelspaläste hinzu, was auf eine soziologische Veränderung der Auftraggeberschaft hindeutet. – Auch die bildliche Überlieferung Warschaus setzte mit der für Ostmitteleuropa typischen zeitlichen Verzögerung ein (*Teresa Zarebska*, Warschau: »The Iconography of Warsaw as historic Source for its Spatial Evolution in the XVI–XVIII. Centuries«). Noch im 16. Jahrhundert war das Bildmaterial spärlich und bleibt selbst in den »Civitates orbis terrarum« von minderer Qualität. Der ikonographische Typus (Betonung der Hauptkirche und zum Himmel rauchenden Kamine) ähnelt dem norddeutscher Städte. Erst mit dem Aufstieg Warschaus zur Metropole wurde das Bildmaterial reicher und qualitativvoller, um im mittleren 18. Jahrhundert während des polnischen Königtums des sächsischen Kurfürsten Friedrich August (1733–1763) in der einzigartigen Vedutenserie Bernardo Bellottos ihren Höhepunkt zu finden. Bellottos mit Hilfe der camera obscura erstellte exakte Ansichten von Warschau dienten nach dem Zweiten Weltkrieg als Vorlagen für den Wiederaufbau der historischen Altstadt.⁴⁰

Interessante geistesgeschichtliche Einflüsse auf die Stadtdarstellung arbeitete *Leonardo di Mauro* (Neapel) heraus (»L'iconografia di Palermo in età di ancien régime«). Die Prägung seiner urbanistischen Strukturen der phönizischen Gründungsstadt Palermo während der arabischen und normannischen Entwicklungsstufen brachte es mit sich, daß nicht ein besonders auffälliges Bauwerk, sondern seine geometrische Anlage, ein exaktes Straßenkreuz, zur charakteristischen Struktur wurde: Selbst im 19. Jahrhundert, als die Stadt über ihre alten Mauern hinauswuchs, wurde diese Struktur einfach weitergeführt. Während Graphiken des 16. Jahrhunderts die Struktur des Stadtkreuzes großteils ver-

⁴⁰ T. Zarebska, Teoria urbanistyki wloskiej XV i XVI wieku, Warschau 1971.

kannten, wurde es seit dem »geometrischen« 17. Jahrhundert zur dominanten Darstellungsform. In Konkurrenz damit stand die panoramatische Sicht auf den Monte Pellegrino, der zur Zeit des spanischen Vizekönigreichs Neapel ikonographisch immer stärker dem Abbild des Vesuvs angenähert wurde, um die Bedeutung der Stadt hervorzuheben, eine ikonographische Sonderentwicklung, die auch bei anderen sizilianischen Städten zu beobachten ist.

Wenn Heinrich Heine im 19. Jahrhundert Idealstädte, die meist von der idealen Kreisform oder entsprechenden geometrischen Innenfiguren (Quadrat, Oktagon, etc.) ausgingen, als Ausdruck des Tyrannengeistes kritisierte, kam er der Wahrheit nach Ansicht von *Thomas Besing* (»Die Stadt als Gesamtkunstwerk. Urbanistische Konzepte der Frühneuzeit«) nahe, denn »Idealstädte« waren nur auf der grünen Wiese realisierbar und im Hintergrund stand – erwähnt wurden Freudenstadt, Mannheim oder die Berliner Friedrichsstadt – der Wille einer starken Zentralmacht. Anders als bei den geometrischen Entwürfen des Mittelalters, wie sie von Wolfgang Braunfels hervorgehoben werden,⁴¹ sind Idealstadtvorstellungen seit der Renaissance (Filarete etc.) jedoch zunächst ohne praktischen Zweck als ästhetische Konzepte entstanden. Solche ausformulierten Idealstadtpläne haben weder die Antike noch das Mittelalter hervorgebracht. Insofern stellten Gesamtentwürfe, wie sie dann vereinzelt – und nicht immer zur Begeisterung derer, die darin leben mußten – entworfen wurden, etwas Neues dar.

Obwohl es mit den größten Schwierigkeiten verbunden war, bestehenden und gewachsenen Städten einen Stempel aufzudrücken oder sie gar zu prägen, wurde genau dies im Zeitalter der Renaissance mehrfach versucht (*Bernd Roock*, Bonn: »Stadtgestalt und Macht in der europäischen Renaissance«): Von Seiten eines weltlichen Fürsten, wenn etwa wie in Urbino das Bild einer Kleinstadt durch großartige Palastbau-

ten neu zentriert wurde. Von Seiten eines geistlichen Fürsten, wobei die Stadt Rom selbst mit ihren schneisenartig neu angelegten Prozessionsstraßen als Beispiel dienen konnte, oder von Seiten einer bürgerlichen Obrigkeit, die – wie im Falle Augsburgs – mit großartigen weltlichen Repräsentationsbauten einen Gegenpol zu den bestehenden geistlichen Zentren setzen konnte. Zeitgenössische Quellen zeigen, daß Versuche der Umprägung nicht unbedingt als Ausdruck von Tyrannei empfunden wurden. Gemeinsam ist den Beispielen, daß im Bewußtsein der zeitgenössischen Idealstadtkonzeptionen bewußte urbanistische Gesamtplanungen betrieben wurden, wobei die Auftraggeber der symbolischen Dimension ihres Tuns im Sinne einer Demonstration kultureller Hegemonie wohl bewußt waren.

Eher wirtschaftsgeschichtliche Zusammenhänge wurden von *Andrew John Martin* im Hintergrund der prototypischen europäischen Vogelperspektivansicht sichtbar gemacht (»Venedig um 1500. Der Perspektivplan des Jacopo de' Barbari«). Von einem Nürnberger Verleger in Auftrag gegeben, berücksichtigte der italienische Künstler deutsche Belange besonders: die zentrale Bildachse weist vom Meeressgott Neptun über den Campanile, den Fondaco dei Tedeschi und den Handlungsgott Merkur direkt auf das Gebirge am Horizont und den Paßeinschnitt, der nach Deutschland führte. Die umfangreichen Vermessungsarbeiten zur Herstellung dieser monumentalen Vogelschau müssen ein Team viele Monate oder Jahre beschäftigt haben, denn die für damalige Verhältnisse riesige Stadt wurde bis in Details der Fassadengestaltung einzelner Häuser erfaßt. Wenn es trotzdem in der Darstellung gegenüber einem – erst viel später erstellten – exakten Kataster zu Verzerrungen kam, muß dies nicht unbedingt an den mangelnden Möglichkeiten der Vermessung gelegen haben. Da der Plan ohne Mitwirkung offizieller Stellen kaum denkbar war, könnte in der überdimensionierten Darstellung des Arsenal die politische Absicht der Seerepublik zum Ausdruck gekommen sein, ihre Verteidigungsfähigkeit zu demonstrieren. Venezianische Zoll-Privilegien für die Ausfuhr des Barbari-Planes deuten ebenfalls auf politische Absichten hin. – Auf »Ökonomi-

⁴¹ W. Braunfels, *Abendländische Stadtbaukunst, Herrschaftsform und Baugestalt*, Köln 1976.

sche und sozialgeschichtliche Aspekte der Vedutenproduktion«, die insgesamt noch weiterer Erforschung bedürfen, machte *Eckart Jäger* (Lüneburg) aufmerksam.⁴²

Auch Fragen der politischen und der Verfassungsgeschichte hatten Bedeutung für die Ikonographie (*Rolf Kießling*, Augsburg: »Herrschaftsanspruch und Erscheinungsbild. Bürgerliche Repräsentationsbauten und ihre Darstellungen am Beispiel der oberschwäbischen Reichsstädte«). Hervorgehoben werden bei den schwäbischen Reichsstädten stets drei Gebäudegruppen: Befestigung, städtische und Sakralbauten. Klosterhöfe oder die großen Zunfthäuser, z. B. das Weberhaus in Augsburg, wurden dagegen in ihrer Bedeutung zurückgenommen. Sebastian Münsters »Cosmographia« ignoriert sie 1550 für Augsburg völlig. Dies korrespondierte mit einer wichtigen Verfassungsänderung, der Abschaffung des Zunftregiments und der Einführung der Rats Herrschaft durch Kaiser Karl, die in Augsburg und Ulm 1548, in anderen ostschwäbischen Städten wie Kempten und Biberach bis 1552 oktroyiert wurde. Der Territorialisierungsprozeß von Herrschaft führte in den folgenden Jahrzehnten zu einer Bürokratisierung der Verwaltung und zur Ausbildung einer Klasse von Berufspolitikern, die sich von der Ratsoligarchie abhob. Unter ihrer Regie begann der Prozeß der Prägung der Stadtgestalt durch Repräsentationsbauten des Rates.

Die Entwicklung der Sehweisen wandelte sich gerade während des 16. Jahrhunderts nicht zuletzt infolge einer Veränderung der Raum- und Zeitvorstellungen (*Wolfgang Behringer*: »Infrastruktur, Kommunikationsverhalten und Stadtbild«). Während symbolische Abbildungen in der Schedelschen Weltchronik noch hingenommen wurden, entstand mit den verbesserten Reismöglichkeiten des 16. Jahrhunderts ein Publikum, das die europäischen Städte aus eigener

Anschauung kannte. Stadtbildwerke wurden mit der Revolution des Reisewesens, entgegen der erklärten Absicht der Verfasser, als Reisebücher benutzt. Verleger erkannten ihre Chance und kombinierten Stadtbildwerke mit Itinerarien zur Urform des modernen Reiseführers. Martin Zeiller, der Verfasser der Topographien Merians, erhob das Reisen zur Programmatik und verfaßte Reiseführer für mehrere europäische Länder. Im Zeitalter der Postkutschen kehrte sich seit der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts die Funktion der Stadtbilder geradezu um: Statt zur Reisevorbereitung dienten sie jetzt als Andenken, in den Zentren des Tourismus setzte die kommerzielle Vedutenproduktion ein.

Begleitet wurde die Augsburger Konferenz von einer Ausstellung in den Städtischen Kunstsammlungen, die anhand der reichen Augsburger Sammlungen exemplarisch die bildliche Darstellung des Stadtbildes in der Frühen Neuzeit am Beispiel der Reichsstadt Augsburg demonstrierte, beginnend mit dem frühesten Augsburg-Stadtbild Hektor Müelichs von 1457 in der sogenannten Meisterlin-Chronik. Neben augsbουργtypischen Sonderformen der Stadtdarstellung – etwa dem berühmten Vogelschauplan Jörg Selds von 1521 – ließ sich anhand dieser Ausstellung ein Überblick gewinnen über die charakteristischen Stationen der Entwicklung der Druckgraphik. Die Vielfalt der Verwendung von Städteansichten kommt zum Ausdruck durch ihre Platzierung auf Meilenscheiben, in Emblembüchern, auf Ahnentafeln, Stammbäumen, Handwerksurkunden oder früher Industrierwerbungen.⁴³

V.

Die Fallstudien zu den einzelnen Städten werden im Rahmen des Bonner Stadtbildprojekts durch interdisziplinäre Beiträge ergänzt. Zu ihrer Vor-

⁴² E. Jäger, *Sozialgeschichtliche Aspekte der Arbeit von Vedutenstechern*. Ausgewählte Beispiele aus dem 16., 17. und 19. Jahrhundert, in: *ders.* (Hrsg.), *Lüneburger Beiträge zur Vedutenforschung*, Lüneburg 1983, S. 9–18.

⁴³ Stadtbilder. Augsburger Ansichten des 15. bis 19. Jahrhunderts. Eine Ausstellung des Instituts für Europäische Kulturgeschichte und der Städtischen Kunstsammlungen Augsburg, hrsg. von J. Brining und B. R. Kommer. Zu-

stellung und Diskussion diente die Arbeitstagung »Stadtgestalt und Stadtbild im Alten Reich. Probleme einer vergleichenden Ikonographie« unter Leitung von Bernd Roeck und Wolfgang Behringer am Historischen Seminar der Universität Bonn, die mit Unterstützung der Fritz-Thyssen-Stiftung vom 10.–12. Juni 1993 veranstaltet werden konnte.⁴⁴ Heinz Duchhardt ging anhand des Beispiels des Phänotypus der Reichsstadt der Frage ihrer (fehlenden) Modernität nach sowie den Gründen, warum in der Gruppe der ca. 80 Reichsstädte eine deutlich frühere Bildproduktion anzutreffen ist als in den landgesessenen Städten (»Die Stadt im Heiligen Römischen Reich«). Gerade aufgrund der – angesichts des Aufstiegs der Territorialgewalten – zunehmend schwierigen politischen und oft auch wirtschaftlichen Situation dieser Gruppe von Städten könnte sich in ihrer ausufernden Bildproduktion auch ein Stück Wunschdenken niedergeschlagen haben. – In den spezifischen Zusammenhang des Stadtbildes mit der allgemeinen Stilentwicklung führten drei Kunsthistoriker ein. *Sergiusz Michalski* vertrat über die bekannte Darstellung der Veränderung der Wahrnehmungs- und Darstellungsweisen im Spätmittelalter hinaus die These, daß in der ans Zeichenhafte grenzenden Profilansicht der frühen Neuzeit ebenfalls ein Ideogramm der Polis entworfen wird, das auf die Jerusalemtopik rekurrierte und dem Naturalismus der Darstellung Grenzen setzte (»Symbolik und Darstellungsparadigmen der Stadtprofilansichten. Vom Himmlischen Jerusalem bis zu den Veduten des 18. Jahrhunderts«).⁴⁵ Beispielhaft kann dies anhand der Dar-

sammengestellt von *P. Plaßmeyer*. Mit einem Essay von *W. Behringer*, Augsburg 1992 (zu beziehen bei: Institut für Europäische Kulturgeschichte der Universität Augsburg, Philipine-Welser-Str. 7).

⁴⁴ Vgl. *D. Schümer*, Bürgerstolz im Bild. Ein Atlas der Ikonographie deutscher Städte entsteht, in: F.A.Z. vom 7. Juni 1993.

⁴⁵ *S. Michalski*, Gdansk als auserwählte Christengemeinschaft, in: *Ars Auro Prior. Studia Ioanni Bialostocki Sexagenario Dicata*, Warschau 1981, 509–516.

stellung der Stadttore dargelegt werden: Oft werden sie geschlossen dargestellt, selbst wenn die extra muros ablaufende Handlung ihre Öffnung nahegelegt hätte. Das verschlossene Tor im Stadtbild – oder auch auf Wappen und Siegeln – symbolisiert jedoch die Abgeschlossenheit des städtischen Universums, zusammen mit den überhoch aufragenden Sakralbauten verdeutlichen sie die Bindung der civitas an Gott. Selbst die berühmte Kette in der Florentiner »pianta della catena« könnte in dieser Richtung gedeutet werden. Dieser Absicht korrespondiert die bildkompositionelle Minimalisierung des städtischen Umlands noch bis ins 17. Jahrhundert hinein, die sich mit Ausnahme der Niederlande feststellen läßt. – *Jan Simane* konnte zeigen, daß die großartigen Landschaftsaquarelle Dürers einem strengen, neuplatonisch inspirierten Kompositionsschema unterlagen. Erst seit dem späteren 16. Jahrhundert erfolgte in Stadt- und Landschaftsmalerei die Hinwendung zum faktisch Sichtbaren, wenn auch nicht im Sinne eines fotografischen Realismus. Allerdings schloß dies im Einzelfall die Unterlegung des Bildes mit symbolischen oder allegorischem Gehalt keineswegs aus. Die Verschmelzung von Stadt- und Landschaftsmalerei setzt *Simane* am Beispiel *Jacob van Ruysdaels* auf die Zeit um 1650 an (»Städtebilder und Landschaftsdarstellungen. Ästhetik und Perspektiven«).

Andrew John Martin weist auf die Vielzahl der materialen Träger von Stadtbildern (Münzen, Radleuchter, Pokale, Glasschliff, Perlmutter, etc.) hin, insbesondere auf die neben der großen Vogelschau vom Typus *Jacopo de' Barbari* spektakulärste Form der Repräsentation, das vollplastische Modell (»Material-ikonographische Aspekte der Stadtdarstellung. Zum Stellenwert plastischer Modelle«). Solche bereits in der Antike bekannten Modelle lebten in Miniaturform als Votivgaben fort. Während gemalte Stadtmotive auf Heiligendarstellungen – etwa von *S. Gimignano* – mit dem Anspruch auf realistische Wiedergabe bereits um 1400 auftauchen, werden sie als tatsächliches Modell erst im 16. Jahrhundert erfunden. Über ein nicht erhaltenes, in *Vasaris* »Vite« erwähntes, 1529 für den Medicipapst *Clemens VII.* zwecks Spionage gefertigtes

Florenz-Modell aus Kork führte der Weg nach Dresden und Nürnberg, das um 1540 für das nordalpine Europa mit gleich drei Stadtmodellen von *Hans Behaim*, *Hans Payr* und *Georg Pencz / Sebald Peck* die Vorreiterrolle für Deutschland übernahm. Doch auch der Nürnberger Rat fürchtete die militärischen Implikationen dieser Modelle, kaufte sie auf und versuchte, Nachahmungen zu verhindern. Während für die berühmten fünf bayrischen Stadtmotive *Jacob Sandtner* 1570–1574 der Besitzerstolz des frühabsolutistischen Fürsten *Albrecht V. von Bayern* verantwortlich gemacht wird, ist die berühmte Sammlung *Ludwigs XIV.* von nicht weniger als 141 (!) »plans-reliefs« bereits wieder unter einem militärischen Aspekt zu sehen. *Kriegsminister Vauban* hatte 1668 ange-regt, die eroberten Städte auch en miniature der fürstlichen Sammlung einzuverleiben. Das größte dieser Modelle (*St. Omer*) umfaßte immerhin 50 Quadratmeter. Stadtplanung und last not least ästhetischer Genuß bildeten ebenfalls Kriterien für die äußerst arbeitsaufwendige Anfertigung solcher Modelle, denen lange Vermessungsarbeiten vorausgehen mußten. – *Birgitt Hellmann* demonstriert am Fallbeispiel *Jena* die enorme Vielfalt der benutzten Materialträger und Bildvorlagen (»Das Stadtbild von Jena. Ein exemplarischer Fall aus Thüringen«). Ein erster Kupferstich, der auf den *Jenaer Schulmeister Johann Mellinger* (ca. 1540–1603) zurückgeht und 1571 publiziert wurde, bildete zwar die Vorlage für die *Jena-Ansicht* in den »Civitates orbis terrarum« und dessen Epigonen (*Abraham Saur*, *Francesco Valegio*, *Petrus Bertius*, *Daniel Meisner*), doch setzte bereits im frühen 17. Jahrhundert eine im Vergleich zu anderen deutschen oder auch österreichischen Städten mittlerer Größe⁴⁶ erstaunliche breite Serie völlig unabhängiger Abbildungen ein, zurückzuführen auf die Stellung *Jenas* als Universitäts- und Verlags-

⁴⁶ *Z. B. M. Schmitt*, Das Stadtbild in Druckgraphik und Malerei. Neuss 1477–1900, Köln/Wien 1991; *H. Kühnel*, Krems in alten Ansichten, St. Pölten 1981.

stadt.⁴⁷ – Die Relation von Auftraggebern, Künstlern und Abnehmern frühneuzeitlicher Städtedarstellungen wurden von *Thomas Besing* untersucht (»Produktionsprozeß und das Publikum der Stadtdarstellungen«). Großformatige Ansichten stehen dabei in einem völlig anderen, meist repräsentativen Zusammenhang als die in Massenaufgaben zu Niedrigpreisen vertriebenen druckgraphischen Einzelblätter, die oft von der Wäscheleine weg verkauft wurden. Nachlassinventare und andere Quellen zeigen, daß je nach Einkommen unterschiedliche Darstellungsformen bereits im 16. Jahrhundert zu Sammelobjekten geworden sind und in welcher Form diese zum Einsatz kamen, etwa zur Raumdekoration oder zur Kindererziehung. Obwohl Stadtansichten als Bildgattung in der zeitgenössischen Kunstdiskussion keine Rolle spielten, erfreuten sie sich doch auf dem Markt einer anhaltenden Nachfrage.

Von seiten der Literaturwissenschaften hebt *Erich Kleinschmidt* hervor, daß Stadt in der Regel antropomorph imaginiert wurde (»Textstädte. Die Stadtbeschreibung im frühneuzeitlichen Deutschland«) und zwar bereits seit der Antike durchweg weiblich, sei es als Begehrte und Geliebte, als *Sancta Ecclesia* oder *Hure Babylon*. Diese Personalisierung der Stadt bot naturgemäß Anlaß zu einem reichen *Decorum* an rhetorischer Ausgestaltung. Die »laudatio Florentinae urbis« *Leonardo Brunis* erfüllte eine Scharnierfunktion zwischen der antiken Lobrede auf *Athen* durch *Aelius Aristeides* und der gerade auch für Deutschland folgenreichen »Beschreibung der Stadt *Basel*« durch *Enea Silvio Piccolomini*. Diese Lobreden sind noch hochgradig topisch bestimmt, vergleichbar den fiktiven Idealstädten in *Christine von Pizans* »Stadt der Frauen« oder *Thomas Morus'* Hauptstadt von »Utopia«. Die Schwierigkeit der ästhetischen Aneignung realer Räume in der Literatur löst sich über das Muster der topographischen Aneignung, wobei der »Lobspruch« des *Hans Sachs* über seine Heimatstadt mit der methodi-

⁴⁷ *B. Hellmann*, Die Jenaer Stadtansichten bis 1880, Jena 1992.

schen Vorgehensweise in Sebastian Münsters »Mappa Europae« zu korrespondieren scheint. Konkrete urbane Identifikation wird jedoch eher über Szenarien oder Historienschilderungen erreicht, etwa in Johann Fischarts »Glückhaft Schiff von Zürich«, am besten jedoch in der Kombination von Stadtgeschichte und Stadtbild, wie sie etwa in einem unveröffentlicht gebliebenen Werk Johann Heinrich von Traundorffs aus Colmar geplant war. Allerdings wurde die Lust zu literarischer Stadtbeschreibung bereits im ausgehenden 17. Jahrhundert dadurch wieder gebrochen, daß die alteuropäische Stadt als versteinertes Relikt einer untergehenden Welt zu erscheinen begann.

Frank-Dietrich Jacob untersuchte die Frage, inwieweit frühneuzeitliche Stadtbilder Rückschlüsse auf Wirtschafts- und Sozialstrukturen bzw. sozialhistorische Entwicklungen zulassen (»Demographische und wirtschaftliche Entwicklungen im Spiegel der Darstellung der Stadt«). Im Vordergrund standen hier zunächst methodologische Überlegungen, wie hoch der Grad der Wirklichkeitstreue und damit der Quellenwert der Bilder zu veranschlagen sei. Während Michalski darauf hingewiesen hatte, daß die großflächige Darstellung der städtischen Wäschebleiche im Vordergrund von Ruysdaels Haarlem-Ansicht die Reinheit des Gemeinwesens vor dem Auge Gottes demonstrieren sollte, legte Jacob Wert auf die Feststellung, daß gerade in wirtschafts- und technikhistorischer Hinsicht die Darstellungsgegenstände ernstzunehmen sind, insbesondere was Produktionsprozesse und -gebäude, die Darstellung von Handel und Verkehr und technische Anlagen betrifft. Allerdings bedarf es außerbildlicher Quellen, um festzustellen, ob man es im Einzelfall mit topischer Stafage, mit allegorischen Anspielungen auf Merkmale einer konkreten Stadt oder mit topographisch existenten Details zu tun hat. Anhand des Merian-Stiches von Bautzen läßt sich jedoch demonstrieren, daß hier eine Wasserleitung abgebildet ist, die bereits ca. hundert Jahre vorher durch ein anderes Modell ersetzt worden war. Der immer besonders präzise wirkende Merian hatte sich auch hier, wie so oft, auf eine längst überholte Vorlage verlassen.

Die Entstehung der Bilderwelt der frühneuzeitlichen Städtedarstellungen in Deutschland läßt sich exemplarisch anhand der frühneuzeitlichen »Städtebücher« darstellen, wobei Wolfgang Behringer (»Die großen Städtebücher des 16. und 17. Jahrhunderts im Heiligen Römischen Reich und ihre Voraussetzungen«) den Terminus »stättbücher« für hauptsächlich mit Stadtbildern illustrierten Büchern unterschiedlichster Pertinenz (Weltchronik, Kosmographie, Topographie) als quellennahen Begriff von Matthäus Merian übernimmt. In mehreren Etappen wird die systematische Produktion der Bilderwelt vom ersten fiktiven Städteholzschnitt in Werner Rolevincks »Fasciculus temporum« bis zur Bildflut der Merianschen Topographien auch in ihrem quantitativen Aspekt nachgezeichnet. Das nationale Partikularinteresse, das den Beginn der Bildproduktion gerade in Deutschland mitmotiviert hatte, trat im Lauf des 16. Jahrhunderts in den Hintergrund gegenüber einer marktorientierten Reisebuch- und Andenkenproduktion. Die ungeheure Prägnanz der frühneuzeitlichen Bildproduktion zeigt sich darin, daß die Holzschnitte und Kupferstiche von Michael Wolgemut bis Matthäus Merian für uns auch heute noch mehr sind als schwarze Linien auf hellem Grund:⁴⁸ sie evozieren vor dem Hintergrund der planerischen Zerstörung unserer Städte jenes Idealbild der alteuropäischen Stadt, das unser kollektives Gedächtnis geprägt hat.⁴⁹

VI.

Die lebhaften Diskussionen auf den drei erwähnten Tagungen des Bonner Stadtbildprojekts haben gezeigt, wie sehr die Forschung in vielen Punkten gerade durch den interdisziplinären Ansatz und den internationalen Diskussionszusammenhang in Bewegung geraten ist. Die im Rah-

⁴⁸ E. Gombrich, Bild und Code: Die Rolle der Konvention in der bildlichen Darstellung, in: ders., Bild und Auge. Neue Studien zur Psychologie der bildlichen Darstellung. Stuttgart/Zürich 1986. S. 274–293.

⁴⁹ M. Halbwachs, Das kollektive Gedächtnis, Frankfurt/M. 1985, S. 143.

men des Projektes erarbeiteten Essays zu den 45 Einzelstädten sollen im Zusammenhang mit den überarbeiteten Rahmenbeiträgen in einer Publikation eine Momentaufnahme des augenblicklichen Standes der Forschung auf diesem Arbeits-

feld zwischen Stadtgeschichte, Kunstgeschichte und Mentalitätsgeschichte bieten.⁵⁰ Gleichzeitig dient diese Publikation als deutscher Beitrag zu dem skizzierten europäischen Projekt »Atlante delle città«.

⁵⁰ B. Roeck, Lebenswelt und Kultur des Bürgertums in der frühen Neuzeit, München 1991, 82–86.

Renate Kastorff-Viehmann / Ursula von Petz / Manfred Walz

Planungen für die Industriestadt

Dortmund in den 1920er Jahren – ein Forschungsprojekt

1. Vorbemerkung

Der folgende Text stellt eine kurze thematische Übersicht zu den Ergebnissen unseres gemeinsamen Forschungsprojektes zur Stadtplanungs- und Stadtentwicklungsgeschichte der Stadt Dortmund in den 1920er und 1930er Jahren dar. Wohnungsbau und Siedlungsentwicklung wurden darin miteingefasst, die Architektur am Rande gestreift. Daß wir eine (Stadt-)Planungsgeschichte geschrieben haben, ist nicht zuletzt durch unsere eigenen beruflichen Interessen und Arbeitsschwerpunkte begründet. Daraus haben sich Fragestellungen ergeben, die – über unsere Neugierde und über auffällige Wissenslücken über den Ort, an dem wir arbeiten, also Dortmund, hinaus – für die Industriestadt im allgemeinen und das Ruhrgebiet im besonderen noch nicht beantwortet waren bzw. sind. So wollten wir z. B. nachzeichnen, wie und auf welchen Kanälen sich Anforderungen, die sich aus dem Ausbau des Produktionsstandortes ergaben, auf die Wirklichkeit von Stadtplanung und Stadtentwicklung und die Gestalt der Stadt niederschlagen haben.

Um es vorweg zu sagen: es lief meist sehr pragmatisch, handfest ab, fern von den großen Ideen. Man könnte es fast »buchhalterisch« nennen. Trotzdem lassen sich auch Leitbilder aufspüren. Manches konnten wir recht detailliert nachvollziehen, so im Bereich der Wohnsiedlungsplanung, wo die Objekte ja auch zum größten Teil noch existieren; anderes, so die Konflikte um die Wiederbesetzung von Dezernententstellen, mußte mehr atmosphärisch beschrieben werden. Auf die Frage, warum sich der Nationalsozialismus etablierte (in Dortmund nur mit Mühe, denn die Stadt war eine »rote« Hochburg), können wir nur, neben dem Hinweis auf die immensen ökonomischen und sozialen Pro-

bleme während der Weltwirtschaftskrise, auf die unbewältigten Zentralisierungsstrategien auf allen Ebenen kommunalen Handelns verweisen. In den 1920er Jahren hatte sich innerhalb der Stadt, nicht zuletzt vermittelt über die Eingemeindungen, eine Art Stadt-Land-Konflikt, oder besser: ein offensichtliches Zentrum-Peripherie-Gefälle herausgebildet. Reale und vermeintliche Benachteiligungen und gegenseitiges Unverständnis bei gleichzeitig hohen Erwartungen waren die Folge. Ein zentrales Thema für uns bildet das Stadtmodell für die als solche begriffene Industriestadt. Der Weg hin zu seiner Ausformulierung nimmt in dieser Zusammenfassung den umfangreichsten Raum ein. Die Gesamtdarstellung unserer Forschungsergebnisse wird im Laufe des Jahres 1994 in der Veröffentlichungsreihe des Institutes für Raumplanung der Universität Dortmund erscheinen.

2. Die Rahmenbedingungen für Stadtplanung

Die planerischen Vorstellungen über Dortmund in den 1920er Jahren lassen sich als Ideen zur Entwicklung der Industriestadt an sich begreifen. Mit langanhaltender Folgewirkung waren sie Ende der 20er Jahre präzisiert (und wirkten ungebrochen in die Wiederaufbauprogramme hinein). Mit ihrer Hilfe wurde letztlich eine gänzlich säkularisierte Stadtform durchgesetzt. Aber auch schon 1925 war »Dortmund? Sein wir offen! Dortmund als Ganzes genommen (...) keine schöne Stadt« mehr, wie es der damalige Dezernent für Stadtentwicklung, Hans Strobel, in einem Zeitungsartikel aussprach. Ihm, den seine Gegner als »Romantiker« abqualifizierten, schwebte trotz aller Hemmnisse das Bild einer befriedeten, harmonisch gestalteten aber auch

hierarchisch gegliederten Stadt vor. Er, der »Moderne« der Vorkriegsjahre, vertrat Planungsleitbilder, die Julius Posener mit der Bezeichnung »wohlwollende Autorität« charakterisierte. Hans Strobel scheiterte 1926/27. Seine Vorstellungen von der – architektonischen – Formung der Stadt waren nicht mehr konsensfähig. Die Frage, wie und nach welchen Kriterien und in welcher Formensprache zukünftig die wachsende Industriestadt zu gestalten sei, bestimmte aber nichtsdestotrotz einen umfangreichen Teil der öffentlichen Debatten, die vor allem in den Tageszeitungen ausgetragen wurden. Funktionalität, Stadtbaukunst alter und neuer Art, organische Entwicklung, Sachlichkeit, Klarheit im Ausdruck, Wirtschaftlichkeit und Harmonie hießen die Stichworte, die immer wieder in die Diskussionen geworfen wurden. Als sich zunehmend durchsetzenden Leitgedanken lassen sich die folgenden Worte Roman Heiligenthal's werten, dem damals mit der Planungsrealität im Ruhrkohlenbezirk (bzw. Essen) vertrauten Karlsruher Städtebauprofessor: »Die Stadt ist Wirtschaftsstätte und Wohnstätte. Die genaue Kenntnis und sorgfältige Beachtung wirtschaftlicher Vorgänge ist um so notwendiger, als es sich im wesentlichen zukünftig nicht um eine Neuschöpfung, sondern um eine Sanierung, weniger um Erweiterung als um Umformung handelt.«¹

Zwar wurde besonders in Dortmund in den 1920er Jahren viel gebaut – und wenig »saniert« im heutigen Sprachgebrauch –, aber angesichts der großen Eingemeindungen 1928 und 1929 und der herausragenden Bedeutung der Stadt als »Wirtschaftsstätte« stellten die Analyse der Zusammenhänge sowie die »Umformung«, die Transformation, sowohl des Zentrums als auch des gesamten Gefüges die zentrale Aufgabe der Planer, Städtebauer und Architekten dar. Damit ist gleichzeitig der Begriff »Modernisie-

rung«, so wie wir ihn in unserer Planungsgeschichte gebrauchen, umrissen.²

Dortmund während des Untersuchungszeitraumes, das bedeutet u.a.: Kriegsende und Nachkriegs- bzw. »Übergangszeit«, Ruhrbesetzung und Ruhrkampf, politische Polarisierung und Sozialisierungsbestrebungen, Inflation und »goldene Zwanziger«, Modernisierungen, Konzentrationsbewegungen und Rationalisierungen auf allen Produktionsstandorten, Zentralisierungsbestrebungen auf allen Ebenen staatlichen Handelns (was in Dortmund mit den Eingemeindungen kumulierte), Massenwohnungsbau und Massenarbeitslosigkeit, aber auch Zerschlagung der Siemens-Rheinelbe-Schuckert-Union (mit einigen ihrer »Filetstücke«, der Dortmunder Union im Stinnes-Konzern und den Zechen der Gelsenkirchener Bergwerks AG in Dortmund), Gründung der Vereinigten Stahlwerke AG 1926 (deren langjähriger Vorstandsvorsitzender Albert Vögler³ immer sein Büro in Dortmund beibehielt), Weltwirtschaftskrise, Industrialismuskritik und innere Kolonisation, Nationalsozialismus, Vorstellungen von Volksgemeinschaft und Gefolgschaft im Betrieb, Kriegsvorbereitungen und Rüstungsproduktion und schließlich der Zweite Weltkrieg, unter dessen Bombenteppichen die Dortmunder Innenstadt fast gänzlich

² Der Terminus Modernization bezeichnet einen Vorgang, der die Verdrängung des traditionellen Gesellschaftsgefüges mittels eines schnellen und durchgreifenden Wandlungsprozesses bewirkt; alte kulturelle Modelle werden dabei zugunsten der Hegemonie eines herrschenden – dem der funktionierenden Massengesellschaft – verdrängt. Dieser Prozeß schließt Industrialisierung, Verstädterung, Verweltlichung und Rationalisierungen (auf jeweils neuem Niveau) ein. In den 1920er Jahren entwickelte dieser Prozeß eine atemberaubende Dynamik, ohne jedoch zu einem »Abschluß« zu gelangen.

³ Zur Biographie von Albert Vögler siehe G. von Klaas, Albert Vögler, Tübingen 1957; zu seinen vielfältigen politischen Wirkungsbereichen im Vorfeld des Nationalsozialismus siehe H. A. Turner, Die Großunternehmer und der Aufstieg Hitlers, Berlin 1985.

¹ R. Heiligenthal, Deutscher Städtebau. Ein Handbuch für Architekten, Ingenieure, Verwaltungsbeamte und Volkswirte, Heidelberg 1921, S. 114.

zerstört wurde. Quasi im Schatten dieser die Welt verändernden Entwicklungen, Bewegungen und Ideen wurde in der Industriestadt geplant und gebaut. Sie lag dabei am Rande (der großen, modernen Welt), ohne im eigentlichen Sinne peripher zu sein.

Wertet man Städtebau und Architektur sowohl was den Prozeß betrifft als auch hinsichtlich des Ergebnisses als verräumlichte und in Form gebrachte Organisation einer Gesellschaft, dann müssen sich genau die oben angeführten geschichtlichen Tatbestände mehr oder weniger deutlich – nicht unmittelbar – in den Programmen zur Gestaltung der Umwelt niedergeschlagen haben. Und in der Tat zeigen sich – so es die eigentlich nur fragmentarisch überlieferten schriftlichen Quellen⁴ und die im Krieg und in den Modernisierungsphasen nach dem Zweiten Weltkrieg zerstörten oder überformten (und dann oftmals vergessenen) Sachzeugen belegen – auch für die Architektur, die städtebauli-

⁴ Für den Untersuchungszeitraum sind weder die Akten der Stadtplanung (Stadterweiterungsamt) noch die des Hochbauamtes oder des Wohnungsamtes überhaupt bzw. vollständig überliefert. Vergleichbares gilt für die Protokolle der Magistrats- und Stadtverordneten-sitzungen. Relativ vollständig erhalten sind jedoch die Bauakten im Archiv des Bauordnungsamtes, in denen sich ab und zu sogar Fluchtlinienpläne und ähnliches finden lassen. Um eine chronologische Übersicht der Entwicklung gewinnen zu können, haben wir die Tageszeitungen benutzt. Auf Anraten von Prof. Dr. Hans Bohrmann, dem Leiter des Instituts für Zeitungsforschung in Dortmund, dazu die Dortmunder Zeitung als Leitmedium verwendet. Für den Zeitraum 1918 bis 1940 sind allein in dieser Zeitung mehr als 600 Hinweise und Artikel (teilweise mit sehr beträchtlichem Umfang) zu Fragen der Stadtentwicklung, dem Wohnungsbau und der Architektur erschienen. Die Erschließung der Materialien im Archiv des Instituts für Zeitungsforschung übernahm Dipl.-Ing. Martina Foltys-Banning im Rahmen unseres von der Fachhochschule Dortmund geförderten Projektes.

chen Programme, den Infrastrukturbau und die Stadtentwicklung eindeutige Zäsuren wie an anderen Orten auch. Sie dokumentieren, wie schnell schon damals Ideen als überholt galten, und sie spiegeln das atemberaubende Tempo der damaligen Zeitläufe:

- die Planungen aus der noch am Vorkriegsstandard und den Vorkriegsdiskussionen orientierten »Übergangszeit« nach dem Ersten Weltkrieg unter dem Dezernenten Hans Strobel,
- die offensiven und risikoreichen Zentralisierungs- und Modernisierungsprogramme für die Stadt ab 1925/26,
- den Zusammenbruch der Ideen zur Gestaltung der Moderne (Weltstadt-, Halbmillionenstadt- und Hochhausstadtraum in Dortmund) und der scheinbare Legitimationsverlust bei der Verwirklichung der »mechanisierten« Welt in der Industriestadt in der Krise, ab 1930/31 sowie
- die Hoffnungen auf eine Vollendung der aufgeschobenen Modernisierungskampagne ab 1936/37 unter dem Banner des Nationalsozialismus und im Schatten der Rüstungsvorbereitungen.

Leitbildwechsel, unterschiedliche Wirklichkeitsinterpretationen und daraus folgend voneinander abweichende Vorstellungen über die einzuschlagenden Strategien werden deutlich. Insgesamt verblüffend bleibt jedoch, daß man in Dortmund in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre in der Planungspolitik alte Ziele »zäh weiterverfolgte«, wie es im Gutachten des Reichsrechnungshofes über die Organisation und Wirtschaftlichkeit der Dortmunder Stadtverwaltung 1939 festgehalten ist. Wenn sich damals auch die Bilder von der Stadt und ihren Gebäuden, die dabei bestimmend wurden, geändert hatten. Aber Gestalt kann, solange sie sich in Strukturen einfügt, austauschbar sein. Das gilt um so mehr für ein stadträumliches Gefüge, in dem es um den reibungslosen Austausch zwischen miteinander in Konzernzusammenhang stehenden Produktionsstandorten geht, um eine akzeptable Regelung des Zentralitätsgefälles zwischen der Kernstadt und den Vororten, um eine Absi-

cherung der Reproduktionsverhältnisse durch die Gestaltung der Siedlungen für die Massengesellschaft und um eine vernünftige (= ökonomische) Ausnutzung von Ver- und Entsorgungsnetzen und von Einrichtungen der technischen und sozialen Infrastruktur: also um die funktionierende Industriestadt.

Dabei geisterte die »Zauberformel« von der Rationalisierung immer wieder durch die Köpfe der »Modernisierer«. Das »amerikanische Vorbild«, in der Stahlindustrie schon um 1900 bestaunt und analysiert,⁵ dehnte sich auch auf die Vorstellungen zur Organisation der Stadt aus. Die funktionale Stadt, das war die verkehrsgerechte Stadt. Folgerichtig entbrannte der Streit in Dortmund um den »richtigen« Weg in die Moderne nicht zuletzt an Fragen der Verkehrsplanung. Und Walter Hartleb, der Tiefbaudezernent, der 1928 an der Technischen Universität in Breslau einen Lehrstuhl für Städtebau und städtischen Tiefbau erhielt, hatte sich seine Meriten durch die Zurechtung des Straßennetzes für die Belastungen durch Lastkraftwagen verdient. Komplementär zur verkehrsgerechten Stadt entstand der Anspruch des »organischen Wachstums« als dem deutschen, durch den Heimatschutz beeinflussten Weg zur Gestaltung der Industriestadt. Damit ließen sich sowohl funktionale Bindungen als auch soziale und räumliche Ungleichgewichte auffangen.

Auf dem die Stadt beherrschenden Produktionssektor – der Stahlindustrie im Verbund mit dem Bergbau bzw. den Kokereien – veranschaulicht der Ausbau der Wärmewirtschaft den besonderen deutschen Weg der Rationalisierung, gestützt durch die Einrichtung von Betriebswirtschaftsstellen.⁶ Wenn man sich jetzt noch klar macht, daß die Kohlechemie als damals innovati-

ver Zweig der Bergbauindustrie einerseits genau in diesen »Wärmeverbund« einbezogen und andererseits über die Gaslieferung an Stadt- und Ferngasnetze sich unmittelbar auf die Stadt als Abnehmer bezog, wird – neben den Flächenansprüchen und deren Absicherung – ein neues präzises Planungserfordernis deutlich: die Netze mußten in ein funktionierendes räumliches Gefüge eingebunden werden.⁷ Die Anwendung betriebswirtschaftlicher Methoden, in der Stadtplanung die Bedarfsermittlung mit Hilfe der Statistik sowie die kapazitative Wichtung von Flächenpotentialen, garantierte dabei die Effizienz. Die »Produktion von Stadt« (Begrifflichkeit von Gerhard Fehl und Juan Rodriguez-Lores) wurde in der Industriestadt also aufs engste an die Produktion von Gütern gebunden.

Die Aufgabe, die sich damit den Planern und Städtebauern stellte, lautete nicht nur, für den status quo optimale Bedingungen herzustellen, sondern auch zukünftige Ansprüche an den

⁷ Allein in Dortmund wurden ab 1926 vier Groß- bzw. Zentralkokereien errichtet. Die Vereinigte Stahlwerke AG investierte 1926–1928 im Ruhrgebiet rund 95 Mio. Mark in die Neuanlage bzw. Modernisierung von Kokereien, siehe dazu: Die Entwicklung der Kokerei- und Gaswirtschaft der Vereinigte Stahlwerke A.-G. 1926–1928, Essen 1928. Parallel dazu wurde ein zentrales Gasverteilungsnetz (treibende Kräfte waren Albert Vögler und Albert Pott) aufgebaut sowie die Ruhrgas AG für die Ferngasversorgung (Stadtgas) als Gemeinschaftsunternehmen des Ruhrbergbaus gegründet, vgl. M. Rasch, Nebenprodukteanlagen der Kokereien und Kohlechemie im rheinisch-westfälischen Industriegebiet bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges, S. 45 ff., in: W. Buschmann (Hrsg.), Koks, Gas, Kohlechemie, Geschichte und gegenständliche Überlieferung der Kohleveredlung, Essen 1993. Zu den Konsequenzen für die Stadt- bzw. Raumplanung vgl. R. Kastorff-Viehmann, Industriestadt und Stadtplanung, Anmerkungen zu einigen Rahmenbedingungen der Entwicklung des Ruhrgebietes bis 1914, in: Raumplanung Nr. 33 (Juni 1986), S. 80.

⁵ Vgl. Ch. Kleinschmidt, »Amerikanischer Plan« und »Deutscher Weg«. Technische Rationalisierung in der Rekonstruktionsphase nach dem Ersten Weltkrieg, dargestellt an Beispielen aus der Dortmunder Eisen- und Stahlindustrie, S. 357, in: O. Dascher / Ch. Kleinschmidt (Hrsg.), Die Eisen- und Stahlindustrie im Dortmunder Raum, Dortmund 1992, S. 357 und S. 361 ff.

Raum zu ermöglichen. Dazu eignet sich ein Entwicklungsmodell besser als ein »genereller« Plan mit Festsetzungen. In der Planungswirklichkeit von Dortmund wurden Ende der 1920er Jahre jedoch Entwicklungsmodell, Wirtschaftsplan und Bauzonenplan ineinandergreifend ausformuliert. Dieses Entwicklungsmodell mußte für den neuen Stadttypus der Industriestadt mit großem Kern und Vorstädten (ehemals als Bürgermeistereien selbständigen Vororten), umfangreichen Landgebieten, mit Industrieanlagen sowohl im Kern als auch auf dem »platten« Land, sowie einer Vielzahl von Dörfern und »Industriedörfern« passend sein. Das Siedlungsgebilde entsprach – abgesehen vom Kern – weder in seiner Gestalt noch in seinem Gefüge dem tradierten Bild einer Stadt. Vielmehr vermittelte es in seinen räumlichen und baulichen Strukturen unmittelbar Arbeitsteilung und -konzentration.⁸ Die Industriestadt drückte, wie 1919 der Städtebauer Paul Wolf schrieb: »im wesentlichen chaotische Zustände« aus.⁹ Diese galt es zu ordnen. »Organisch« lautete dazu der Anspruch, denn organisch, das beinhaltete gleichzeitig einen Ersatz für Stadtbaukunst alter Prägung und die Berücksichtigung neuer funktionaler Belange. »Jede organisch gewachsene Stadt muß als Kunstwerk aufgefaßt werden...«, und: »...wer eine Stadt weiterhin entwickeln will, muß vor allem auf die geheimen Gesetze des Verkehrs

⁸ Städte als Wirtschaftsraum zu charakterisieren, bedeutet, sie über die in ihnen vorherrschenden Arbeitsformen zu kennzeichnen. Heiligenthal, der sich als Städtebautheoretiker offensiv mit der Industriestadt auseinandersetzt, verwendete dabei die Begriffe »Arbeitsteilung« und »Arbeitsvereinigung«, die beide sowohl aus dem jeweiligen Raumbild abzuleiten als auch für die Strukturierung zukünftiger Flächenausweisungen umzusetzen waren, siehe dazu R. Heiligenthal, Städtebau-recht und Städtebau, 1. Bd., Berlin (1930), S. 9ff.

⁹ P. Wolf, Städtebau, Das Formproblem der Stadt in Vergangenheit und Zukunft, Leipzig 1919, S. 194.

achten«, hieß es 1930 in einer Artikelserie zum Generalbebauungsplan für Dortmund.¹⁰

Um in der Begrifflichkeit von Ernst Jünger¹¹ zu sprechen, war eine solcherart »technische Landschaft«, eine »Werkstättenlandschaft«, die die Folgen der Destruierung offensichtlich machte, vermittels einer »Übergangslandschaft« und mit Hilfe von »Planwillen« schließlich in eine »Planlandschaft« (den organisch gestalteten Raum) überzuleiten. Durch die regulierenden Eingriffe wäre damit aus dem Chaos der Industriestadt und auf der Grundlage der Bewegungsgesetze der Produktion, die damals die Raumstruktur des Ortes schon wesentlich mitgeformt hatten, die Ordnung einer neuen Welt – einer »anderen« Moderne – entstanden. Wenn wir auch keinen Beweis dafür gefunden haben, daß sich die an der Planung Beteiligten mit den Gedanken Jüngers auseinandergesetzt haben, so erscheint uns eine gewisse Ideengemeinschaft doch plausibel. Das Bild der Moderne, das damit gezeichnet wird, beruht auf der Ordnung und der Arbeit als elementaren Kategorien – und ist fernab von der bürgerlichen Welt in den Metropolen und den Visionen der Avantgarde der 20er Jahre. Auch für den »romantischen Raum«,¹² dessen Verwirklichung in Dortmund sich für uns mit den Entwürfen von Hans Strobel verbindet (demjenigen Dezernenten, dessen Stelle 1927 in einer Art Handstreich eingezogen wurde), blieb kein Platz.

¹⁰ Erschienen in der Dortmunder Zeitung vom 11. und 16. 3. 1930; Verfasser der Artikel war wahrscheinlich der zuständige Planer Erich Kabel.

¹¹ E. Jünger, Der Arbeiter, Stuttgart 1981 (1. Aufl. 1932), S. 172ff.

¹² »Dem romantischen Raum ist ein eigenes Zentrum nicht gegeben; er besteht lediglich in der Projektion. Er liegt im Schatten der bürgerlichen Welt, deren Lichtquelle nicht nur seine Ausdehnung bestimmt, sondern die ihn auch überall und jederzeit mit Leichtigkeit auszulöschen vermag«, E. Jünger (s. A 11), S. 53.

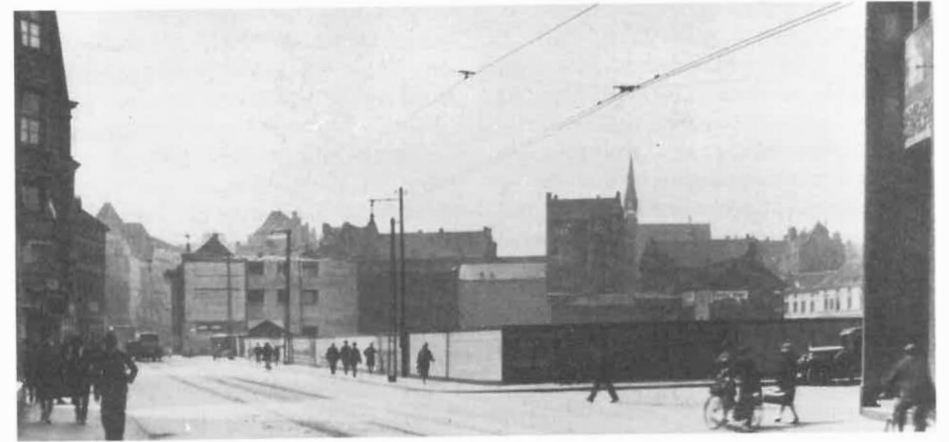


Abb. 1: Situation an der Hansastrasse, 1928, im Zentrum der Stadt, vor dem Baubeginn des Westfalenhauses

Quelle: J. Buddendieck, Das Buch der alten Firmen von Groß-Dortmund im Jahre 1928, Leipzig 1928, S. 14

3. Siedlungsgefüge und Stadtplanung

Dortmunds Siedlungsgefüge als Stadt der Kohle- und Eisenindustrie hatte sich bis zum Ersten Weltkrieg weitgehend verfestigt. Im Umfeld der ehemaligen Hansestadt – heute die Altstadt – hatten die neuen Industrien im Nordwesten und Nordosten ihre großflächigen Produktionsstandorte eingerichtet. Dazwischen war die Arbeiterwohnstadt entstanden. Entlang der Bahntrassen hatten sich außerdem im Westen und Osten der Stadt eisenverarbeitende Betriebe, vor allem Maschinen- und Stahlbauer, angesiedelt; verstreut im Stadterweiterungsgebiet befanden sich, abgesehen vom Norden, die Ziegeleien. Wohnquartiere hatten sich zudem wie ein Ring um die Altstadt gelegt; südlich des Walls wohnten kleine Leute und der Mittelstand, östlich entstand ein großbürgerliches Viertel. Das bestehende Straßennetz mit dem Hellweg als dominierender West-Ost-Achse und ansonsten alten Landwegen und -straßen war in den Stadterweiterungsgebieten durch rasterähnliche Netze ergänzt. Demgegenüber hatte man die Eisenbahnlinien für den Massengütertransport sowie die Verbindungsstrecken der einzelnen Produktions-

standorte untereinander als neues Netz über die Stadt und um die Altstadt herumgelegt. Die Industriestandorte im Nordwesten waren zudem seit 1900 über Binnenhafen und Kanal an die Schifffahrtswege angebunden.

Im Rahmen dieser im wesentlichen partieller Logik folgenden Entwicklungen waren räumliche, funktionale und soziale Dysfunktionalitäten entstanden. Diese wurden allgemein schon vor 1914 registriert und kritisiert. Städtische Verwaltungen erhielten daher zunehmend die Aufgabe, Regeln für die Auflösung von Nutzungskonflikten zu formulieren, Pläne aufzustellen und damit städtisches Wachstum räumlich zu ordnen. Die Stadt Dortmund stellte dazu 1908 einen Bauzonenplan auf, der vier qualitativ unterschiedene Bauzonen aufwies.¹³ Dieser Plan war zur Steuerung der zukünftigen Entwicklung nur bedingt tauglich, außerdem stan-

¹³ Bauzonen nach der Bauordnung vom 28. 1. 1908: Innenzone (geschlossene Bebauung), Außenzone I (geschlossene Bebauung), Außenzone II (offene Bebauung) und Fabrikzone.

den schon vor 1914 Eingemeindungen beträchtlichen Umfangs an.

Im Jahre 1914 beschloß deshalb der Rat der Stadt, die bestehende Bauverwaltung durch ein Amt für Stadterweiterung zu ergänzen. Man holte dazu Hans Strobel, der sich als Leiter des Leipziger Stadterweiterungsamtes und als Planer der dortigen Gartenvorstadt Marienbrunn einen Namen gemacht hatte. Seine Ideen blieben jedoch Theorie, solange der Krieg und die Nachkriegszeit existentiellere Probleme hervorbrachten. Strobel konnte dennoch im Verlauf seiner Tätigkeit bis Ende 1927 städtebauliche Vorstellungen entwickeln und durchsetzen. Sie waren vorwiegend gestalterischer Art; immerhin war er mit Leib und Seele Architekt. Insofern gingen seine Zielvorstellungen für Dortmund nicht von einer »horizontalen« räumlichen (Zu)Ordnung der Nutzungen sowie einer Hierarchisierung von Orten aus, sondern von einer »vertikalen« gesamtgestalterischen, unter ästhetischen Kriterien ausgerichteten Aufwertung von Teilbereichen. Konkret betrafen sie sowohl das architektonische und städtebauliche Detail als auch die Gestaltung von großen Gemeinschaftsanlagen, Wohnsiedlungen und Grünflächen. Daraus begründet sich auch seine immer wieder angemahnte Forderung, an allen entsprechenden Planungen beteiligt, in allen Gremien vertreten und von allen Maßnahmen informiert zu sein, bzw. alle einschlägigen Ämter unter seiner Leitung zusammenzuführen, zumindest jedoch überall Mitsprache zu erhalten.¹⁴ Folgerichtig weist sein (im Original nicht erhaltener) Stadterweiterungsplan von 1920 wenig raum-ordnende und infrastrukturelle Maßnahmen aus. Mit dem neuen Hauptfriedhof, der Gartenstadt, dem Volks-

¹⁴ *Stadtarchiv Dortmund* 3–3035, darin diverse Aufstellungen über den Geschäftsbereich des Dezernenten für Stadterweiterung: im Dez. 1920 z. B. das Stadterweiterungsamt, die Baupolizei, das Wohnungsamt und die Garten- und Friedhofsverwaltung, sowie die Mitgliedschaft in der Promenadenkommission; außerdem erwähnt sind Beteiligung in Tiefbaufragen sowie bei Kleinarchitektur im Straßenbild.

park, den großen Sportanlagen und großen Wohnsiedlungsmaßnahmen, die durch die städtische Wohnungsbaugesellschaft getragen werden, entstehen jedoch während seiner Amtszeit umfängliche Teilbereiche und Einrichtungen zur »vertikalen« Strukturierung der Stadt.

Erst seinem Nachfolger, dem Stadtbaurat Heinrich Delfs und dessen Mitarbeiter Erich Kabel (Leiter des Bauordnungsamtes) gelingt vor dem Hintergrund der erwarteten bzw. vollzogenen Eingemeindungen die Konzeption zu einem Entwicklungsschema für die moderne Großstadt Dortmund. Damit wird versucht, umfassend Wohnen und Arbeiten funktional zu ordnen und die Aufgabenverteilung zwischen dem Zentrum und den Vororten rational zu regeln. Einbezogen wurde auch ein erwartetes Anwachsen des Individualverkehrs. Und vor dem Hintergrund der Nordwanderung des Bergbaus – ab 1925 erfolgte ein »Zechensterben« im südlich an Dortmund anschließenden Kreis Hörde – konnte die Stadt in einen der Arbeit vorbehaltenen Norden und einem dem Wohnen und der Erholung gewidmeten Süden aufgeteilt werden. Voraussetzung dazu war wiederum der Vorrang der Straße gegenüber der Schiene beim Arbeitskräftetransport. Bauzonenplan und Wirtschaftsplan Ende der 1920er Jahre verdeutlichen schon diese Vorstellungen: parallel zu den Eingemeindungen entstanden, konnten sie zunächst aber noch nicht die gesamtstädtische Entwicklung von »Groß-Dortmund« berücksichtigen.

Als das die örtlichen Bedingungen weitgehend einbeziehende Leitbild der polyzentrischen Stadt mit gewichtigem Kern und weiten Sektoren für die Industrierweiterung im Jahr 1932 vollständig ausgearbeitet und als Schema fixierte ist,¹⁵ liegen die Träume vom geordneten Wachstum und der vernünftigen Entwicklung

¹⁵ E. Kabel (Magistratsbaurat, Dr.-Ing.), Begründung und Erläuterung zum Baustufenplan der Stadt Dortmund, Sonderbauordnung vom 20. Dez. 1929, Dortmund 1930; ebenfalls E. Kabel, Das Stadtbaurecht in Dortmund nach dem Baustufenplan von 1932, Dortmund 1932.

der »Halbmillionenstadt« zunächst auf Eis. Der Alltag in der Stadt wird damals von großer Arbeitslosigkeit, wirtschaftlicher Depression und politischen Auseinandersetzungen zwischen Kommunisten, Sozialdemokraten und Nationalsozialisten bestimmt. Trotzdem wird der Anspruch auf eine neue Ordnung der Industriestadt – wie im Schema veranschaulicht – von seiten der Planer nicht in Frage gestellt.¹⁶ Der erneute wirtschaftliche Aufschwung kommt relativ spät. Erst im Jahr 1937, im Zuge der Rüstungsvorbereitungen und der Vierjahresplanungen, steigt wieder die Nachfrage nach Stahl und Kohle und damit verbunden auch nach Wohnraum für Arbeitskräfte.

4. Die Eingemeindungen 1928 und 1929

Eine Serie von Eingemeindungen von 1905 bis 1929 verzehnfachte das Dortmunder Stadtgebiet auf 27 134 ha und verdreifachte die Einwohnerzahl auf 536 000 gegenüber 1900. Auf einen Schlag war Dortmund 1929 hinter Berlin die zweitgrößte Stadt in Preußen geworden.¹⁷ Die Eingemeindungen von 1928 (Stadt Hörde und weite Teile des Landkreises Dortmund) und 1929 (weite Teile des Landkreises Hörde) waren für die künftige Entwicklung der »Industrie-Großstadt« am wichtigsten. Sie waren insbesondere von der Dortmunder Montanindustrie ein-

¹⁶ »Die derzeitige Not hat in besonders empfindlicher Weise die Grenzen der Stadterweiterung (...) hervortreten lassen. Dadurch werden die Grundgedanken des Baustufenplans in ihrer Richtung nicht verändert, sondern nur die Ausmaße der Planung beeinflusst und berichtigt«, E. Kabel 1932 (s. A 15), S. 4.

¹⁷ *Hauptamt der Stadt Dortmund* (Hrsg.), Stellung und Aufgaben der städtischen Verwaltungstellen, Dortmund 1968; zum Prozeß der Eingemeindung siehe insbesondere H. Hoebink, Mehr Raum – mehr Macht, Preußische Kommunalpolitik und Raumplanung im rheinisch-westfälischen Industriebezirk, Essen 1900–1933, Essen 1990.

gefordert worden,¹⁸ denn diese verlangte angesichts umfangreicher Produktionsflächenausdehnungen und -konsolidierungen über die Stadtgrenzen hinaus nach vergrößerten und vereinheitlichten Gebietskörperschaften.¹⁹

Die Eingemeindungen der Jahre 1928/29 haben für das Ruhrgebiet insgesamt eine administrative Umgliederung mit nicht unwesentlichen Folgen für die Verfestigung späterer raumstruktureller Probleme bewirkt: Neben den neuen Industriegroßstädten verloren die erhaltenen Mittelstädte Teile ihrer zentralörtlichen Bedeutung; den alten – nun zu leistungsfähigen Großstädten arrondierten – Hellwegstädten (Duisburg, Essen, Bochum, Dortmund) lagen nun die zersplitterten kleineren Industriestädte der Emscherregion gegenüber, die praktisch aus Industriedörfern zusammengewachsen waren.

Für die Dortmunder Stadtentwicklung gestalteten sich die Ergebnisse der Eingemeindungen folgendermaßen:

1. Die Stadt besaß nun weitere Expansionsflächen, so daß der Druck auf eine Entwicklung nach innen nachließ und eine Steigerung der verhängnisvollen Gemengelage von Wohnen und Industrie zunächst vermieden werden konnte.
2. Die funktionale Durchgliederung des gesamtstädtischen Gefüges wurde erleichtert.
3. Aus der Sicht der Konzerne war das Stadtgebiet besser zu strukturieren, da nun sowohl die Betriebsflächen als auch die Wohngebiete innerhalb einer Gemeindegrenze lagen.
4. Netze konnten effizienter geplant und ausgebaut werden.

¹⁸ Die Industrie- und Handelskammer Dortmund hatte zu Fragen der Eingemeindung eine kleine und eine große Kommission eingerichtet, in denen führende Vertreter der Montanindustrie saßen, siehe dazu *Stiftung Westfälisches Wirtschaftsarchiv* (WWA) K1 Nr. 581, Denkschrift der Industrie- und Handelskammer; sowie WWA K1 Nr. 584, Industrie- und Handelskammer, Eingemeindungskommissionen.

¹⁹ Ebda., Denkschrift.

A. A. 83.

Dortmund

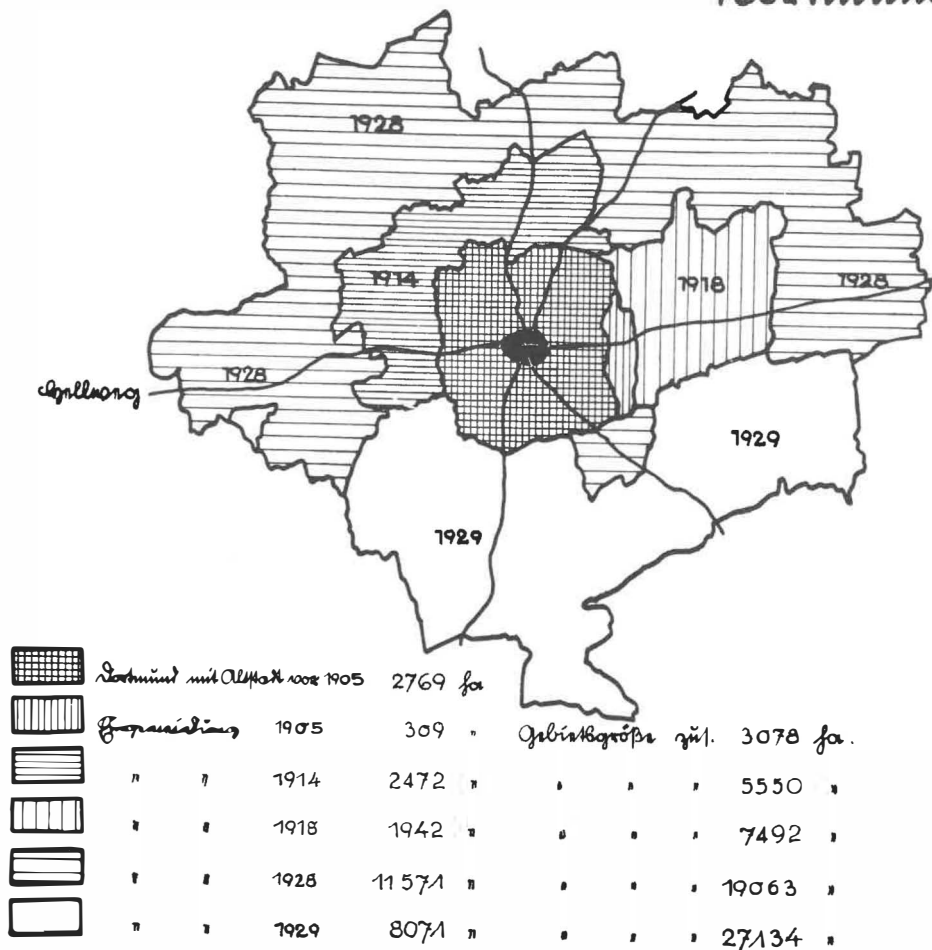


Abb. 2: Übersicht über die Eingemeindungsphasen

Quelle: E. Kabel, Der Baustufenplan der Stadt Dortmund, in: Zeitschrift für Bauwesen, 80. Jg. (1930), S. 215

5. Dortmunds oberzentrale Wirkung war gestärkt; die Stadt war nun durch einen Ring von Mittelstädten (Lünen, Castrop-Rauxel, Schwerte) umgeben, die Einzugsbereiche an das Oberzentrum verloren hatten.

Die Eingemeindungen sind insofern als wesentlicher Schritt der Modernisierungsprogramme zu werten. Alle Ziele der Stadt, die in den Debatten

1926 im Vorfeld der Eingemeindungen formuliert wurden,²⁰ wurden jedoch nicht durchgesetzt. Die Gemeinden Westhofen und Annen

²⁰ WWA K1 Nr. 582, Denkschrift der Stadt Dortmund 1926, Zur Frage der Änderung der kommunalen Grenzen im Bezirk Dortmund-Hörde.

konnten sich der Eingemeindung nach Dortmund entziehen. Weite Flächen für die Erholung und die Wassergewinnung im Ruhrtal blieben deshalb außerhalb des Stadtgebietes.

5. Die Industrieentwicklung in Dortmund

Die industrielle Entwicklung war durch eine kurze Nachkriegskonjunktur bis zur Ruhrbesetzung 1923 und durch eine Hochkonjunkturphase 1926 bis 1929 geprägt. Der folgende konjunkturelle Einbruch war für Dortmunder etwas weniger schwerwiegend als für andere Ruhrgebietsstandorte.²¹

Die strukturbestimmenden Montanindustrien nutzten die Jahre nach dem Ersten Weltkrieg zur Modernisierung. Sie erwarben potentielle Erweiterungsflächen in Werksnähe oder kauften – wie Hugo Stinnes durch den »Deutsch-Lux-Konzern« für die Dortmunder-Union am Kanal – außerhalb der Stadt Erweiterungsflächen. Den großen Konzernen war das Stadtgebiet zu eng geworden. In der Hochkonjunkturphase setzte die Montanindustrie den Konzentrations- und Vernetzungsprozess ihrer Großunternehmen fort; allen voran mit der Gründung der Vereinigten Stahlwerke AG 1926. Für den Bergbau folgten daraus bis 1930 einerseits Stilllegungen kleinerer Zechen, vor allem im Süden des späteren Stadtgebietes, und andererseits die Einrichtung neuer Großzechen wie z. B. Minister Stein und Gneisau. Parallel dazu wurden sowohl in der Stahlindustrie (Stahl- und Walzwerke) als auch im Bergbau neue Großanlagen (Fördereinrichtungen, Zentralkokereien, Zechenkraftwerke) installiert, die Produktionsabläufe in großem Stil rationalisiert und gleichzeitig die Belegschaften verkleinert.²² Aus Dortmunder Sicht alles in »amerikanischem« Tempo, vieles auch mit amerikanischem Geld.

Der Konzentrationsprozess zeigte für die Stadtentwicklung drei Konsequenzen.

1. Als Folge der fortschreitenden Zechenstilllegungen im Süden wuchsen Arbeitslosigkeit, Armut und Haushaltsdefizite im Landkreis und in der Stadt Hörde. Das ökonomische Nord-Süd-Gefälle wurde weiter verstärkt.
2. Die Modernisierungen auf den Produktionsstandorten drückten sich zunehmend im Bild der Stadt aus. Neue, höhere Fördertürme, Gasmeter, Hallen und Kohletürme bildeten neue »Bezugsbauwerke« und prägten die Silhouetten in den einzelnen Stadtteilen. Das in der Stadt vielerorts sichtbare Koks- und Gichtgasrohrsystem wurde erweitert.
3. Die Verknüpfungen auf der Kapital- und der Produktionsebene verstärkten das Interesse an der Bildung einer einheitlichen Gebietskörperschaft als Verhandlungs- und Planungspartner (s. o.). Man kann sogar sagen, daß die Grenzziehungen der Eingemeindungen 1928 und 1929 weitestgehend die Grundbesitzinteressen der Montankonzerne berücksichtigten.²³

Das war es dann auch, was 1926 in der Denkschrift der Stadt Dortmund zur Eingemeindung mit dem »Typ einer neuen Industrie-Großstadt« gemeint wurde: Die Industrien stellten so einen qualitativ neuen und deutlichen Zusammenhang von Stadt(teil) und Werk unter dem Primat der Industrie her. Sie prägten damit insgesamt das Bild der Industriestadt, an dem in den 1930er Jahren weitergebaut werden konnte.

²¹ Vgl. D. Petzina, Die Stadtregion Dortmund im 20. Jahrhundert, in: G. Luntowski u. a. (Hrsg.), Dortmund 1100 Jahre Stadtgeschichte, Dortmund 1982; vgl. ebenfalls B. Zeppenfeld, Besonderheiten lokaler und sektoraler Konjunkturentwicklung 1929–1935. Die Dortmunder Eisen- und Stahlindustrie in der Weltwirtschaftskrise, in: O. Dascher und Ch. Kleinschmidt (s. A 5).

Das war es dann auch, was 1926 in der Denkschrift der Stadt Dortmund zur Eingemeindung mit dem »Typ einer neuen Industrie-Großstadt« gemeint wurde: Die Industrien stellten so einen qualitativ neuen und deutlichen Zusammenhang von Stadt(teil) und Werk unter dem Primat der Industrie her. Sie prägten damit insgesamt das Bild der Industriestadt, an dem in den 1930er Jahren weitergebaut werden konnte.

Der Konzentrationsprozess zeigte für die Stadtentwicklung drei Konsequenzen.

1. Als Folge der fortschreitenden Zechenstilllegungen im Süden wuchsen Arbeitslosigkeit, Armut und Haushaltsdefizite im Landkreis und in der Stadt Hörde. Das ökonomische Nord-Süd-Gefälle wurde weiter verstärkt.
2. Die Modernisierungen auf den Produktionsstandorten drückten sich zunehmend im Bild der Stadt aus. Neue, höhere Fördertürme, Gasmeter, Hallen und Kohletürme bildeten neue »Bezugsbauwerke« und prägten die Silhouetten in den einzelnen Stadtteilen. Das in der Stadt vielerorts sichtbare Koks- und Gichtgasrohrsystem wurde erweitert.
3. Die Verknüpfungen auf der Kapital- und der Produktionsebene verstärkten das Interesse an der Bildung einer einheitlichen Gebietskörperschaft als Verhandlungs- und Planungspartner (s. o.). Man kann sogar sagen, daß die Grenzziehungen der Eingemeindungen 1928 und 1929 weitestgehend die Grundbesitzinteressen der Montankonzerne berücksichtigten.²³

Das war es dann auch, was 1926 in der Denkschrift der Stadt Dortmund zur Eingemeindung mit dem »Typ einer neuen Industrie-Großstadt« gemeint wurde: Die Industrien stellten so einen qualitativ neuen und deutlichen Zusammenhang von Stadt(teil) und Werk unter dem Primat der Industrie her. Sie prägten damit insgesamt das Bild der Industriestadt, an dem in den 1930er Jahren weitergebaut werden konnte.

²² Zur Produktions- und Beschäftigungsentwicklung in Dortmund während der Weimarer Republik siehe E. Rohsa, Wirtschaft und Siedlung in Dortmund, Diss. Marburg 1937.

²³ Siehe dazu die Beikarten zur Verteilung des Grundbesitzes in der Denkschrift der Stadt Dortmund 1926 (s. A 20).

6. Die Transformation der Altstadt

An der Transformation der Altstadt als Konsequenz aus sich verändernden Gewichten und Zentralitätsgraden in der wachsenden Stadt wurde schon im 19. Jahrhundert gearbeitet. Der Prozeß der Citybildung, flankiert durch Eingriffe der Kommune, die über die Ausweisung von Fluchtlinien hinausgingen, begann aber erst um 1900. Der Durchbruch der Hansastadt (nördlich des Hellwegs) 1902 bis 1905 stellte die erste große Maßnahme dar.

In den 1920er Jahren wurden die umfanglichen Erörterungen zu Planungsproblemen und zur zukünftigen Entwicklung der Stadt ausnahmslos mit einem historischen Abriß eingeleitet, der mit der Geschichte der ehemals Freien Reichsstadt im Mittelalter begann. Aber dasjenige, was noch Zeuge einstiger Größe hätte sein können, nämlich die Stadt innerhalb der Wälle mit ihrem engen Straßennetz, ihrer aus dem Mittelalter stammenden Parzellenstruktur und ihren alten Häusern mit mittelalterlichem Kern, das stand gleichzeitig der Citybildung als Hindernis im Wege. Allein Hans Strobel wies 1920 in seinem Buch »Dortmund – Bilder und Worte vom Sein und Werden der Stadt« auf die Wirksamkeit des Alten hin und suchte – »romantisch« – ganz im Sinne der Städtebaudiskussionen vor 1914, mit seinen Planungsvorschlägen (ergänzt um Architektenentwürfe) einen Ausgleich zwischen alten Formen und neuen Funktionen, ohne dabei jedoch die alte Bausubstanz zu schonen. Denn diese war den »Modernen« zudem unübersehbarer Beweis für die Rückständigkeit, Kulturlosigkeit und Provinzialität einer Stadt, die man eigentlich zur Metropole Westfalens emporwachsen sehen wollte. Belegstück dieser Rückständigkeit blieb über Jahrzehnte die südliche Umgebung des Hauptbahnhofes, dessen neues Empfangsgebäude (1911 eingeweiht) seine kleinstädtisch aussehende Umgebung bloßstellte. Aber auch die Umgebung von St. Reinoldi, der Hauptkirche der Stadt, sowie die Gestaltung von Markt und Hansaplatz, letzterer war 1911 im Zusammenhang mit dem Straßendurchbruch der Hansasträße südlich des Hellwegs entstanden, blieben langandauernde Problemfälle.

Selbst in den 1920er Jahren konnte man dem Problem der Citybildung nicht durch eine planmäßige »Sanierung« beikommen. Denn ein Umlegungsverfahren für die Altstadt wurde nicht eingeleitet. Das Instrumentarium, das für den Umbau der Altstadt zur Verfügung stand, war vom Grundsatz her das gleiche wie vor 1918: Ankauf von Grundstücken und Häusern durch die Stadt sowie Fluchtlinienplanung im Zusammenhang mit Straßenverbreiterungen bzw. -durchbrüchen und (»Verkehrs«-)Platzbildungen; also fast genauso wie die Maßnahmen privater Investoren, sieht man von der Planungshoheit der Gemeinde ab. Auf dieser Basis schritt die Citybildung wiederum langsam voran, zeigte nur bruchstückhafte Erfolge und war durch ein lang andauerndes Nebeneinander von Alt und Neu begleitet. Abstoßende Zeugen dieses trägen Transformationsprozesses waren die durch die aufgerissene Blockstruktur weithin sichtbaren schwarzen Brandgiebel mitten in der Stadt: »...gleicht die Innenstadt mit ihren zahlreichen unvollendet liegengebliebenen Straßendurchbrüchen, wo die rückwärtigen schwarzen Brandmauern an die Straßenfront gerückt wurden, mit ihren teilweise ruinenhaften alten Gemäuern und auffälligen Häuschen, mit ... in die Bauflucht weit vorspringenden Häuschen heute auch nicht entfernt dem, was man unter einer modernen Großstadt versteht«, hieß es in einem Artikel der Dortmunder Zeitung vom 11. 11. 1926. Hans Strobel und sein Stadterweiterungsamt wurden dabei übrigens zum »Sündenbock« gemacht.

Wiederholt wurde das tatkräftige Eingreifen der Stadtverwaltung auch als Bauherrin gefordert, um endlich die Situation zu bereinigen. Diese hatte zwar 1921 die Bau-A.G. Hellweg als eine Art Treuhänderin für Baumaßnahmen im Zuge der Transformation der Altstadt gegründet, aber abgesehen vom Hellweghaus wurde von dieser in der Altstadt nichts gebaut. Umgekehrt entwickelte die Stadtverwaltung an der in den 1920er Jahren entstandenen großen West-Ost-Achse des Ruhrgebiets (spätere B1) eine Art Cityentlastungsgebiet. Damals nicht nur als »monumentaler Stadtprospekt« erträumt, sondern schon mit neuen Gemeinschaftseinrichtungen

gen und Anlagen wie Westfalenhalle, Forschungsinstitut, Pädagogische Akademie und Westfalenstadion bestückt. Aber genausowenig vollendet wie die Citybildung – und deshalb stellten beide sowohl in den 1930er Jahren als auch in der Nachkriegszeit wiederkehrende Aufgaben für Städtebauer und Architekten dar.

7. Die Wohnsiedlungsplanung

Neben den Neuanlagen der Industrie dokumentieren die Siedlungen der 1920er Jahre die erfolgreichen Schritte auf dem Weg zu einer modernen Großstadt. Träger des Wohnungsbaus waren vor allem große gemeinnützige Wohnungsbau-träger – meistens mit Beteiligungen durch die Industrie –; allen voran die kommunale Wohnungsbau-gesellschaft, die Dortmunder Gemeinnützige Wohnungsbau-gesellschaft.

Vergleicht man die Wohnungsproduktion bis 1926 in Dortmund mit der der übrigen deutschen Großstädte,²⁴ so zeigt sich, daß hier bis 1921/22 vergleichsweise viel gebaut wurde (was ursächlich mit der Privilegierung des Bergarbeiterwohnungsbaus zu tun hatte), während eine nach 1924 einsetzende allgemeine langsame Verstetigung in Dortmund zunächst nicht eintrat. Hier gab es erst wieder große Zuwächse ab 1927/28. Die problematischen Wohnungsverhältnisse wurden durch die Reichswohnungszählung vom 16. Mai 1927 – also vor den Eingemeindungen – offengelegt. Dortmund stand damals unter den preußischen Großstädten an fünftschlechtester Stelle: 12,1% der Haushalte besaßen keine eigene Wohnung.²⁵ Dafür wurden vor allem die geringen Wohnungsbaufördermittel, insbesondere diejenigen aus Hauszinssteuer-mitteln, verantwortlich gemacht. Denn in Dortmund waren das Hauszinssteueraufkommen sowie die Rückflüsse niedrig. Die städtischen Mittel (Haushaltsmittel plus Anleihen plus Darle-

hen der Stadtparkasse) konnten nur mit Schwierigkeiten beschafft werden. Sie beliefen sich im Durchschnitt der Jahre 1924–1926 auf 14,12 Mark je Einwohner; die Stadt Buer verfügte im Vergleich dazu nur über 5,79 Mark, die Stadt Frankfurt a.M. aber über 27,73 Mark. Der Durchschnitt in den deutschen Großstädten lag bei rund 20 Mark.²⁶ Trotzdem wurden zwischen 1918 und 1933 in Dortmund rund 19000 Wohnungen gebaut (immer jeweiliges Stadtgebiet, nicht eingerechnet die einzelnen Randgemeinden vor der Eingemeindung). Zahlenmäßig brauchte die Stadt damit keinen Vergleich – weder mit Hamburg noch mit Frankfurt oder Berlin – zu scheuen. Jedoch war kein verbindendes prägnantes architektonisches Gesamtbild der Wohnungsbaumaßnahmen, wie es z. B. die Siedlungen des Neuen Bauens charakterisiert, entstanden.

Verantwortlicher Städtebauer für die Wohnsiedlungsplanung 1918 bis 1927 war Hans Strobel, der Stadtplanung ressortübergreifend und komplex, bis hin zur Grundrißentwicklung und zu Experimenten mit Ersatzbaustoffen, verstand. Trotzdem war ihm in den 1920er Jahren keine große Anerkennung, wie sie z. B. Ernst May erhielt, vergönnt. May hatte seine, mit Strobels vergleichbare Position in Frankfurt erst ab 1924 bekleidet. Das, was als eine Grundlage für den Erfolg des Neuen Frankfurts gewertet wird, nämlich die Zusammenbindung von Stadtplanung und Wohnungswesen in einem Dezernat, war in Dortmund ab 1918 unter Hans Strobel schon gegeben und führte auch hier zu offensichtlichen und vorzeigbaren Ergebnissen, aber nicht so spektakulär wie in Frankfurt (oder Berlin, oder Köln oder Hamburg). Vielleicht kann man auch sagen, während in Dortmund bzw. im Ruhrgebiet erste Erfahrungen mit dem Massenvohnungsbau nach dem Krieg gesammelt und Auseinandersetzungen geführt wurden, konnte man anderen Ortes darauf (und auf anderes mehr) aufbauen, Fehler vermeiden und die »Früchte« ernten.

²⁴ Vgl. May, Die besonderen Verhältnisse der Großstädte, in: *Albert Gut*, Der Wohnungsbau in Deutschland nach dem Weltkriege, München 1928, S. 168 ff.

²⁵ Ebda., S. 31.

²⁶ Vgl. Greven, Die Finanzierung des Wohnungsbaus, in: Ebda., S. 105.

Die gestalterischen Vorlieben von Hans Strobel – erzählend, versinnbildlichend, hierarchisierend, »romantisch«, mit Distanz zum Neuen Bauen – führten mittels breiter bepflanzter Straßen, Plätze und Grünanlagen zu relativ »teuren« städtebaulichen Planungen. Seine Ablösung verlief zeitgleich mit der Zuwendung zum

»wirtschaftlichen Städtebau« in Dortmund. Wohnsiedlungen wurden ab 1928 straffer, rationaler, bescheidener geplant. Protagonistin dieser Entwicklung war die Ruhrwohnungsbau AG, eine Gemeinschaftsgründung der staatlichen Wohnungsfürsorgegesellschaften und der Industrie.

Volker Roscher

Stadtentwicklung und Sicherung der Wohnqualität in innerstädtischen Quartieren

Dargestellt an Hamburg-Ottensen und den auftretenden Kontexten

Gerhard Fehl zum 60. Geburtstag gewidmet

Vorbemerkung

In den letzten etwa drei Jahren ist die Stadtentwicklung wieder in das Bewußtsein der Politik getreten und Planungsinstitutionen sind gefordert, der Politik Handlungsmodelle zur Erreichung ihrer Ziele in der räumlichen Ordnung der Stadt zu unterbreiten. Viele politische Ideen und deren planerische Umsetzungen sind bereits mit mehr oder weniger Erfolg in der Vergangenheit praktiziert worden, deren Wiedervorlagen allerdings den neu entstandenen Herausforderungen an die großen Städte nicht mehr gerecht werden können. Es zeigen sich heute Kontexte auf, die noch vor 20 Jahren kaum jemand in der Planung ernsthaft in Betracht gezogen hätte: europäische Kapitalentwicklung und Standortqualität der Stadt stehen in enger Verknüpfung mit der Wohnqualität in bestehenden innerstädtischen Quartieren und den dort vorhandenen sozialen Netzen, die es schon von daher zu stützen und zu entwickeln gilt. »Dazu aber muß der Bürgersinn erneut gestärkt werden und dies ist nur durch die Einbeziehung der Bürger in die Entscheidungen der Stadt möglich.«¹ Die Kontexte der Stadtentwicklung weisen nachdrücklich auf

die lokale Wohnqualität der Quartiere hin, deren Sicherung lange unterschätzt wurde, jetzt allerdings auch als wirtschaftliche Ressource gilt.

These zur Planung

Zur Unterschätzung lokaler Quartiersqualität trug stets die Ideologie der sog. »Standortpolitik« bei, die lediglich eine Verkürzung der Antriebe der Stadtentwicklung berücksichtigte, ebenso auch die Planungsideologie selbst, denn bis zum Anfang der 80er Jahre war es die Planung, die wohl auch leitbildbedingt, dem Modernismus huldigend (Technikgläubigkeit), vieles zerstört hat, im Glauben es zu verbessern. Heute ist es die Planung, die ein neues, städtisch soziales Leitbild hat, aber nun nach angemessenen Handlungsschritten (Methoden) sucht.

Um der Sicherung der Wohnqualität in einem innerstädtischen Quartier näher zu kommen, möchte ich meine Definition der innerstädtischen Wohnqualität etwas zurückstellen und mich ein wenig von deren Realität im Wandel der Zeit – nach ihrer Entdeckung in der Bundesrepublik – leiten lassen. Das hat den Vorteil, daß beim Durchstreifen von deren vielen ideologischen Vorläufern einerseits gleich einige – für die Erhaltung der Wohnqualität untaugliche – Sicherungsinstrumente beschrieben werden können, sowie andererseits einige Kontexte der Existenzformen oder -bedrohungen der Wohnqualität auftreten.

¹ K. v. Dohnanyi, Europa, Deutschland, Hamburg, Die Stadt im Sturm der Veränderungen, in: V. Roscher (Hrsg.), i. A. des Bundes Deutscher Architekten BDA der Hansestadt Hamburg, Hamburg und Europa. Gedanken zur Stadtentwicklung und Baukultur, Hamburg, 1993, S. 35.

»Standorte mit Zukunft«

Die Wohnqualität in Hamburgs innerstädtischen Quartieren muß wohl sehr hoch sein: Die Zeitschrift *Finanztest*² hat eine Rangliste der sog. »Standorte mit Zukunft« ausarbeiten lassen und eines der wohl wichtigsten hamburgischen innerstädtischen Quartiere, Hamburg-Ottensen, liegt zwischen 236 untersuchten Gebieten in 18 bundesdeutschen Städten immerhin auf Rang drei!

Was das im einzelnen heißt, erfahren wir im Text: »Es empfiehlt sich, auch den Kauf von Wohnungen in Ortschaften, Stadtteilen oder Bezirken in Erwägung zu ziehen, die auf den ersten Blick nicht erste Wahl sind. Besonders in Großstädten wie Hamburg und Berlin gilt: Eine mittlere Wohnlage verspricht die beste Rendite.«³ Und wahrlich, der vornehme Hamburger Stadtteil Blankenese liegt erst auf dem 63. Rang. Nun hat sich die Zeitschrift *Finanztest* sicherlich nicht zur Aufgabe gemacht, die Probleme der Großstädte zu beschreiben oder gar Lösungsvorschläge dafür zu machen, sie tut jedoch eines – was in diesem Falle ganz nützlich ist –, sie weist uns auf die Realität hin. Ottensen ist seit langem in einem großen Umstrukturierungsprozeß begriffen. In Teilen Sanierungsgebiet steht es heute unter der Betreuung eines treuhänderischen Sanierungsträgers, der Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft mbH »STEG« (nicht zu verwechseln mit der ähnlich klingenden Bezeichnung der Stadtentwicklungsbehörde »STEB«).

»Städtebauliche Mißstände« und »gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse«

Die erstgenannte, also die STEG, wurde Ende der 80er Jahre gegründet, weil sich die Situation der Städte – nicht nur Hamburgs – zu ändern be-

gann und die innerstädtischen Quartiere zum wiederholten Male ins Interesse rückten. Da sich dieses Phänomen nicht nur auf Hamburg bezieht, sondern auch einen großen Anteil allgemeiner Grundlage der Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft in der Bundesrepublik aufweist, ist es ratsam, ein wenig auf die Planungsgeschichte der Bundesrepublik im Zusammenhang mit der Stadterneuerung in Hamburg einzugehen:

Der Nachkriegsaufbau und die Wirtschaftsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland hatte die Innenstädte und besonders ihre Flächennutzungen relativ unangetastet gelassen. Erst um den Wechsel in die 60er Jahre – als die Rekonstruktionsphase der Republik abgeschlossen war – rückten diese zunehmend in die Begehrlichkeiten intensiverer Nutzungen (meist Tertiär). Ebenso waren deren Randbereiche davon betroffen. Nachdem bereits 1960 ein Gesetz verabschiedet wurde, welches auf die gesamte innere Struktur der Gemeinden einwirken und dafür einheitliche Bedingungen schaffen wollte – das Bundesbaugesetz –, wurde schon 1964 das »Studien- und Modellvorhaben« praktiziert, welches Zuschüsse und Darlehen für Vorbereitende Untersuchungen, Bodenordnungsmaßnahmen und »Ersatzwohnungsbau« an die Städte und Gemeinden durch den Bund vergibt. (Durch Länder und Gemeinden waren insgesamt höhere, mindestens aber gleich hohe Beiträge aufzuwenden). Man führte 1969 dann zur »Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur« (GRW vom 6. 10. 1969 = unmittelbare Wirtschaftsförderung) den Artikel 91 a und betreffs der Strukturbeeinflussung von Zentren (Städten und Gemeinden) den Artikel 104 a (= mittelbare Wirtschaftsförderung) in das Grundgesetz ein. (Die damals regierende große Koalition im Bund machte es möglich). Die Grundlage für die §§ 71 Abs. 3 und 72 Abs. 2 (Bindungen von Ländermitteln an die Vergabe von Bundesmitteln) im dann verabschiedeten Städtebauförderungsgesetz (1971) war gelegt. Das Städtebauförderungsgesetz sprach damals in § 3 (heute § 136 BauGB) von »städtebaulichen Mißständen«, die Indikator von Sanierungen seien, wenn das Gebiet z. B. den allgemei-

² Zeitschrift *Finanztest*, Ausgabe 5/93; Sept./Oktober 1993, S. 53 ff.; (ich danke Karin Aßmus für den Hinweis sowie für die ausführlichen Gespräche zum Thema).

³ Ebd., S. 36.

nen »Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse« (also aktueller Wohnqualität!) nicht entspricht. Diese erwähnten »Verhältnisse« waren schon in einem Gesetzeskommentar zum vorher entstandenen Bundesbaugesetz (BBauG) abgeklärt worden, und so kommentierten beispielsweise Knaup/Ingenstau schon 1969: »daß Sicherheit und Gesundheit der Bevölkerung stets an erster Stelle stehen. Hierzu gehören z. B. nicht nur Verteidigung und Luftschutz, sondern auch Maßnahmen zur Bewältigung der umfangreichen Verkehrsprobleme.«⁴

»Wohnqualität«

Diese, im heutigen BauGB (§ 136) noch erhaltenen Ziffern, behandeln die Wohnqualität – wenn man so will:

- a) Belichtung, Besonnung, Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten;
- b) die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten; oder...
- c) die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten usw. Jedoch, man kümmerte sich auch um die »Funktionsfähigkeit« der Gebiete. Sanierungsanlässe lagen häufig vor, wenn »das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt« war, »die ihm nach Lage und Funktion obliegen« (damals Abs. 2 heute Abs. 2 Ziffer 2).

Maßnahmen zur »Gesundung«

Die Sanierungen (zu deutsch »Gesundungen«) betrafen hauptsächlich die innerstädtischen Quartiere. Diese oftmals noch kleinteiligen Bau- und Stadtteilstrukturen, waren nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht gerade intensiv genutzt und setzten sich häufiger aus unteren sozialen Schichten zusammen, die in relativ billigen, kleinen Wohnungen wohnten – sowie Arbeitsstätten von kleinen Quartiershandwerkern und, wie es dann bald hieß, »Tante-Emma-Läden«. Natürlich entsprachen die Gebiete dem Stand

⁴ Knaup/Ingenstau, Bundesbaugesetz mit Kommentar, Düsseldorf⁴ 1969, S. 8.

der Anforderungen an »gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse« ebensowenig wie sie den ihnen zugeschriebenen »Aufgaben« nach Lage und Funktion nachkommen konnten.

Eine der damaligen Vorstellungen der Aufgaben des Quartiers nach »Lage und Funktion« ist immer noch spektakulär, sie wurde bereits Mitte der 60er Jahre veröffentlicht: »Alster City« oder auch »Alster Manhattan« (vgl. Abb. 1). Was darunter begraben werden sollte, ist der Hamburger Stadtteil St. Georg, die Bahnhofsvorstadt.

Solche Dimensionen einer Sanierung sind letztlich aber in keiner Stadt durchgeführt worden, jedoch kam es zu einer ganzen Anzahl sog. Flächensanierungen, deren Methode es war, ganze Quartiere erst einmal abzureißen. Dann lagen diese meist jahrelang brach ohne, daß etwas passierte.⁵ Die dort vorher lebenden Menschen waren allerdings nicht mehr vor Ort. Es kam zu jenen damals viel beklagten Vertreibungen durch Flächen-Sanierungen.⁶ Das war auch die Zeit, als große Planungen für die neuen Großsiedlungen entstanden. In Hamburg wurden z. B. Steilshoop (vgl. Abb. 2, 1966–1975; 6900 Wohneinheiten) oder Osdorfer Born (Abb. 3, dieselbe Zeit; 4247 WE) geplant und etwa fünf Jahre später Mümmelmannsberg (Abb. 4, 1970–1980; 6990 WE). Viele Menschen aus den innerstädtischen Quartieren kamen hier unter.

Da die Flächensanierungen hauptsächlich aus Gründen mangelnder Kapitalsituation und weitgehender Überforderungen der Planungsinstitutionen nicht vorankamen, wurde schon bald mit dem Wohnungsmodernisierungsgesetz (WoModG, in Kraft seit 1. Januar 1977) eine weitere gesetzliche Grundlage, die kleinteiligeres Vorgehen sicherstellen sollte, eingeführt.

Hamburg allerdings hatte bereits seit 1975 ein Modernisierungsprogramm und am 26. Ja-

⁵ Vgl. G. Obrt / V. Roscher, Untersuchung des Kontextes der Zentralortausweisung zur Strukturveränderung der Neustadt Itzehoes, HfbK Hamburg, 1974.

⁶ In Hamburg leerte sich die innere Stadt eher durch Umnutzung.

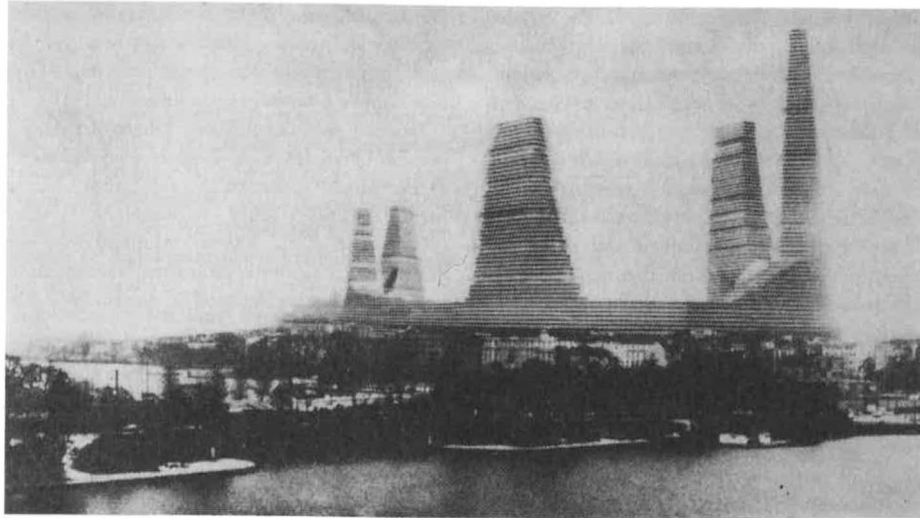


Abb. 1: Alster Manhattan auf dem Stadtteil St. Georg

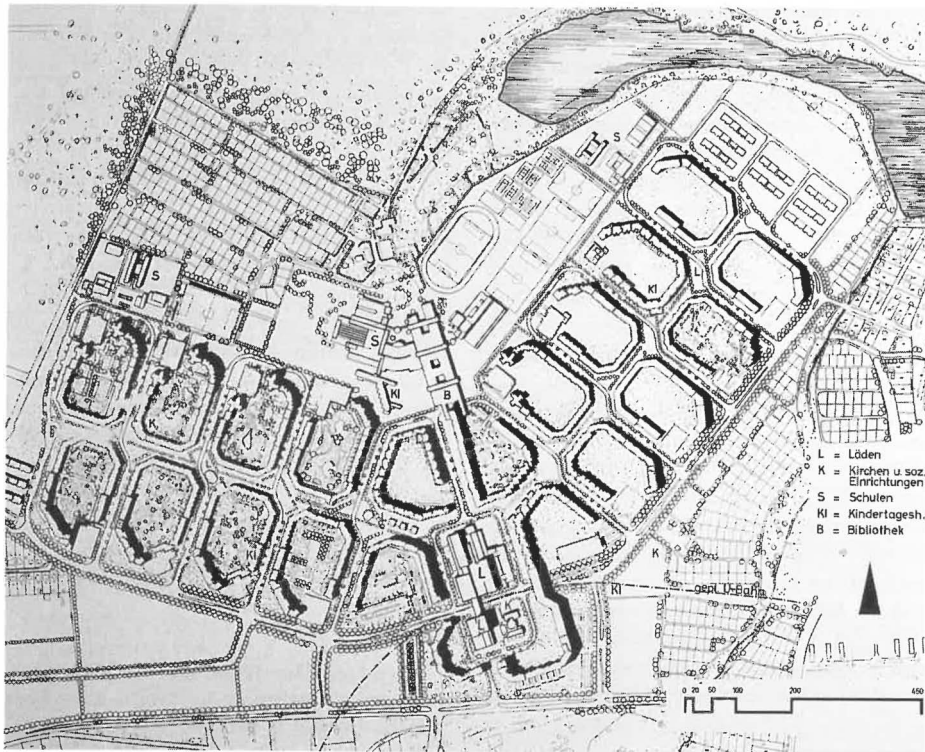


Abb. 2: Steilshoop, 6900 Wohneinheiten (1966–1975)



Abb. 3: Osdorfer Born, 4247 Wohneinheiten (ca. 1965–1975)



Abb. 4: Mümmelmannsberg (Ausschnitt), 6990 Wohneinheiten (1970–1980)

nuar 1976 brachte der hamburgische Senat in der Regierungserklärung zum Ausdruck, »daß er im Rahmen seines Konzeptes für die Stadtentwicklung einer gezielten Stadtteilentwicklung und als wichtiger Teil davon der Stadterneuerung einen besonderen Stellenwert einräumt und sie dementsprechend forciert. Die Stadterneuerungsbemühungen werden zunächst«, so hieß es damals, »auf bestimmte Stadtteile (Prioritätsgebiete) konzentriert und in den Bezirken noch intensiver betrieben, die für besonders gefährdet angesehen werden.«⁷ Hamburg wendete gleich ein ganzes Instrumentenbündel an: Sanierung nach StBauFG, sein eigenes Sonderprogramm, Vorgehen nach Einzelgebäuden, Wohnumfeldverbesserung mit einem Sonderprogramm, ... und SIKS (Stadterneuerung in kleinen Schritten, die Anwendung unterschiedlicher Förderprogramme ohne das StBauFG.) Das Wohnungsmodernisierungsgesetz wurde schon ein Jahr später überarbeitet und in das WoModEnG überführt.

Von »untypischen Citybewohnern« und »Verbesserung der Sozialstruktur«

Ottensen war seit Mitte 1974 Modellvorhaben (Karl-Theodor-Straße) und hatte seit 1978 sein 1. Sanierungsgebiet (Spritzenplatz). Sogenannte »städtebauliche Mißstände« waren auch hier ausschlaggebend. Zu erwähnen bleibt, daß die Stadterneuerung, die ja die Wohn- und Arbeitsbedingungen der Menschen im Quartier zeitgemäß gestalten wollte, in den 80er Jahren immer stärker in die Kritik geriet, denn die Menschen mußten zunehmend – trotz des kleinteiligeren Vorgehens der Planung – ihre Quartiere verlassen und fanden sich in großen Teilen in den schon benannten Großsiedlungen wieder. Die Bevölkerungsstruktur der Quartiere wurde nach und nach, aber deutlich, verändert.

Bremer hat in ihrer Untersuchung des Sanierungsgebietes Altona-Altstadt festgestellt, daß selbst die ca. 30% verbliebenen Bewohner wohl

⁷ Baubehörde Hamburg, BSE 8/1976, Informationen über Erneuerungsaktivitäten in Hamburg, Stand August 1976.

mit einer verbesserten Wohnungsausstattung zufriedener waren – wie vorher mit der alten übrigen auch –, die Wohnqualität des Quartiers jedoch wurde insgesamt schlechter eingeschätzt als vorher: Die sozialen Kontakte hatten abgenommen.⁸

Bereits seit 1973 machte auch das böse Wort von den »untypischen City-Bewohnern« die Runde, deren Verlagerung, wie es hieß, »durchaus politisch verantwortet werden« konnte.⁹ Ein Leitmotiv war stets die angestrebte »Verbesserung der Sozialstruktur«.

Langsamer Wandel in der Planungsauffassung

Diese Aufweichung des Quartierzusammenhangs wurde vor Ort stets als Angriff auf die Wohnqualität (und eben nicht Verbesserung) gesehen und war daher lange strittig. Jedoch konnte nach Rezeption von außerhamburgischen Methoden (z. B. der Anwaltsplanung in Hannover-Linden oder der alternativen Sanierungsträger in Berlin) zunächst durch Sanierungsbeiräte und Sanierungsbeauftragte eine gewisse Beruhigung verbreitet werden. 1985 kam es nach heftigen Auseinandersetzungen dann zur Einführung »Alternativer Sanierungsträger« – für mein Dafürhalten einer der damals wichtigsten Schritte in Richtung auf ernsthafte Versuche der Sicherung der Wohnqualität in innerstädtischen Quartieren. Alternative Träger übernehmen hierbei eine Vermittlungsfunktion zwischen Behörde und Bewohnern und treten damit in eine an dieser Stelle bisher bestehende gesellschaftliche Lücke. Sie sind sachkundig und beraten qualifiziert die Bewohner, führen alle nötigen Verhandlungen und schließen den Sanierungsvertrag mit der Freien und Hansestadt. Seit 1988 wurde über die Einführung der STEG verhandelt, die den Ansprüchen nach den Forde-

⁸ D. Bremer, Die räumlich-soziale Bedeutung von städtischen Umstrukturierungsprozessen am Beispiel von Altona-Altstadt / St. Pauli-Süd (1987, 294), (Diss. HfbK), Hamburg 1987, S. 294.

⁹ H.-E. Lindemann, Wohnen in der Innenstadt, in: Stadtbauwelt 37 (1973), S. 56.

rungen zur Einführung der »behuhsamen Stadterneuerung« gerecht werden sollte. Sie erhielt eine Zuständigkeit für ein Gebiet, das einen großen Teil des in den Behördenplanungen als »Westliche Innere Stadt« (WIS) bezeichneten Gebietes ausfüllt sowie zwei Prioritätsgebiete, das Karolinen-/Schanzen-Viertel und Ottensen.

Die Einschätzung der STEG fällt immer noch schwer, da einerseits eine eindeutige Sozialverpflichtung ihrerseits fehlt – wie sie z. B. die Grundsätze der STERN Berlin aufweisen. Andererseits macht sie selbst Mieterberatung bei ihren eigenen Betreuungsprojekten und soll in Zukunft aus ihrem Treuhandvermögen auch noch Profite erwirtschaften. Diese Tatsache macht ihre Lage prekär.

Am 1. Oktober 1991 beschloß dann der Hamburger Senat die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes (S 2), des Osterkirchenviertels, nach § 142 des BauGB. Daß damit auch der sog. »Genehmigungsvorbehalt« nach § 144 BauGB wirksam wird, der Beseitigung, Errichtung oder Änderung von baulichen Anlagen, wertsteigernde Veränderung auf einem Grundstück, Verkauf, Beleihung oder den Abschluß eines befristeten Pacht- oder Mietvertrages genehmigungspflichtig macht, ist für die Sicherung der Wohnqualität sicherlich nicht zu unterschätzen, bleibt aber auf das Gebiet allein beschränkt. Wenn man sich allerdings ansieht, daß die das Quartier seit langem beeinflussenden größeren und Groß-Projekte¹⁰ gerade außerhalb liegen, dann wird die förmliche Festlegung bald zu einem stumpfen Schwert.

Ein Blick in die Wohnungs-Verkaufsanzeigen des Hamburger Abendblattes verdeutlicht dieses: »Ottensen« steht dort z. B. zu lesen, »120 qm Wohnung für 500 000 DM«. Diese Preise passen allerdings nicht zu der hier vorherrschenden Bevölkerungsschicht, deren Einkommen eher am unteren Ende der Einkommensskala liegt. Dar- aus ergibt sich mittelfristig eine schleichende Um-

wandlung des Viertels und damit der Verlust von Wohnqualität; das heißt in diesem Viertel Verlust von Kommunikation, Nachbarschaftshilfe, -aushilfe und billigem Wohnraum. Dieses ist der Hintergrund der eingangs erwähnten Studie der Zeitschrift Finanztest.

Einen sehr deutlichen Hinweis geben auch die Ergebnisse der Untersuchung von Bremer, die eine Erhöhung der Mietbelastung am Haushaltseinkommen um 100%, d. h. im Falle ihrer Untersuchung (Altona-Altstadt) von durchschnittlich 12,5% auf 25% nach der abgeschlossenen Sanierung feststellte.¹¹ Eine Untersuchung von Heike Herrmann in der südlichen Neustadt, einem der fünf ärmsten Viertel in Hamburg und der neue Standort des Großverlagshauses Gruner & Jahr, kommt zu rapiden Steigerungen der Mietbelastung schon im Vorfeld der Errichtung des neuen Verlagshauses.

Das Gebiet hatte mit die niedrigsten Mietsätze in Hamburg. Zum Zeitpunkt der Untersuchung, 1991, lagen die Mieten durchschnittlich schon bei bis zu 11 DM/qm. Die Infrastruktur der kleinen Geschäfte stirbt aus und wird durch Superstrukturen ersetzt. Die Umstrukturierung bringt gleichzeitig eine Welle von Modernisierungen, sowohl der Ladenlokale wie der Wohnungen in Gang. Die erste Schutzmaßnahme wurde erst jetzt ergriffen, obwohl die schleichende Veränderung des Viertels schon seit Anfang der 80er Jahre läuft.¹² Dieser Erlaß einer sozialen Erhaltungsverordnung nach § 172 Abs. 1 Ziffer 2 BauGB, legt zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung fest, daß der Abbruch, die Änderung oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen der Genehmigung bedürfen und für ein Jahr zurückgestellt werden können.¹³ Jedoch an diesem Instrument labo-

¹¹ D. Bremer (s. A 8), S. 297.

¹² Alle Angaben nach: »Neustadt: Kaum wiederzuerkennen« (Interview mit Heike Herrmann), in: Mensch Mieter/in, Nr. 5, Oktober 1992, Zeitschrift hrsg. von Mieter helfen Mietern, Hamburger Mieterverein e.V., S. 3 f.

¹³ Diese Maßnahme allerdings könnte auf einen Paradigmenwechsel in der hamburgischen Planung hinweisen.

riert man im Senat noch. Seine langfristige Eignung ist auch fraglich.

Wollte man stattdessen das Instrument der förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet als Schutzmaßnahme verallgemeinert anwenden, würde das wohl einerseits die soziale Problemlage berücksichtigen, andererseits jedoch die Politik überfordern. Sollte diese Maßnahme greifen, würde sie dem Sinn des BauGB entgegenstehen, denn »die Eingriffsregelungen des Gesetzes, besonders die Eingriffe in private Verfügung über Grund und Boden, konnten bei ihrer Genese politisch nur damit gerechtfertigt werden, daß sie zum Ziel haben, langfristig die Gebiete der Stadt, die aufgrund ihrer strukturellen Probleme aus dem über den Markt gesteuerten Prozeß der Selbstregulation herausgefallen sind, aufzuwerten und langfristig wieder an diese Marktprozesse heranzuführen.«¹⁴ Die Wohnqualität, so folgt daraus, wird sich also ohnehin – neutral ausgedrückt – verändern (müssen). »Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind (eben) Maßnahmen«, so steht es in § 136 Abs. 2 BauGB, »durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Mißstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird.«

Neue Paradigmen in der Planung (?)

Die Menschen in Ottensen verstehen das sehr genau und lehnen deshalb auch die Definition der »städtebaulichen Mißstände« für ihr Gebiet ab. Sie bevorzugen die Bezeichnung »Sozialer Brennpunkt« Ottensen/Altona.¹⁵ Es ist verwunderlich, daß sie diesen doch eher stigmatisierenden Begriff aufgreifen, allerdings zielen sie damit auf einen erst in jüngster Zeit in Hamburg entwick-

elten Ansatz unter dem Thema »Soziale Großstadt Strategie«. Der Senat hatte am 15. September 1992 eine von der damaligen Stadtentwicklungssenatorin Traute Müller vorgelegte Drucksache zur Verbesserung der Stadtteilentwicklung beschlossen, womit er erstmals Gelder bereitstellte, um in den Gebieten der Westlichen Inneren Stadt, Jenfeld und Dulsberg mit einem konzeptionellen Ansatz der stärkeren Berücksichtigung von Initiativen, Bewohnergruppen und anderen Interessenvertretern zu entsprechen. Die Mittel sollen übrigens selbstbestimmt verwaltet werden. Sie sind allerdings noch so gering, daß bisher lediglich der Ansatz zählt, wenn nicht gar die geringe Mittelhöhe den Ansatz ohnehin ad absurdum führt. Es wäre allerdings der erste – wenn er denn ausgebaut werden würde –, der städtische Probleme nicht mehr auf bauliche Definitionen reduziert, sondern auf soziale erweitert. Dirk Schubert hält ihn in der Bundesrepublik für einmalig und schon von daher positiv.¹⁶

Lokale Vorstellungen von der Wohnqualität

Die Menschen in Ottensen haben sich seit einigen Jahren in diese Richtung gehend organisiert und entsprechende Planungen für ihr Viertel unterbreitet und darin auch dezidierte Vorstellungen von der Wohnqualität entwickelt: »Das Modell Ottensen«, so ist einem Papier der »Initiative Zeise-Wiese« zu entnehmen, »das bedeutet: Nachbarschaftlichkeit, Aufeinanderzugehen, ein Bedürfnis nach Kommunikation, ein Weniger an Ausländerfeindlichkeit, ein Mehr an Toleranz und die Chance zu unterschiedlichen Lebensformen. Ansätze zu einem Verständnis von Stadtteilentwicklung, das die Interessen der AnwohnerInnen berücksichtigt.«¹⁷ Dieser Definition ihrer Vorstellungen von Wohnqualität ver-

¹⁴ A. Pfadt, Umstrukturierung und Verdrängung als Folge von Stadterneuerung und Wohnungsnot – zum Beispiel in Hamburg. Ein Beitrag zur Diskussion um »Gentrification«, in: Jahrbuch Stadterneuerung 1992, Beiträge aus Lehre und Forschung an deutschsprachigen Hochschulen, Berlin 1992, S. 120.

¹⁵ Zeise-Wiesen-Initiative, Vorschläge zur Bebauung der Zeise-Wiese, o. O. (Hamburg-Ottensen), o. J. (1992?), o. Pag. (S. 3).

¹⁶ D. Schubert, Vom »Unternehmen Hamburg« zur »Sozialen Großstadtstrategie« – Stadtentwicklung, soziale Brennpunkte und neue Planungskultur, in: Deutsches Architektenblatt 8/93, S. HS 154.

¹⁷ Zeise-Wiesen-Initiative (s. A 15), S. 3.

suchen sie nachzukommen, indem sie sich zu mehrfach vernetzten Initiativen und Gruppen zu sammengefunden haben und versuchen, im Neubau, auf der brach liegenden Zeise-Wiese dieses Modell quartiersverträglich im sozialen Wohnungsbau zu realisieren.

Es bleibt anzumerken, daß sie eigentlich alle vorhatten, diese Vorstellungen im Bestand zu realisieren, jedoch wegen des angespannten Wohnungsmarktes gezwungen waren, sich über Neubau Gedanken zu machen. Anliegen ist ebenso die Wohnqualität des gesamten Viertels. Dazu gehört auch der Erhalt der noch vorhandenen kleinen Gewerbestruktur, die sehr unter dem bereits laufenden Verdrängungsprozeß leidet. Die Sicherung bzw. die Neuansiedlung des kleinen Gewerbes wird auch im Zusammenhang mit den Arbeitsstätten im Quartier und der Verringerung des Verkehrsaufkommens in der gesamten Stadt begriffen.¹⁸

Um einen stadtteilumfassenden Ansatz zu erreichen, hatte sich 1993 die Stadtteilkonferenz Ottensen gebildet. Sie ist ein Zusammenschluß verschiedener vor Ort ansässiger und tätiger Stadtteilgruppen, -zentren, Initiativen, Behördenangehöriger (Schulen, Amt für soziale Dienste) und anderer Organisationen und Institutionen (Mieterverein MhM, Sanierungsträger, Kirche etc.). Sie will vor allem eine integrierte Zusammenschau der Vorgänge im Viertel leisten und ist damit ein Beispiel dafür, was zur Zeit in der Bundesrepublik in vielen größeren Städten entsteht und schon alte Vorbilder in den USA hat: die intermediären Institutionen.¹⁹ Diese ber-

¹⁸ Ebda., S. 8 und passim.

¹⁹ K. Selle, Neue Institutionen für die Entwicklung städtischer Quartiere, oder: warum entstehen intermediäre Organisationen?, in: Jahrbuch Stadterneuerung 1990/91, Beiträge aus Lehre und Forschung an deutschsprachigen Hochschulen, Berlin 1991, S. 69 ff.; ders., Zu Reichweite und Voraussetzungen des Bewohnerengagements im Wohnbereich – Zwölf Thesen, in: J. Boll / R. Huß / W. Kiehle, Mieter bestimmen mit. Ein Modell der Mietermitbestimmung für Siedlungen von Wohnungsunternehmen, Darmstadt 1993, S. 13 ff.

gen gegenwärtig m.E. die größten Chancen einer integrierten, quartiersbezogenen Stadtteilentwicklung und somit der Sicherung der Wohnqualität in innerstädtischen Quartieren.

Zum Zusammenhang von Quartiers-Wohnqualität und Stadtentwicklung

Es fehlen in Hamburg (nach Hamburgischer Landesbank) mindestens 90 000 Wohnungen bis zur Jahrtausendwende, jährlich werden augenblicklich etwa 5 000 bis 6 000 Wohnungen gebaut, jedoch kommen zwischen 600 und 4 000²⁰ in Abgang – durch Abbruch oder Umnutzung. Ebenso liefen 1992/93 ca. 70 000 Sozialwohnungen aus der Bindung. Diese, nach Millionären gerechnet, reichste Großstadt Europas, Hamburg, weist etwa ein Drittel ihrer Einwohner auf, die wenig Chance auf Versorgung mit Wohnungen auf dem freien Markt haben und unter die Armutsgrenze fallen:

- 27% aller Hamburger Haushalte verfügten 1992 nur noch über ein Jahreseinkommen von Brutto 22 000 DM,
- 11% der Erwerbstätigen verdienten unter 1 400 DM monatlich und
- 1990 gab es in der Stadt 181 000 Sozialhilfeempfänger.

Gleichzeitig – und das kommt hinzu – bescheinigte eine Studie des Ifo Instituts und der Kienbaum Beratungsgesellschaft, daß die Wirtschaft den Standort Hamburg favorisiert, jedoch als wesentlichsten Mangel die fehlenden Wohnungen sieht, weil sie keine Unterbringungsmöglichkeiten für ihre Fachkräfte findet. Es sind gerade auch diese Fachkräfte, die in innerstädtischen Quartieren drängen und um Wohnungen konkurrieren, die zum Verkauf angeboten werden und dabei meist, wegen ihrer größeren Zahlungsfähigkeit, dominieren.

Der soziale Friede in der Stadt ist seit längerem stark gefährdet und drückt sich u. a. auch in

²⁰ Der Autor neigt letzterer Zahl zu, schon aus dem Grunde, daß sich die Warteschlangen der Wohnungsbewerber nicht sichtbar abbauen.

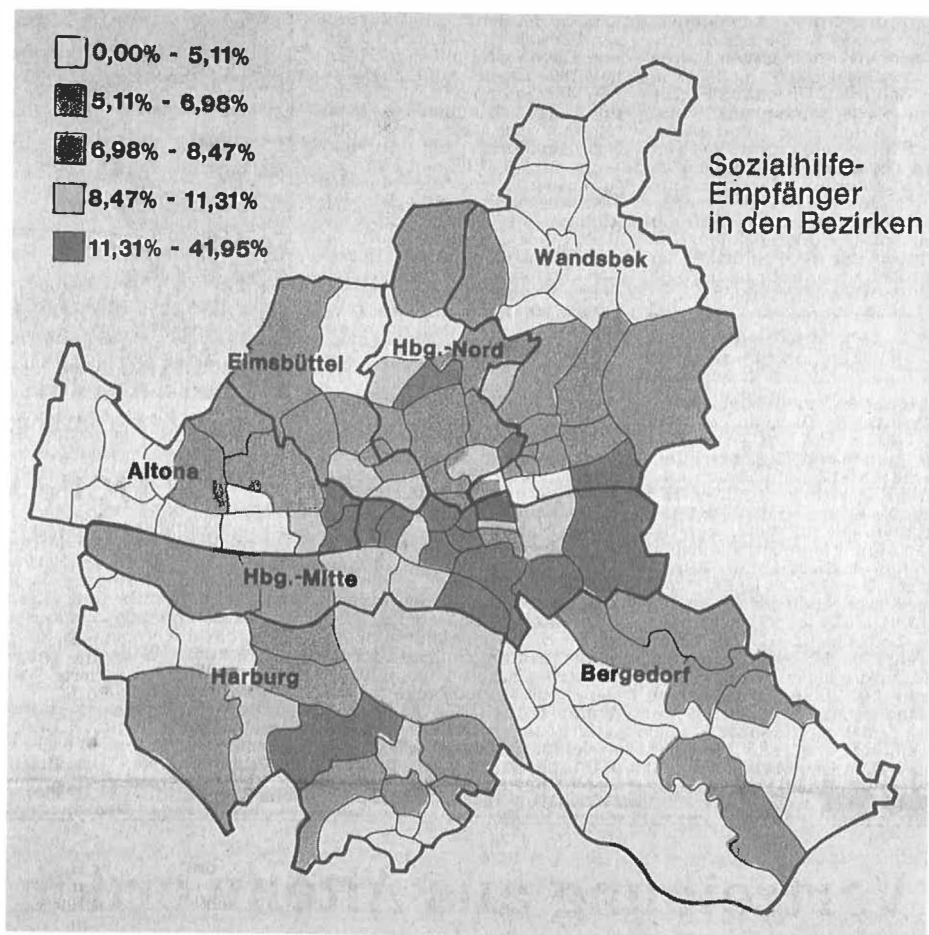


Abb. 5: Sozialatlas von Hamburg: Gewinner und Verlierer wohnen in unterschiedlichen Stadtteilen

den Wahlergebnissen aus (rechte Protest-Stimmen). Hinzu kommt, daß im Zuge des EG-Zusammenschlusses (jetzt EU) mit starken Beeinflussungen der Metropolen gerechnet werden muß. Eine Studie des Instituts für Raumplanung an der Universität Dortmund und des Lukács-Instituts für Sozialwissenschaften an der Universität Paderborn, die im Auftrag des Bundesbauministeriums erstellt wurde, weist auf die Bedeutung des Binnenmarktes für die Regionen und Metropolen hin: Es wird Gewinner und Verlierer geben, in einem bisher nicht gekannten Aus-

maß. Diese werden sich nicht nur zwischen den Regionen und Metropolen ergeben, sondern auch innerhalb der Metropolen selbst.²¹

²¹ Raumordnerische Aspekte des EG-Binnenmarktes; *Institut Raumplanung Universität Dortmund*, Studie A, Auswirkungen des europäischen Binnenmarktes auf die Raum- und Siedlungsstruktur in Westdeutschland; *Lukács-Institut für Sozialwissenschaften an der Universität – GHS – Paderborn*, Studie B, Problemwahrnehmung und Handlungsmög-

Daher bedürfen die hohen lokalen Quartierpotentiale ebenso einer Unterstützung wie die regionalen Potentiale. Das »soziale Kapital« so Dangschat, gilt es zu erkennen und zu stützen,²² und Hamburgs Oberbaudirektor kommt in seinem neuen Buch gar zu der Einschätzung: »Die Zukunft der Metropolregion wird zunehmend mehr vom sozialen Klima abhängig sein (...) vom Umgang mit Minderheiten, von echter Offenheit für die multikulturelle Gesellschaft, von Toleranz gegenüber Andersdenkenden, von dem Verhalten gegenüber Ausländern, der Integrationsfähigkeit der Politik zu aktiver Konfliktlösung insbesondere bei sozialen Problemen.«²³

Zusammenschau von (vorläufigen) Sicherungsmaßnahmen innerstädtischer Wohnqualität

Das notwendige Maßnahmenbündel zur Erhaltung der Wohnqualität in innerstädtischen Quartieren, kann nur unter dem Ansatz der »Sozialen Großstadtstrategie« gefaßt werden, d. h., daß die Bereiche Lokales, Gesamtstädtisches und Regionales vorbehaltlos integriert behandelt werden müssen. Der Erhalt der lokalen Wohnqualität, ist in erster Linie nicht nach baulichen Kriterien zu betrachten, sondern nach sozialen. Die soziale Integration der Gesamtstadt geht vor einer in Teilbereichen prosperierenden zweiten, anderen Lokalität. Die »solidarische Stadt«, Teil eines Szenarios bei der Stadtentwicklungsbehörde Hamburg, muß angestrebt werden.

Die bisherigen Instrumente sind nur wenig auf die neue, zugespitzte gesellschaftliche Situation zugeschnitten, daher sind – neben deren notwendiger Ausdifferenzierung – die vorhande-

lichkeiten regionaler Akteure gegenüber dem EG-Binnenmarkt (1991), im Auftrag des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (veröffentlicht: Bonn 2/92). Ich danke Hildegard Kösters für den Literaturhinweis.

²² J. Dangschat, Soziale Brachen, in: *Der Architekt* 10/1993, S. 582.

²³ E. Kossak, Stadt im Überfluß, Optionen für die wachsende Stadt, Hamburg 1993, S. 7.

nen weitausgreifend anzuwenden und weiterzuentwickeln:

I. Wohnungsmarkt

- der soziale Wohnungsbau muß kontinuierlich erfolgen und nicht in Schüben;
- die Bindungen sind langfristig zu gestalten, späterhin dauerhaft, da sonst eine stete Wiederholung des Mangels preiswerten Wohnraums in der Stadt vorprogrammiert ist;
- der Wohnungsbestand, besonders der preiswerte, muß wirksam geschützt werden: Darunter fällt die Überwachung der Mietpreise ebenso wie die Wohnungspflege, d. h. Überwachung der Instandhaltung und der Zweckentfremdung;
- der Mieterschutz muß wirksam ausgeübt werden;

II. Planung

- eine flächendeckende Anwendung der förmlichen Festlegung der Sanierungsgebiete ist empfehlenswert,²⁴
- die materiellen Werte der Wohnqualität der innerstädtischen Quartiere (wie soziale Kontakte und Hilfen, sowie Recht auf Bleiben, Recht auf Heimat) sind in den Sozialplänen nach § 180 BauGB zu berücksichtigen,
- es ist nicht nur eine Planungsfolgen-, sondern eine Maßnahmenfolgen-Abschätzung für größere Einzelmaßnahmen im Stadtzusammenhang von unabhängigen Gutachtern durchzuführen. Sozialverträglichkeitsprüfungen sollten obligatorisch werden (wie z. B. die Umweltverträglichkeitsprüfungen);
- in förmlich festgelegten Gebieten sollte die Stadt das Vorkaufsrecht extensiv ausüben und die Überführung der Bindung der Sanierungsmittelzuwendungen an langfristige bis unbefristete Mietpreisbindungen betreiben. Dasselbe gilt für die Anwendung von Modernisierungs- und Instandsetzungsprogrammen,

²⁴ Vgl. zur Maßnahme der flächendeckenden Sanierungsgebietsausweisung H. Blumenfeld, Vom Kampf gegen den Kahlschlag, in: *Die alte Stadt* 3/88, S. 324.

- ferner sollte eine extensive Anwendung der Erhaltungsverordnung nach § 172 Abs. 2 BauGB erfolgen;
- Zusammenwirken mit lokalen Gruppen und ernsthafte Einbeziehung ihrer Probleme und Vorhaben (z. B. als »Stadtdialog«),²⁵
- Unterstützung und Zusammenarbeit lokaler, intermediärer Gruppen,
- und Nutzung und Förderung lokaler Potentiale (Infrastruktur, Sozialkapital).

Bevor ich aber nun aufzählend so fortfahre, möchte ich das ganze mit den Worten eines der

wohl bedeutendsten Planer unseres Jahrhunderts zusammenfassen. Hans Blumenfeld hatte nämlich ähnliche Erfahrungen mit der Sanierung bereits in den 40er Jahren in New York, USA, gemacht und versuchte seinen Freunden, die ihn nicht so recht verstanden, das Problem mit Hilfe eines einfachen Bildes zu verdeutlichen, er sagte ihnen: »Wenn man jemandem helfen will, der seine Hosen abgewetzt hat, kauft man ihm eine neue oder flickt die alte, man reißt ihm jedoch nicht die Hose vom Leib. So einfach ist das wirklich.«²⁶

²⁵ In Hamburg wurde am 14. Mai 1993 der sog. »stadtdialog Hamburg« von Stadtentwicklungssenatorin Traute Müller eingeführt, der den Beginn des Versuches einer Einbeziehung aller Bevölkerungsschichten in die Stadtplanung und -entwicklung darstellt, der leider nach ihrem Rücktritt und der Neuinstallation des Hamburger Senats noch nicht wieder aufgenommen worden ist; vgl. auch: stadtdialog Hamburg, Dokumentation des stadtdialog Hamburg, 14. Mai 1993, hrsg. von der *Stadtentwicklungsbehörde Hamburg*, Referat für Öffentlichkeitsarbeit, Red. R. Butt / R. C. Culemann, Hamburg 1993.

²⁶ Hans Blumenfeld, Stadtplaner, »...es sei denn, sie bauen eine humane Stadt«, Autobiographie 1892–1988, hrsg. von V. Roscher, Basel/Berlin/Boston 1993, S. 167 und passim.

Autoren

WOLFGANG BEHRINGER promovierte 1985 in München mit einer vergleichenden Regionalstudie »Hexenverfolgung in Bayern«. Nach mehreren Studien zur Geschichte der Stadt München seit 1991 Koordination eines Projektes zur vergleichenden Städte-Ikonographie an der Universität Bonn.

HEINRICH HEIDEBRECHT, geb. 1958 in Nowosibirsk. Studium der Architektur an der Nowosibirsker Ingenieurschule, danach Tätigkeit am dortigen Projektinstitut für Hochbau. 1986 Aussiedlung nach Deutschland. Zur Zeit Tätigkeit als Architekt in Stuttgart.

RENATE KASTORFF-VIEHMANN ist Professorin für Bau- und Planungsgeschichte an der Fachhochschule Dortmund; DR.-ING. URSULA VON PETZ ist Akademische Oberrätin am Institut für Raumplanung an der Universität Dortmund; MANFRED WALZ ist Professor für Städtebau und Stadtbaulehre an der Fachhochschule Dortmund.

WINFRIED MÖNCH (1957), nach Studium der Geschichte, Geschichte der Naturwissenschaf-

ten und Technik an der Universität Stuttgart wiss. Mitarbeiter am Projekt Wirtschaftsbibliographie des deutschen Südwestens bei der Robert-Bosch-Stiftung. Verschiedene Arbeiten zur Stadtgeschichte Stuttgarts.

VOLKER ROSCHER (vgl. Die alte Stadt 3/1991, S. 295).

WOLFGANG SCHMIDT (1958), nach Studium der Geschichte und Politikwissenschaft Promotion zum Dr. phil. 1988 am Lehrstuhl für bayerische Landesgeschichte in München. Seit 1989 Lehrstabsoffizier für Militärgeschichte an der Offizierschule der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck.

HARTMUT H. TOPP (1951), ist Professor an der Universität Kaiserslautern und Leiter des Fachgebietes Verkehrswesen. Beratender Ingenieur und Mitinhaber des Planungsbüros Retzko + Topp in Darmstadt, Düsseldorf und Dresden. Forschungsschwerpunkte u. a. Verkehrssicherheit, Verkehrsverminderungskonzepte und Straßenraumgestaltung.

Notizen

*Städtebauförderung in Deutschland**Resolution der Arbeitsgemeinschaft**»Die Alte Stadt e.V.«*

Die Vertreter der 180 Mitgliedsstädte der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V. haben am 22. Oktober 1993 folgende Resolution gefaßt:

1. Die Erhaltung und Erneuerung der Städte und Gemeinden in Deutschland ist eine nationale Aufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden.
2. Mehr als zwei Jahrzehnte haben gezeigt, daß Stadterneuerung eine Daueraufgabe ist und im Spektrum aktueller und künftiger Aufgabenfelder der Stadtentwicklung unzweifelhaft den ersten Rang einnimmt.
3. Städte haben hierzulande eine unersetzbare identitätsstiftende, mithin zentrale politische Funktion. Die Erhaltung und Erneuerung dieser Stadt muß auch in Zukunft einen hohen Stellenwert haben, um die vorrangigen Ziele – Bewahrung des städtebaulichen Erbes, Verbesserung der Wohnverhältnisse und Umweltqualität sowie die Begleitung des wirtschaftlichen Strukturwandels – erreichen zu können.
4. In diesem Zusammenhang hat die Städtebauförderung hohe kulturelle, gesellschaftspolitische und wirtschaftliche Bedeutung.
5. Auch in Zukunft müssen Bund und Länder die Städtebauförderung finanziell unterstützen, damit diese zentrale Gegenwarts- und Zukunftsaufgabe erfüllt werden kann.
6. Die Einbeziehung der Städte und Gemeinden in den neuen Bundesländern in die Städtebauförderung – auch unter Verschiebung seitheriger Förderprioritäten – ist notwendig und wird nachdrücklich begrüßt.
7. Ein Aussetzen beziehungsweise ein völliger Wegfall der Städtebauförderung in den alten Bundesländern kann – in Verantwortung der

bedeutenden nationalen und kommunalen Aufgabe – nicht hingenommen werden.

8. Nur mit hinreichenden Haushaltsmitteln des Bundes und der Länder lassen sich die investiven Anstoßeffekte auch auf privater Seite erzielen, die – auf Kontinuität bauend – die Stadterneuerung zur gemeinschaftlichen Aufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden haben werden lassen.

Erster Vorsitzender: *Ulrich Bauer*, Oberbürgermeister

Generalsekretär: *Dr. Otto Borst*, Universitätsprofessor

*Reaktionen auf die Resolution**Dr. Wolfgang Schäuble*

Vorsitzender der CDU / CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag

»Vor dem Hintergrund der wiedergewonnenen Deutschen Einheit, der besonderen Lage der neuen Länder und der gebotenen Solidarität mit ihnen hat der Gesetzgeber für 1993 dem Einsatz der Städtebauförderungsmittel in den neuen Bundesländern Priorität eingeräumt und keinen neuen Verpflichtungsrahmen für Finanzhilfen in den alten Bundesländern zur Verfügung gestellt. Ich habe mich zusammen mit den Wohnungs- und Städtebaupolitikern meiner Fraktion frühzeitig und deutlich gegen eine Interpretation dieses Beschlusses als Signal für eine endgültige und völlige Einstellung der Bundesfinanzhilfen ausgesprochen. Der im April letzten Jahres zwischen Bundesfinanzminister, den Länderfinanzministern und Vertretern der Bundestagsfraktion gefaßte Beschluß sah dazu bekanntlich vor, daß der Verpflichtungsrahmen für die Städtebauförderung in den alten Bundesländern mit 80

Mio. DM jährlich ab 1994 fortgeführt werden kann. (...) In Anbetracht der Notwendigkeit einer Konsolidierung der öffentlichen Haushalte glaube ich, daß damit hinreichende Haushaltsmittel für die Städtebauförderung bereitstehen.«

Achim Großmann MdB

Wohnungspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion

»Ihre Argumentation hinsichtlich der städtebaulichen, kulturgeschichtlichen und wirtschaftspolitischen Bedeutung der Städtebauförderung stößt seitens der SPD-Bundestagsfraktion auf große Zustimmung.

(...) Von daher ist es völlig unverständlich, daß die Bundesregierung die ursprünglich für 1993 vorgesehenen Bundesfinanzhilfen für die alten Bundesländer in Höhe von 380 Mio. DM völlig gestrichen hat.

(...) Für uns ist es unbestritten, daß die Sanierungsoffensive in den östlichen Bundesländern fortgesetzt werden muß. Allerdings dürfen diese Maßnahmen und die dafür 1993 und 1994 veranschlagten Mittel in Höhe von 1 Mrd. DM nicht zu Lasten der westlichen Städtebauförderungsmittel gehen.

(...) Die im Verpflichtungsrahmen für 1994 vorgesehenen Finanzmittel in Höhe von 80 Mio. DM halten wir aber für viel zu gering. (...) Deshalb hat die SPD-Bundestagsfraktion im Zuge der abschließenden Beratungen über die Städtebauförderungsmittel für das Jahr 1994 eine Erhöhung der Finanzmittel für die westlichen Bundesländer auf 380 Mio. DM gefordert.«

Hans P.H. Schuster MdL

*Mitglied des Ausschusses für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau
Vorsitzender des Arbeitskreises Denkmalpflege und Vizepräsident des Landesheimatbundes von Sachsen-Anhalt*

»(...) Ich halte allerdings seitens des Bundes eine vernünftige Reduzierung der Städtebauförderung in den Altbundesländern zugunsten der neuen Bundesländer für eine zeitweilig notwendige Lösung.«

Dr. Hermann Otto Solms

Vorsitzender der FDP-Bundestagsfraktion

»(...) Im Bundeshaushalt ist für das Jahr 1994 für die Städtebauförderung ein Verpflichtungsrahmen von insgesamt 1 Mrd. DM veranschlagt. Davon sind 920 Millionen DM für die neuen Bundesländer und lediglich 80 Millionen für die alten Bundesländer vorgesehen. (...) Mittelfristig muß allerdings auch in den alten Ländern dem tatsächlichen Bedarf Rechnung getragen werden.«

Dr. Ilja Seifert MdB

Wohnungspolitischer Sprecher der PDS / Linke Liste

»Meines Erachtens dürfen die Städte und Gemeinden in Ost- und Westdeutschland in Fragen der Wohnungsbau- und Städtebauförderung nicht gegenseitig ausgespielt werden.«

Werner Schulz MdB

Parlamentarischer Geschäftsführer Bündnis 90 / Die Grünen

»(...) Zu Ihrer Resolution kann ich nur sagen, daß ich in allen Punkten übereinstimme.«

Rudolf Scharping

Ministerpräsident des Landes Rheinland-Pfalz

»Neben einem denkmalgerechten Erhalt geht es dabei aber auch um eine sozialverträgliche Perspektive: Verdichtetes und energiesparendes Bauen sind zu fördern. Alte, Behinderte und Familien müssen weiter Platz in den alten Ortskernen finden und die Mietbelastungen tragen können.«

Rudi Geil

Innenminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern

»(...) Ich begrüße auch die deutliche Verschiebung der Förderpriorität zugunsten der Beitrittsländer und erkenne an, daß diese Tatsache in den alten Ländern verständnisvoll akzeptiert wird. Ein völliger Wegfall der Städtebauförderung

mittel in den Altländern wäre angesichts der dort noch zu erfüllenden Aufgaben bei der Stadterneuerung und als Strukturhilfe ein Weg in die falsche Richtung.

Es sind gerade die staatlichen »intensiven Anstoßeffekte«, die dazu führen, daß unsere Städte mit Hilfe privater Bauherren wieder gesunden. Das mittelständische Bauhandwerk wird dadurch darüber hinaus gestärkt.«

Gerhard Mayer-Vorfelder
Finanzminister des Landes Baden-Württemberg

»(...) Auch die Stadt- und Dorfsanierung muß sich dem enger werdenden Finanzvolumen anpassen. Mir ist durchaus bewußt, daß die investiven Anstoßeffekte dieser Programme erheblich sind. Gleichwohl werden wir auch diese Programme nicht mehr im bisherigen Umfang fortführen können.«

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung Land Brandenburg

»(...) Innerhalb des Landes Brandenburg besteht das Ziel, Schwerpunkte für eine gezielte Fördertechnik der Landesregierung zu setzen, die wiederum Initialwirkung auf das jeweilige räumliche und sachliche Umfeld ermöglichen. Es sind dies z. B. 13 Städte, die als 11 »Regionale Entwicklungszentren« zunächst einer Stabilisierung bedürfen und künftig auch Entlastungsaufgaben für den Berlin-Brandenburger Ballungsraum wahrnehmen sollen. (...) Städtebauförderung darf nicht entfallen.«

Dr. Erwin Vetter
Minister im Staatsministerium
Baden-Württemberg

»(...) Auch die Neuordnung und Umnutzung brachgefallener Militärgelände und entsprechender Gewerbe- und Industrieflächen stellen unabwiesbare strukturelle und städtebauliche Aufgaben dar, deren Erfüllung eine kontinuierliche Städtebauförderung voraussetzt. Vor diesem Hintergrund bedauere ich die Unterbrechung der Städtebauförderung des Bundes für die alten

Länder außerordentlich. Ich darf Ihnen jedoch versichern, daß die Förderung der Stadterneuerung und Stadtentwicklung nach wie vor eine landespolitische Schwerpunktaufgabe bleibt.«

Walter Zuber
Minister des Innern und für Sport des Landes
Rheinland-Pfalz

»(...) Vor allem die Bereitstellung von ausreichend Wohnungen und preiswertem Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen, sowohl durch Neubau als auch durch Instandsetzung und Modernisierung, muß nachhaltig gefördert werden. Die Städte müssen auch in ihren Bemühungen, attraktive Wirtschaftsstandorte zu werden, die sich im internationalen Wettbewerb um die Ansiedlung von Betrieben und Unternehmen behaupten können, unterstützt werden.

Für sehr viele Städte und Gemeinden in Rheinland-Pfalz kommt hinzu, daß sie vom Truppenabbau und der Konversion besonders betroffen sind. Für diese Kommunen ist die Städtebauförderung ein wirksames Instrument zur Durchführung von städtebaulichen Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen zur Stärkung der Infrastruktur und zur Verbesserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. (...) Auf Dauer ist aber die Kontinuität und langfristige Absicherung der Städtebauförderung in den alten Ländern nur als gemeinsam von Bund, Ländern und Gemeinden zu bewältigende Aufgabe möglich.«

Harald B. Schäfer
Umweltminister des Landes
Baden-Württemberg

»(...) Gewünscht hätte ich mir eine stärkere Verankerung der Umweltqualität im Rahmen Ihrer Resolution.«

Heinz Eggert
Staatsminister im Sächsischen
Staatsministerium des Innern

»(...) Wir im Freistaat sind uns darüber klar, daß sanierte Altstädte sowohl eine wesentliche Grundlage für die Identität Sachsens und seiner

Bewohner sind, als auch die entscheidende Chance für die Kommunen darstellen, wirtschaftlich florieren zu können.«

Hessisches Ministerium für Landesentwicklung, Wohnen, Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz

»(...) Hessen wird rd. 7,2 Mio. DM Finanzhilfen des Bundes für die Städtebauförderung erhalten. Damit können die grundsätzlichen Finanzprobleme der Städtebauförderung nicht gelöst werden.«

Dr. Ottobert Brintzinger
Ministerialdirigent im Innenministerium des
Landes Schleswig-Holstein

»(...) Nach Berechnungen des Bundesverbandes der Heimstätten e.V. dürfte sich die Städtebauförderung durch entsprechende Steuereinnahmen des Bundes und der Länder auf die Dauer fast selbst tragen. Dies ist offensichtlich bei der Entscheidung, die Städtebauförderung in den westlichen Ländern für 1993 auszusetzen und für 1994 nur sehr geringe Bundesfinanzhilfen zu gewähren, übersehen worden. (...) Es wäre dazu sehr förderlich, wenn die an der Städtebauförderung interessierten Institutionen alle Möglichkeiten wahrnehmen würden, dem politischen Druck auf die Bundesregierung zur gemeinsamen Fortsetzung der Städtebauförderung zu verstärken.«

Freie und Hansestadt Hamburg
Stadtentwicklungsbehörde

»(...) Dies bedeutet, daß es uns nicht nur um die bauliche Erhaltung und Erneuerung der Stadt geht, sondern ganz besonders auch darum, daß Veränderungsprozesse in Sanierungsgebieten verhindert werden und Benachteiligungen in sozialen Problemgebieten abgebaut werden. Daher steht die Förderung von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen mit langfristigen Mietbindungen, die Verbesserung der sozialen Infrastruktur, die Sicherung gemischter Stadtstrukturen und die Erhaltung von Arbeits-

plätzen im Vordergrund unserer Stadterneuerungspolitik. (...) Trotz des weitgehenden Ausfalls der Bundesmittel hat der Hamburger Senat den Ansatz an städtebaulichen Sanierungsmitteln für 1994 gegenüber 1993 nicht vermindert, sondern um gut 1 Mio. DM erhöht.«

Eva Maria Lemke-Schulte
Senatorin für das Bauwesen Freie Hansestadt
Bremen

»(...) Auch und gerade in Zeiten rückläufiger Steuereinnahmen und zunehmender sozialer Probleme in strukturschwachen Räumen hat die Städtebauförderung wirtschafts- und gesellschaftsstabilisierende Wirkungen, auf die keine staatliche Ebene verzichten sollte. Da für die Generationsaufgabe der Stadterneuerung immer wieder in Abständen geworben werden muß, kommt Ihre Initiative zum rechten Zeitpunkt.«

Prof. Dr. Ulrich Hieber, Ministerialdirigent
Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-,
Wohnungs- und Siedlungswesen
zuständigen Minister der Länder

»(...) Bedauerlicherweise ist es aber gegenwärtig außerordentlich schwierig, bei Bund und Ländern für diese Aufgabe noch Mittel einzuplanen. Persönlich gehe ich davon aus, daß sich dies wieder ändert, denn Stadterneuerung und Stadtentwicklung sind gesellschafts- und sozialpolitisch so bedeutsame Aufgaben, daß man sie nicht abrupt beenden kann.

Ich sage Ihnen zu, daß ich die Chancen einer erneuten Ausweitung im Rahmen der ARGEBAU verfolgen und wieder Kontakt mit Ihnen aufnehmen werde, wenn sich Besserungen abzeichnen.

Deutscher Städtetag, Köln

»(...) Frau Dr. Schwaetzer hat uns zugesichert, Fördertatbestände in die Haushaltsberatungen für das Jahr 1994 mit aufzunehmen. Insbesondere sollten folgende Schwerpunkte berücksichtigt werden:

- Erschließung von Wohnbauland durch städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen,
- sonstige Maßnahmen zur Verbesserung der Wohnungssituation,
- Umwidmung und Neunutzung von Brachflächen (ehemals militärisch genutzte Liegenschaften, Industriebrachen).

9. Essener Dorf-Symposion

Der interdisziplinäre Arbeitskreis Dorfsentwicklung veranstaltet am 9. und 10. Mai 1994 in Bleiwäsche, Gemeinde Wünnenberg, Kreis Paderborn eine Tagung zum Thema »Außerlandwirtschaftliche Arbeitsplätze im ländlichen Raum«.

Die anhaltenden Verluste land- und forstwirtschaftlicher Arbeitsplätze führen zu einem »Teufelskreis« der ländlichen Entwicklung (u. a. Infrastrukturverluste und Abwanderung), wenn es nicht gelingt, einen Ausgleich für die verlorenen Funktionen zu finden.

Strategien zur Schaffung außerlandwirtschaftlicher Arbeitsplätze in ländlichen Regionen sind daher das Gebot der Stunde. Neben dem klassischen Instrument der Gewerbeansiedlung gibt es in jüngerer Zeit eine Vielzahl innovativer Projekte und Modelle, die Erfolg versprechen.

Die Tagung will die bisherige Entwicklung außerlandwirtschaftlicher Arbeitsplätze auf dem Lande bilanzieren, politische Programme und Prognosen sowie eine Reihe interessanter Innovationen vorstellen und diskutieren.

Der Arbeitskreis Dorfsentwicklung besteht nunmehr seit sechzehn Jahren. Schwerpunktmäßig hat er bisher acht interdisziplinäre Dorfsymposien veranstaltet. Diese haben sich inzwischen zu einem anerkannten Forum wissenschaftlicher und gesellschaftlicher Bemühungen um den ländlichen Raum etabliert. Zielsetzung der Bleiwätscher Tagungen ist es, anstehende Fragen und Probleme des Landes im Diskurs von Wissenschaft und Praxis, von Experten und Dorfbewohnern zu behandeln und möglichst auch Antworten oder Anregungen zu entwickeln.

Anfragen und Anmeldungen: Prof. Dr. Gerhard Henkel, Universität Essen, FB 9, Institut für Geographie, Fach Anthropogeographie, Universitätsstraße 15, 45117 Essen, Telefon 02 01 / 183 3160–61

Fachtagungen des Instituts für Städtebau Berlin

- *Neue Wohnbaugebiete. Rahmenbedingungen, Anforderungen, Realisierungen* (mit städtebaulichen Besichtigungen in Falkensee, Land Brandenburg). 323. Kurs, 11. bis 13. April 1994 in Berlin. Teilnahmegebühr: 350,- DM.
- *Verkehr und Städtebau. Beeinflussung des Stadt- und Stadtumlandverkehrs durch städtebauliche Maßnahmen* (mit städtebaulicher Besichtigung »Die neue Berliner Mitte«). 324. Kurs, 13. bis 15. April 1994 in Berlin. Teilnahmegebühr: 340,- DM.
- *Produzierendes Gewerbe, störendes Gewerbe – Standort Stadt. Städtebau und Wirtschaft*. 325. Kurs, 2. und 3. Mai 1994 in Berlin, städtebauliche Besichtigungen am 4. Mai 1994. Teilnahmegebühr: 310,- DM.
- *Instrumente der Baulandbereitstellung: Vorhaben- und Erschließungsplan, Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme, Städtebaulicher Vertrag, Baulandumlegung. Rechtsfragen, strategische Überlegungen, Erfahrungen der Praxis*. 327. Kurs, 6. und 7. Juni 1994 in Berlin. Teilnahmegebühr: 310,- DM.
- *Erfahrungsaustausch – Festsetzungen des Bebauungsplans*. 328. Kurs, Berlin 9. 9., Schwerin 12. 9., Kiel 14. 9., Hannover 15. 9., Köln 19. 9., Frankfurt/Main 20. 9., Mainz 21. 9., Stuttgart 23. 9., Dresden 26. 9., Erfurt 27. 9. 1994. Teilnahmegebühr: 80,- DM.

Anfragen und Anmeldungen sind zu richten an: Institut für Städtebau Berlin, Stresemannstraße 90, 10963 Berlin, Telefon (030) 2 61 16 11, Telefax (030) 2 61 3099

Besprechungen

FRANZ-JOSEF JAKOBI *unter Mitwirkung von THOMAS KÜSTER (Hrsg.), Geschichte der Stadt Münster, 3 Bände, Münster: Aschendorff 2. Aufl. 1993, 840 Abb., zus. 2460 S., DM 148,-.*

Dieses monumentale, prächtig ausgestattete, dabei relativ preisgünstige Werk ist ein wertvoller Beitrag zum 1200jährigen Jubiläum der Stadt Münster in Westfalen. Dem Herausgeber Franz-Josef Jakobi, Leiter des Stadtarchivs und Professor für Mittelalterliche Geschichte und Didaktik der Geschichte an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, ist es gelungen, für die 53 Beiträge des Jubiläumswerkes die kompetentesten Autoren zu gewinnen. Die drei Bände sind zeitlich gegliedert; die zwei ersten enthalten jeweils einen verlaufs- und einen strukturge-schichtlichen Teil, in Band 3 kommt ein diachronischer Abriss zur Bildenden Kunst, Musik, Sprache und Literatur hinzu. Während sich Band 1 einem ganzen Jahrtausend, dem Zeitraum von 800 bis 1800 widmet, handelt Band 2 von anderthalb Jahrhunderten, von 1800 bis 1945, und Band 3 schließlich – zur Hälfte – von der Nachkriegszeit. Die zeitliche Staffelung entspricht zum einen der Überlieferungsdichte, zum andern dem Zeitrhythmus, dem Beschleunigungsfaktor und dem Ausmaß der Veränderungen, denen gerade die moderne städtische Welt unterworfen ist. In räumlicher Hinsicht handelt es sich bei dem vorliegenden Sammelband im wesentlichen um eine Geschichte der Altstadt Münster. Im Jahre 1975 hatte sich, nach erheblichen Vergrößerungen im vorangegangenen Jahrhundert, das Areal der Stadt durch Eingemeindungen vervierfacht, die Bevölkerung war um 30% gestiegen. Daß die Geschichte der ehemaligen Randgemeinden und jetzigen Stadtteile weitgehend außen vor bleibt, ist eine empfindliche

Lücke, wenn nicht vertane Chance. Die historische Bestandsaufnahme wäre durch eine angemessene Berücksichtigung bereichert, die kulturelle Integration gefördert worden.

Methodisch problembewußt führt Jakobi in die Stadtgeschichte ein, verweist sachkundig auf Forschungsdefizite und -perspektiven quer durch die Jahrhunderte. Dabei haben die Autoren vielfach aus den Quellen gearbeitet. Hinweise auf Literatur, Quellen und offene Fragen enthalten auch die Einzelbeiträge in dem jeweils beigefügten Anhang, der allerdings unterschiedlich instruktiv und umfangreich gestaltet wird. Der verlaufsgeschichtlich konzipierte Teil von Band 1 enthält neun Beiträge, der strukturge-schichtliche ebenfalls. Nur drei Aufsätze der ersten Gruppe beziehen sich auf das Mittelalter, d. h. auf sieben Jahrhunderte der 1200jährigen Geschichte. Das ist nicht nur auf eine konzeptionelle Schwerpunktsetzung oder eine Statik der Verhältnisse, sondern auch auf die Quellenlage zurückzuführen, die durch Zerstörungen von Archivbeständen (einen Brand im Jahre 1121 und die ideologisch begründete Vernichtung unter der Täuferherrschaft von 1534/35) recht ungünstig ist. Mit wissenschaftlicher Akribie und mit Blick für die größeren Zusammenhänge handelt E. Freise von der Gründung eines Klosters im Jahre 793 am Ort einer älteren Siedlung namens Mimigernafor durch Liudger, den ersten Bischof (805). Aus dem »monasterium« wurde sprach- und entwicklungsgeschichtlich »Münster«, der Stadtwerdungsprozeß fand – wie M. Balzer zeigt – erst im 12. Jahrhundert seinen Abschluß. Stadtrecht und -verfassung zwischen Hochmittelalter und Neuzeit stellt anschließend W. Ehbrecht in den Mittelpunkt seiner Ausführungen.

Die sechs Beiträge zur frühen Neuzeit über-lappen sich mehrfach zeitlich und sachlich. Daß die

Täuferherrschaft und der Kongreß zum Abschluß des Westfälischen Friedens mit eigenen Kapiteln (von E. Laubach und H. Lahrkamp) herausgehoben werden, ist ein Tribut an Ereignisse, die eine überregionale und langfristige Ausstrahlungskraft besaßen und in besonderem Maße zum Bekanntheitsgrad der Stadt beigetragen haben. In Kauf genommen werden dabei Überschneidungen mit den Beiträgen von H. Duchhardt, der die prekäre Stellung der Protestanten im konfessionellen Zeitalter beschreibt, und A. Hanschmidt, der die Stadtgeschichte von 1580 bis 1661 behandelt, Jahrzehnte, die von der Behauptung einer bürgerlichen Autonomie gekennzeichnet waren. Das Jahr 1661 markiert deren Verlust an den Fürstbischof. Der Absolutismus, das Vordringen der landesherrlichen Gewalt, war auch für die Folgezeit konstitutiv, der sich die Beiträge von N. Reimann (Wende zum 18. Jahrhundert) und R. von Oer (1719–1802) widmen. Sie rücken das Wirken der Fürstbischöfe, viele Jahrzehnte Wittelsbacher, und ihrer Minister (herausragend Franz von Fürstenberg) in den Vordergrund. Die Landesherrn residierten aufgrund der Personalunion mit dem Kurfürstentum Köln meist in Bonn, so daß Münster eine »Residenzstadt ohne Hof« (R. von Oer) war. Die Charakteristik der Beiträge macht deutlich, daß ihre inhaltliche Ausrichtung nicht identisch ist. Das beruht nicht nur auf einem Wandel der dominanten geschichtlichen Faktoren, sondern auch auf den individuellen Forschungsschwerpunkten der Autoren. Die Darstellung der Verlaufsgeschichte hätte wohl homogener ausfallen können, wenn eine stärkere Bindung an einen festen Themenkatalog angestrengt worden wäre.

Unter die Thematik »Strukturen und ihre Veränderungen«, so der Titel des zweiten Teiles von Band 1, lassen sich nicht alle hier veröffentlichten Beiträge subsumieren. Was G. Isenberg zur Stadtarchäologie ausführt, ist weitgehend ein methodisch-hilfswissenschaftlicher Exkurs am Beispiel Münsters. Wertvolles Basiswissen vermitteln die Ausführungen K.-H. Kirchhoffs zum Stadtgrundriß und zur topographischen Entwicklung, doch die im engeren Sinne historischen Kapitel beginnen erst mit F.-J. Jakobis Bei-

trag zur Bevölkerungsgeschichte im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, der die soziale und berufliche Schichtung der Residenzstadt veranschaulicht. Ein eigenes Kapitel befaßt sich mit den Juden in der ständischen Gesellschaft (D. Aschoff). W. Kohl ergänzt in einem Beitrag über Kirche und kirchliche Institutionen, vornehmlich im Mittelalter, die einschlägigen verlaufsgeschichtlichen Kapitel. Einen Einblick in Alltagsleben und Volkskultur bietet L. Remling, der in der Hauptsache religiöses Brauchtum wie Fastnachtsfeiern und Prozessionen im alten Münster beschreibt. Eines der beliebtesten Volksfeste war die Große Prozession, die ursprünglich einen Bußcharakter besaß und an Pest und Feuersbrunst der Jahre 1382/83 erinnern sollte, in der Gegenreformation jedoch zu einer Sakramentsprozession umgestaltet wurde. Handel und Gewerbe der einstigen Hansestadt stellt P. Johanek zum einen im Zusammenhang überregionaler Wirtschaftsverflechtungen, zum anderen im Hinblick auf die soziale Trägerschaft vom Mittelalter bis zum Ende des 18. Jahrhunderts dar. Er weist die zentralörtliche Funktion der Residenzstadt im Fürstbistum nach, durch die sie anderen westfälischen Städten (wie Dortmund und Soest) den Rang ablief, eine Funktion, die für den künftigen Status der Provinzialhauptstadt und darüber hinaus von Belang war. Die Bildungsinstitutionen in der frühen Neuzeit, mit denen sich B. Schönemann befaßt, waren eng mit der Kirche verknüpft, wie am Beispiel des Gymnasiums Paulinum deutlich wird. Einflußreich war vom 16. bis zum 18. Jahrhundert namentlich der Jesuitenorden. Ein herausragendes Ereignis stellte die Gründung einer Universität im Jahre 1780, nach vergeblichen früheren Anläufen, dar, die dem Kurator Franz von Fürstenberg zu verdanken war. Als voll ausgebildete Universität hatte sie nur bis 1818 Bestand. Das Vordringen der staatlichen Gewalt, das für den Absolutismus kennzeichnend war, konstatiert Schönemann für den Bildungsbereich, B. Sicken, den ersten Band abschließend, für das Kriegswesen. An die Stelle der städtischen Bürgerwehr trat nämlich eine auf den Landesherrn verpflichtete Garnison.

Band 2 enthält sieben verlaufs- und elf struk-

turgeschichtliche Beiträge. Im Unterschied zu Band 1 gibt es bei ersteren keine zeitlichen Überlappungen und halten sich die Autoren stringenter an die Beschreibung der allgemeinen politischen Entwicklung. Als »Jahre des Umbruchs« bezeichnet M. Lahrkamp mit Recht den Übergang des Fürstbistums Münster an Preußen infolge der Säkularisation, die französische Herrschaft, in der Münster Departementhauptort war, und den erneuten Übergang an Preußen nach den Befreiungskriegen. Gesellschaft, Wirtschaft, Verwaltung erhielten in dieser Zeit »moderne« Grundlagen. B. Walter und H.-J. Behr skizzieren die weitere Geschichte Münsters, nunmehr Hauptstadt der Provinz Westfalen, bis zur Reichsgründung, insbesondere den Prozeß der Integration, der durch konfessionell begründete Konflikte immer wieder Rückschläge erfuhr. Im Kulturkampf, den H. Gründers Beitrag in den Mittelpunkt stellt, kulminierte der Antagonismus zwischen dem »nordischen Rom« und der protestantischen, die Dominanz des Staates intendierenden Regierung. Entspannter waren die Beziehungen in der Folgezeit. J.-C. Kaisers Kapitel zur politischen Entwicklung bis zum Ende des Kaiserreichs 1918 macht allerdings evident, wie sehr das Zentrum das öffentliche Leben in der Stadt bestimmte. Der politische Katholizismus als prägender Faktor durchzieht leitmotivisch auch die Aufsätze von H.-U. Thamer zur Weimarer Republik und von J. Kuroпка zur nationalsozialistischen Zeit, die in gelungener Weise die Bedeutung der allgemeinen Zeitumstände für die Stadtgeschichte aufzeigen. Die Kräfte der Beharrung reichten jedoch auch in Münster nicht aus, den Vormarsch der NSDAP zu verhindern. Bischof Clemens August Graf von Galen setzte allerdings wirkungsvolle Zeichen des Widerstandes.

Der strukturgeschichtliche Teil des Bandes 2 beginnt mit H.-J. Teutebergs Beitrag zu Bevölkerungsentwicklung und Eingemeindungen von 1816 bis 1945. Mit den Methoden der historischen Demographie werden die generativen Strukturen, veranschaulicht durch Graphiken, beschrieben. In thematisch und methodisch loser Verbindung stehen die Ausführungen zu den Eingemeindungen. Wünschenswert wäre die Ein-

beziehung aktueller Fragestellungen gewesen: »Fremde in Münster, Münsteraner in der Fremde« sowie »Geschlechterbeziehungen«. Die Ausführungen H. Sowades zur katholischen Kirche enthalten dadurch, daß der Katholizismus im Leben der Stadt eine so bedeutende Rolle spielte, manche Bekannte, dennoch ist ein eigenes Kapitel gerechtfertigt, ebenso wie das von F. W. Bauks zur evangelischen Gemeinde, deren Rückhalt im preußischen Staat gefestigt wurde, und das von D. Aschoff zur jüdischen Gemeinde, die nach Emanzipationsedikten zu Beginn des 19. Jahrhunderts schließlich den Holocaust erleben mußte. Mit dem Bereich der Kultur befassen sich M. Jeismann (Theater und Museen im 19. Jahrhundert) und D. Sauerermann (kirchliche und politische Feste), mit der Wirtschaft R. H. Tilly (Handel, Banken, Handwerk und Industrie) und W. R. Krabbe (kommunale Dienstleistungseinrichtungen). Die städtische Verwaltungsgeschichte skizziert H. Lambacher bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges. Bestehend in Diktion und Sachkenntnis ist K.-E. Jeismanns Beitrag zu den Bildungsinstitutionen zwischen 1815 und 1945: zur Akademie und der Westfälischen Wilhelms-Universität, zu den höheren Schulen, dem Volksschulwesen und den Berufsschulen. Das Vordringen des Staates im Erziehungswesen ging gleichfalls zu Lasten des kirchlichen Einflusses. Münster als Standort von Kommandobehörden und Truppen von der fürstbischöflichen bis zur nationalsozialistischen Zeit ist Gegenstand des letzten Beitrages von B. Sicken, der mit dieser Thematik, so wie in Band 1, Band 2 abschließt.

Der parallele Aufbau wird in Band 3 weitgehend aufgegeben. Der erste Teil, der von der Nachkriegszeit und Perspektiven der Stadtentwicklung handelt, trennt nicht mehr zwischen verlaufs- und strukturgeschichtlichen Beiträgen. In Kontinuität zu ersteren steht K. Teppes Aufsatz über politisches System, gesellschaftliche Strukturen und kulturelles Leben seit dem Zweiten Weltkrieg. Die Darstellung der Kirchengemeinden erhält eine Fortsetzung (durch H. Sowade und F. W. Bauks), dasselbe gilt für die städtische Verwaltung (H. Lambacher), die Bildungsinstitutionen (K.-E. Jeismann), das Militärwe-

sen (B. Sicken) und die Wirtschaft (mit D. Petzina als neuem Autor). Bevölkerungsentwicklung und Eingemeindungen, von denen H.-J. Teuteberg in Band 2 gehandelt hat, erhalten leider keine fortführende Darstellung für die Nachkriegszeit. Die Gebiets- und Kommunalreform von 1975 wird in den Beiträgen von Geographen (H. Heineberg, A. Mayr, W. Sommer) nur sehr knapp angesprochen. Sie analysieren Ausstattung und Reichweite Münsters als Oberzentrum und formulieren – knapper als nach dem Titel des Bandteils zu erwarten – Perspektiven der Stadtentwicklung. Freizeit- und Sozialeinrichtungen sowie das Vereinswesen und -leben (z. B. im sportlichen Bereich) finden ungenügend Berücksichtigung. Das ist als Monendum festzuhalten, auch wenn sich der Herausgeber einiger Lücken bewußt ist und diese in der Einführung anspricht.

Die neun Beiträge des letzten Bandteils sind der Bildenden Kunst, Musik, Sprache und Literatur quer durch die 1200jährige Geschichte gewidmet. Géza Jászai stellt Werke und Werkstätten der mittelalterlichen Kunst sowie die Bildhauerkunst der Neuzeit vor, P. Pier, A. Lorenz und H. Westhoff-Krummacher dokumentieren mit vielen Abbildungen die Malerei vom 16. bis zum 20. Jahrhundert. Mit neuzeitlicher Architektur, Bau- und Wohnungsgeschichte befassen sich K. Bußmann und K. E. Mummenhoff. M. E. Brockhoff skizziert in einem zeitlichen Längsschnitt das musikalische Leben, beginnend mit geistlicher und weltlicher Musik des Mittelalters über höfische und bürgerliche Musiktheater bis zu den Musikschulen der Gegenwart. Von Sprach- und Literaturgeschichte handeln R. Peters und E. Ribbat. Literarisch hat Münster keine geringere als Annette von Droste-Hülshoff vorzuweisen, deren langjähriger Wohnsitz (das Rüscheshaus) im heutigen Stadtgebiet liegt.

Auf die Einzelbeiträge folgt ein sachlich gegliedertes Literaturverzeichnis mit 2842 Titeln, deren Autoren und Herausgeber in einem alphabetischen Register aufgelistet werden. Ein Gesamtregister zu Orts- und Personennamen sowie zu Institutionen und Sachbegriffen erleichtert die inhaltliche Erschließung des Werkes. Wünschenswert wäre allenfalls noch eine Zeittafel gewe-

sen. Dem Anspruch, historische Darstellung und informatives Handbuch zugleich zu sein, wird die Stadtgeschichte, ungeachtet der kritischen Einwände und offengebliebener Wünsche, durchaus gerecht. Autoren und Redaktion haben sich mit Erfolg bemüht, ihr Bestes zum Gelingen des Werkes beizutragen. Das reich mit Bildern, Graphiken, Karten ausgestattete Jubiläumswerk verdient nicht zuletzt deshalb eine breite Rezeption, weil die Geschichte der Stadt Münster von den meisten Autoren in souveräner Art und Weise immer wieder in die allgemeingeschichtlichen Zusammenhänge der deutschen, gegebenenfalls der europäischen Geschichte eingebettet wird.

Münster

Peter Burg

BENIGNA SCHÖNHAGEN, *Tübingen unterm Hakenkreuz. Eine Universitätsstadt in der Zeit des Nationalsozialismus (= Beiträge zur Tübinger Geschichte, hrsg. von der Universitätsstadt Tübingen, Bd. 4), Stuttgart: Theiss, 1991, 492 S, DM 39,-.*

»Wer sich zur Demokratie bekannte, sie bejahte, auch wenn es nur im privaten Kreis geschah, galt gesellschaftlich als anrüchig. [...] Die Mehrzahl der Professoren stand nach meinem Eindruck nicht gerade feindselig, weil ihnen Feindschaft charakterlich nicht lag, aber doch mit äußerster Skepsis der Demokratie gegenüber.« So umriß in der Rückschau der Tübinger Politologe Theodor Eschenburg, der Mitte der zwanziger Jahre erster Vorsitzender des hochkonservativen »Hochschulrings Deutscher Art« war, die Einstellung vieler Tübinger Universitätsangehöriger zur Weimarer Republik (Zitat, S. 33).

Tübingen war zu dieser Zeit noch immer eine Beamten- und Pensionärsstadt, die von der seit dem Mittelalter bestehenden Universität geprägt wurde. Gut jeder dritte Tübinger Erwerbstätige war 1925 Beamter bzw. Angestellter. 1930 war jeder siebte der 27000 Einwohner ein Student. Auf vielfältige Weise hat die Universität das wirtschaftliche, politische und gesellschaftli-

che Leben der Stadt durchdrungen. Deshalb ist es sehr verdienstvoll, wenn die Verfasserin sich ausführlich mit den zu einem großen Teil reaktionären geistigen Strömungen in der Universität beschäftigt; sie schufen nicht selten das scheinbar rationale Unterfutter für die nationalsozialistischen Wahnideen. Beispielsweise gründeten zwei Tübinger Professoren 1924 in der Stadt eine der ersten Ortsgruppen der Gesellschaft für Rassenhygiene. Auf der Gründungsverammlung wurde die »Einfuhr jüdischer und slawischer Volkelemente« seit 1918 lebhaft beklagt. Von ihnen sei »eine außerordentliche Verschlechterung unserer Rasse zu befürchten« (Zitat, S. 24).

Die Nationalsozialisten, die im Krisenjahr 1923 erstmals in Tübingen Fuß faßten und deren Ortsgruppe sich hauptsächlich Weltkriegsteilnehmer, Freikorpskämpfer und Studenten anschlossen, sanken in der Phase der relativen Stabilisierung der Weimarer Republik rasch zu einer ebenso bedeutungslosen wie obskuren politischen Sekte ab. Noch konnten die beiden Rechtsparteien DNVP und DVP das recht beachtliche Reservoir der Republikgegner (30 bis 40% der lokalen Wähler) an sich binden. Die Weltwirtschaftskrise brachte auch das Tübinger Bürgertum durch Gehaltskürzungen im öffentlichen Dienst und Geschäftskonkurrenz zunehmend in Bedrängnis, die jedoch nicht zu einer Massenverelendung wie in den Industriestädten ausreifte. Gleichwohl wurde die NSDAP nun gesellschaftsfähig und entwickelte sich zur mit Abstand stärksten Partei in Tübingen. Am 31. Juli 1932 erreichte sie 40% der Stimmen. Angesichts der nationalsozialistischen Stimmenverluste in der Reichstagswahl am 6. November 1932 (minus 6%) glaubte der Tübinger Oberbürgermeister Adolf Scheef (DDP), schon das Licht am Ende des Tunnels zu sehen: »All überall rege sich wieder der demokratische Gedanke, es gehe wieder aufwärts [...]« (Zitat, S. 102). Diese Hoffnung sollte in folgenden Wochen wie eine Seifenblase zerplatzen.

Nach dem Reichstagsbrand am 27. Februar rief der Große Senat der Universität nach dem »zuchtvoll geleiteten, machtvollen Staat« (Zitat, S. 106). Nationalsozialistische Studenten bear-

beiteten die lokale Öffentlichkeit über die Presse und auf Massenkundgebungen. Weil die lokalen NS-Aktivisten durchweg jung und kommunalpolitisch unerfahren waren, verlief der Machtwechsel im Rathaus für die bisherige Verwaltungsspitze mehr als glimpflich. Oberbürgermeister Scheef, ursprünglich »linker Flügelmann der schwäbischen Demokraten« (S. 128), blieb bis zum Erreichen der Altersgrenze im Jahre 1939 im Amt. Auch an der Universität waren die personellen Veränderungen gering, was wesentlich auf die konservative Berufungspolitik vor 1933 zurückzuführen war.

Widerstand gab es in Tübingen nach der Zerschlagung der allerdings schwachen sozialdemokratischen und kommunistischen Organisationen nicht mehr. Weiterhin existierte jedoch eine Grauzone zwischen Zustimmung und Ablehnung, die nicht selten situationsbedingt war (z. B. Verärgerung über häufige Spendensammlungen). Zur ständig inszenierten »Volksgemeinschaft«, deren Anziehungskraft sich nur wenige Tübinger entzogen haben, gehörte auch die rücksichtslose Ausgrenzung, Verfolgung und Vernichtung von Menschen, die nicht den nationalsozialistischen Vorstellungen entsprachen. Auch hierbei haben willfähige Akademiker den Nazis assistiert. So rechnete der Direktor der Tübinger Nervenklinik 1934 dem Roten Kreuz vor, wieviel Geld den deutschen Steuerzahler »Ballastexistenzen« kosteten, »die den Ungeborenen aus gut veranlagten Familien den Weg ins Dasein« verstellten und im Krieg nur »unnütze Esser« seien (Zitat, S. 329). Die wenigen Juden in der Stadt wurden zunehmend wie Aussätzige behandelt. Auf Erziehung achtende Mütter ermahnten ihre Kinder, sie sollten, wenn sie einem Juden begegneten, die Straßenseite wechseln, ihn aber nicht anrempeln oder bespucken. 1942 war Tübingen »judenfrei«. Die bisherige Judengasse wurde nach dem Stammlokal der NSDAP-Ortsgruppe umbenannt.

Von den Bombenangriffen im Zweiten Weltkrieg blieb Tübingen weitgehend verschont. Größere Probleme scheint das Zusammenleben mit den zahlreichen Evakuierten aus den westdeutschen Industriegebieten verursacht zu haben. Sie wurden von manchem in der behäbig-

bürgerlichen Stadt als »Bombenweiber« beschimpft und als unangenehme Konkurrenz auf dem Wohnungsmarkt und bei der Zuteilung von Bezugsscheinen betrachtet.

Insgesamt überzeugt dieser Beitrag zur Tübinger Stadtgeschichte sowohl erzählerisch als auch methodisch. Das aus einer Stuttgarter Dissertation hervorgegangene Buch ist flüssig und verständlich geschrieben. Die Verfasserin bettet die örtlichen Abläufe in den Rahmen der Entwicklung auf Landes- und Reichsebene ein und bewertet das Geschehen urteilssicher. Deplaziert wirkt allerdings der abgegriffene Obertitel des Buches. Er legt den falschen Schluß nahe, der Nationalsozialismus sei als Fremdherrschaft über eine arglose Stadt hereingebrochen. Daß der Nationalsozialismus auch einen örtlichen Nährboden hatte, wurde in der Arbeit indes eindringlich nachgewiesen.

Rösrath

Johann Paul

ROLF STEININGER: *Die Ruhrfrage und die Entstehung des Landes Nordrhein-Westfalen. Britische, französische und amerikanische Akten. Eingeleitet und bearbeitet von Rolf Steininger (Quellen zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien, IV, 4), Düsseldorf: Droste 1988, DM 220,-.*

ROLF STEININGER: *Ein neues Land an Rhein und Ruhr. Die Ruhrfrage 1945/46 und die Entstehung Nordrhein-Westfalens (Schriften zur politischen Landeskunde Nordrhein-Westfalens Bd. 6, hrsg. von der Landeszentrale für politische Bildung): Kohlhammer, Köln 1990, 358 S., DM 64,-.*

Am Freitag, den 21. Juni 1946 tagte in London, Downing Street Nr. 10 ein Komitee des britischen Kabinetts unter dem Vorsitz Premierminister Clement Attlee. Auf dieser Sitzung wurde die Gründung des neuen Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Zusammenschluß der von den Briten besetzten Gebiete Nordrhein und

Westfalen beschlossen. Dem Beschluß waren monatelange Beratungen, Strategiepapiere, Memoranden, Briefwechsel und Sitzungen in der britischen Kontrollkommission in Berlin, im Foreign Office in London und im britischen Kabinettsvorangegangen. Noch in letzter Minute gab es einen Einwand, den der Deutschlandminister John Hynd, ein altgedienter Labour-Politiker vortrug. Er warnte davon, ein Land dieser Größenordnung zu schaffen, das über die Hälfte des damaligen britischen Besatzungsgebietes umfasse. Hier werde ein »neues Preußen im Westen« entstehen als Vormacht des künftigen Nachkriegsdeutschland. Es sei vorauszusehen, daß die Wählerschaft des Rheinlands und Westfalens dauerhaft die Herrschaft der neuen CDU sichern werde. Diese wiederum werde die alten Kapitalisten an der Ruhr hochkommen lassen. Das Kabinetts setzte sich über die Einwände Hynds hinweg. Solche Beschlüsse könne man nicht von künftigen Wahlergebnissen abhängig machen. Es blieb bei »Preußen im Westen«. So entstand das Land Nordrhein-Westfalen 1946. Preußen selbst wurde 1947 durch Beschluß des Alliierten Kontrollrats aufgelöst.

Das Protokoll jener britischen Kabinettsitzung befindet sich in der umfangreichen, über tausend Seiten umfassenden Dokumentation, die Rolf Steininger unter dem Titel »Die Ruhrfrage 1945/46 und die Entstehung des Landes Nordrhein-Westfalen« herausgebracht hat. Sie stützt sich vorwiegend auf Dokumente aus dem britischen Nationalarchiv, dem Public Record Office in Kew bei London. Die Dokumentation imponiert durch die enorme Breite des aufbereiteten Quellenmaterials, das eine genauere Rekonstruktion des komplizierten Entscheidungsprozesses und all seiner Varianten, die zur Gründung Nordrhein-Westfalens führten, ermöglicht. Das ist eine hervorragende dokumentarische Leistung. Steininger hat auch die über 200 Seiten umfassende Einleitung verfaßt, mit der er die Leser in die Problemfelder der Dokumentation mit deutlichen Akzentsetzungen und klaren Urteilen einführt. Diese Einleitung liegt auch als eigenständiges Buch unter dem Titel »Ein neues Land an Rhein und Ruhr« vor.

Publiziert wurde die Dokumentation bereits

1988. Sie geriet aber bedingt durch die innerdeutschen Umbrüche 1989/90 schon bald etwas aus dem Blickfeld. Die Diskussionen der letzten Zeit, die darum kreisen, das Verhältnis von Region, Nation und Europa neu zu bestimmen, werten die Dokumentation aber wieder auf, weil sie einen neuralgischen Punkt der deutschen Nachkriegsgeschichte aufgreift, der weit über das Land Nordrhein-Westfalen hinaus von Bedeutung ist.

Denn ein gewisses historisch-politisches Besitzstandsdenken, wie es gerade in Westdeutschland seit der Einigung von 1900 nicht selten anzutreffen ist, ein Gemisch aus Selbstzufriedenheit, Selbstgefälligkeit und Selbstwertgefühl, das sich gleichsam als eine Art »juste milieu« darstellt, verkennt, daß es selbst auf historisch schwankendem Boden steht. Die liberale, demokratische politische Ordnung, auf die man stolz ist, entstand ja nicht nur aus Eigenleistung, sondern kam durch massive Unterstützung und Flankierung durch die westlichen Besatzungsmächte nach 1945 zustande. Ob die Deutschen, auch die Westdeutschen, nach 1945 wirklich in der Lage gewesen wären, sich gleichsam am eigenen Schopf aus dem Sumpf der nationalsozialistischen Vergangenheit zu ziehen, bleibt dahingestellt. Man hat etwas Glück gehabt. Aber deshalb sollte man fairerweise die eigenen Ursprünge, eben auch die des Landes Nordrhein-Westfalen 1946, nicht vergessen. Bereitet man die Geschichte nicht nur punktuell auf, sondern in einem größeren gesamtdeutschen und längerfristigen Rahmen, so relativiert sich manches.

Es hat zwar nach 1945 auch einige Vorschläge deutscher, rheinischer und westfälischer Politiker zur Neugliederung dieser Landesteile gegeben. Aber die von Steininger erarbeitete Dokumentation macht deutlich, daß der deutsche Einfluß bei der Frage nach der Landesgründung und dem territorialen Zuschnitt gering war. Allerdings ging man in dem Stab der britischen Kontrollkommission in Berlin, wo die wichtigsten Entscheidungen vorbereitet wurden, davon aus, daß eben diese Neukonstruktion von Nordrhein-Westfalen mit einer breiten Zustimmung der dortigen Bevölkerung rechnen könne, weil sie den traditionellen religiösen, politischen und

sozialen Bindungen des Landes, aber natürlich auch dem gewachsenen wirtschaftlichen Verbund im Umfeld des Ruhrgebiets entsprach. Diese Argumente wurden auch in jener Kabinettsitzung am 21. Juni 1946 noch einmal wiederholt. Die Rechnung ging auf. Denn tatsächlich ist das neue Land nach seiner Gründung niemals in Frage gestellt worden. Das Land wuchs erstaunlich schnell zusammen, so daß man im Nachhinein fast schon sagen kann, es war eine »natürliche« Lösung. Diese Tatsachen sprechen für den Pragmatismus der Briten.

Dabei standen im Vordergrund der Überlegungen, die für diese Lösung sprachen, nicht eigentlich die Belange der deutschen Bevölkerung, sondern durchaus auch britische Interessen. Allerdings sahen die britischen Beamten und Politiker, dies belegen die Quellen an zahlreichen Stellen, daß man sich des engen Zusammenhangs von wirtschaftlicher Prosperität und funktionierender Demokratie sehr bewußt war. Man sah auch die Demokratie, die es wiederherzustellen galt, ganz im Sinne britischer politischer Denktraditionen weniger als eine Frage von Prinzipien, Verfassungsgrundsätzen und institutionalisierten Verfahren an, wie dies auf dem Kontinent, nicht nur in Deutschland, recht beliebt ist, sondern eher als einen »way of life«. Was demokratisch ist, ist eine Sache des Tuns und des Verhaltens. So ist auch Freiheit nicht nur ein Grundsatz, sondern wesentlich Respekt vor dem einzelnen wie vor den anderen, sei es im staatlichen Verhalten zu den Bürgern wie im Verhalten der Bürger untereinander. Da nun die wirtschaftliche Versorgung der deutschen Bevölkerung nach dem Krieg katastrophal war – Ernährung, Kleidung, Wohnung angesichts der zerbombten Großstädte gerade in dem Gebiet an Rhein und Ruhr –, so war man sich auf der britischen Seite völlig im klaren, daß die Demokratisierung mit der Herstellung wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit einhergehen mußte.

Deswegen wehrte sich die britische Politik im Frühjahr 1946 vehement gegen die Absichten der Russen, Franzosen und Amerikaner, bei der Entscheidung über das künftige Industrieniveau Deutschlands die deutsche Stahlproduktion auf einen Bruchteil des Niveaus herunterzuschrau-

ben, das vor dem Krieg bestand, ohne sich damit allerdings zunächst wirksam durchsetzen zu können. Die Angst vor einem Wiedererstarken der deutschen Industriemacht saß den Siegern noch allzusehr im Nacken. Diese Sorge teilten auch die Briten. Aber man sagte sich, daß es sinnvoller sei, das Ruhrgebiet, das ökonomische Zentrum der früheren deutschen Militärmacht, unter politische, wirtschaftliche und militärische Kontrolle zu bringen, als die Wirtschaft überhaupt zu blockieren oder zu zerstören oder durch Entnahme von Produktionsanlagen, wie dies die Sowjets wünschten, zu blockieren.

Aus ähnlichen Gründen lehnte man französische Pläne ab, das Ruhrgebiet und eventuell das Rheinland insgesamt von Deutschland abzutrennen und daraus einen eigenen Ruhr- oder Rheinstaat zu bilden. In London befürchtete man, daß dies auf die Dauer nicht gut gehen würde, da es über den Kopf der Deutschen hinweg geschehe. Andererseits war es der britischen Regierung, zumal dem Außenminister Ernest Bevin, sehr daran gelegen, in allen Fragen ein gutes Einvernehmen mit Frankreich zu erzielen. Das war nicht einfach, weil die inneren Verhältnisse in Frankreich in den ersten Nachkriegsjahren keineswegs stabil waren. Schließlich setzte sich Bevin, ein erfahrener Gewerkschaftsführer, die stärkste Persönlichkeit im britischen Kabinett, über alle französischen Bedenken hinweg. In einem Brief an den britischen Botschafter in Paris, Duff Cooper, machte er seine Position unmißverständlich klar: Er befürchte, daß Frankreich noch einmal die gleichen Fehler wiederholen möchte, die man bereits in den zwanziger Jahren gemacht habe, als man durch die Ruhrbesetzung Deutschland in die Inflation getrieben und der jungen Demokratie schwer geschadet habe. Er habe Verständnis für das Leiden, das die Franzosen in diesem Krieg von den Deutschen erfahren hätten. Aber wir sind nicht bereit, so schrieb Bevin unmißverständlich, uns Fehlentscheidungen, die aus diesem Leidensdruck entstehen, zu eigen zu machen.

Der eigentliche Gegenspieler für die britische Lösung der Ruhrfrage aber war die Sowjetunion. Die sowjetische Politik strebte eine gemeinsame alliierte Kontrolle für das Ruhrgebiet

an, ähnlich wie man sie für die Stadt mit ihren vier Besatzungsteilen errichtet hatte. Tatsächlich war ja die spätere DDR von einigen Industriezentren um Berlin und auf der Achse Magdeburg, Halle, Leipzig abgesehen überwiegend ein Agrarland. Das Zentrum der wirtschaftlichen Macht lag damals, als Kohle und Stahl noch die entscheidenden Leitindustrien und eben auch Rüstungsindustrien waren, an der Ruhr. Darüber hinaus befürchteten die Briten, nicht zuletzt Bevin, daß man die Arbeiterschaft an der Ruhr, ähnlich wie in den von den Sowjets beherrschten Ländern Osteuropas, politisch infiltrieren würde. Keine Russen an die Ruhr, das war schon fast ein Dogma britischer Deutschlandpolitik, obwohl dies vielleicht noch nicht unbedingt, wie Steininger andeutet, der Beginn des Kalten Kriegs war. Man sah die Dinge in London wohl eher pragmatisch und sicherlich nicht unrealistisch. England hatte nach dem großen Wahlsieg der Labour-Party 1945, zwar eine sozialistische Politik eingeleitet, die zur Nationalisierung der Kohleindustrie, dem Aufbau eines nationalen Gesundheitswesens und zur Grundlegung des modernen »welfare-state« führte. Aber kommunistische Werbung hatte bei der britischen Arbeiterbewegung mit ihrem – anders als auf dem Kontinent – stark konfessionellen Hintergrund nie wirklich ankommen können. Kommunismus und Demokratie schlossen sich für britische Labour-Politiker aus.

Aus dem Bündel solcher Überlegungen entstand die Entscheidung für Nordrhein-Westfalen, weil dies die optimalste Lösung der Ruhrfrage zu sein schien. Das Ruhrgebiet war eingebettet in ein großes Land. Die Wählerschaft der großen ländlichen und katholischen Regionen schien zu garantieren, daß eine Radikalisierung sowohl nach rechts wie nach links verhindert werden könne. Bekanntlich waren das Rheinland und Westfalen in der Weimarer Zeit Hochburgen des Zentrums gewesen. Man versprach sich von dem neuen Zuschnitt des Landes deshalb auch einen heilsamen Einfluß zugunsten eines gemäßigten innenpolitischen Klimas.

In Nordrhein-Westfalen hat man den Briten die erbrachten Leistungen nie sonderlich gedankt. Angesichts der Wohnungsnot war das Zu-

sammenleben mit den britischen Militärbehörden auf örtlicher Ebene nicht selten gespannt. Schließlich brauchten auch die britischen Offiziere und ihre Familien angemessene Wohnungen. Das Klima verschlechterte sich noch mehr, als 1947 die Demontagelisten für größere Werke vorgelegt wurden. Das Land erhob sich in einmütigem Protest, Bischöfe und Gewerkschaftler, der Fraktionsvorsitzende der CDU im Landtag Adenauer und der Fraktionsvorsitzende der SPD protestierten gleichsam Hand in Hand. Adenauer hielt den Briten vor, sie hätten offensichtlich die Lehren der Demokratie noch nicht begriffen. Diese Abwehr gegen die vermeintliche obrigkeitlichen Ansprüche der britischen Besatzungsmacht trug erstaunlich dazu bei, schon sehr früh das politische Bewußtsein, ja auch das Demokratiebewußtsein des neuen Landes zu stabilisieren. Die Briten mußten es hinnehmen, daß die Schulung für die Demokratie auf diese Weise wirksam wurde. Sie ertrugen es. Im übrigen blieb die Demontage eine vorübergehende Angelegenheit. Zum Teil trug sie sogar zur Modernisierung der westdeutschen Wirtschaft bei, wie man später verblüfft in Großbritannien feststellte. Ein Mythos deutsch-britischer Zusammenarbeit allerdings entstand nicht.

Rolf Steiningers Dokumentation ist sehr umfangreich. Gerade das ist ihre Stärke. Die Dokumente sind meist in voller Länge abgedruckt, zudem bei den überwiegend englischen Texten in der Sprache des Originals. Man kann hier, wenn man sich die Zeit nimmt, das ganze Panorama jenes Prozesses politischer Entscheidungen 1945/46 für einen begrenzten und überschaubaren Zeitraum nachlesen.

Münster

Wilhelm Ribhegge

ULFERT HERLYN / URSULA POBLOTZKI (Hrsg.), *Von großen Plätzen und kleinen Gärten. Beiträge zur Nutzungsgeschichte von Freiräumen in Hannover (Arbeiten zur sozialwissenschaftlich orientierten Freiraumplanung Band 12)*, München: Minerva Publikation 1992, 212 S., DM 59,—.

Die Konzeption einer »Geschichte von unten«, wie sie vor allem während der 80er Jahre in den »Geschichtswerkstätten« entwickelt wurde, stand, so die Herausgeber, Pate bei der Erstellung der insgesamt 19 Einzelstudien zur Geschichte der Nutzung Hannoveraner Freiflächen, die in diesem Band versammelt sind. Unter Leitung der Herausgeber wurden von einer aus Sozialwissenschaftlern und Freiraumplanern interdisziplinär zusammengesetzten Arbeitsgruppe eine Reihe von ausgewählten Freiflächen der Stadt an der Leine untersucht, die sich selbst dem Slogan »Großstadt im Grünen« anpreist.

Während vor allem größere überregionale Gartenanlagen in Hannover wie die Herrenhäuser Gärten in der historischen Forschung häufiger untersucht und dabei insbesondere kunsthistorische Aspekte thematisiert wurden, interessieren sich die hier vorgelegten Studien vor allem für den Nutzungswandel dieser Anlagen. Die Veränderungen im jeweiligen Nutzerkreis und die Aneignung der Freiflächen durch unterschiedliche soziale und gesellschaftliche Gruppen stehen dabei im Zentrum.

Hannover bietet sich für ein solches Forschungsprojekt besonders an, da die Stadt im Vergleich zu anderen bundesdeutschen Großstädten über einen flächenmäßig großen Anteil von Grün- und Freiflächen verfügt und diese, wie repräsentative Umfragen belegen, auch einen hohen Stellenwert im Bewußtsein ihrer Bürger besitzen.

Der in der raumplanerischen Diskussion häufig verwendete, aber selten genau definierte Begriff »Freifläche« wird von den Herausgebern durch eine Typisierung näher spezifiziert. Differenziert wird zwischen »Öffentlich nutzbaren Freiflächen«, zu denen u.a. Tiergarten und

Stadthallengarten, aber auch Straßen und Plätze wie der Aegidientorplatz zählen, »Kollektiv nutzbaren Freiräumen«, die nur für einen eingegrenzten Teil der Öffentlichkeit oder bestimmten Gruppen nutzbar sind, wie die Dachgärten der Bahlsen-Fabrik, das Fössebad oder das Kreuzkirchenviertel, und schließlich die nur »Privat nutzbaren Freiräume«, wie Kleingärtenanlagen und Mietergärten.

Die Einzelstudien sind dabei jeweils einer bestimmten Frei- oder Grünfläche gewidmet, die zum großen Teil noch im heutigen Leben der Stadt eine Rolle spielen und verfolgen deren Geschichte unter dem Aspekt der wechselnden Nutzungen zurück. Dabei zeigt sich, daß nicht nur bauliche und gestalterische Veränderungen im Laufe der Zeit vorgenommen wurden, sondern mit wechselnden Nutzergruppen, schichten- und epochenspezifischen Wahrnehmungsweisen auch neue Funktionen der Freiflächen im Gesamtgefüge der Stadt konstituiert wurden.

So zeigt Sibylle Jörn, von der die meisten Einzelstudien stammen, am Beispiel des »Welfengartens« im Norden Hannovers den Weg eines barocken Adelsgartens, der ausschließlich dem Hof und seinem engeren Umkreis vorbehalten war über seine Umgestaltung zu einem englischen Landschaftsgarten, der bereits den gehobenen Bürgern zugänglich war, bis hin zur zeitgenössischen Situation auf, die von einem starken Substanz- und Funktionsverlust geprägt ist. Jürgen Reinecke und Silke Uelzmann verfolgen den Abstieg der Leine in Hannover von der Lebensader der Stadt zum leblosen Rinnsal, wobei hier weniger die ökologischen Gesichtspunkte im Zentrum stehen als die unterschiedlichen Funktionen der Leine, an der der früheste Siedlungskern Hannovers entstand. Als Energielieferant für die zahlreichen Wassermühlen in der Stadt, als Trinkwasserreservoir, Transportweg und Abwasserkanal hatte sie viele Funktionen zu erfüllen. Als Badegelegenheit bildete sie überdies ein kommunikatives Zentrum im historischen Hannover. Mit dem Aegidientorplatz befaßt sich Andreas Born in seiner Studie »Der größte Platz der Welt – Von der Nordsee bis zum Mond«. Er zeigt vor allem, wie der explodierende Automassenverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg den

Platz in seiner Funktion als bürgerliches Zentrum mit Geschäften, Cafés und Grünflächen zu einer bloßen Verkehrsdrehscheibe entwertete.

Weitere Arbeiten befassen sich u. a. mit der Kleingartenanlage »Lindener Alpen«, dem Kreuzkirchenviertel, der Gartenstadt Kleefeld, den Dachgartenanlagen der Firma Bahlsen. Alle Studien zeichnen sich dabei durch eine gründliche Verarbeitung schriftlichen und bildlichen Quellenmaterials aus und beschränken sich überwiegend auf die chronologische Nachzeichnung des Nutzungswandels der angesprochenen Flächen. Zu kurz kommen dabei allerdings etwas die subjektiven Wahrnehmungen aus der Perspektive der Nutzergruppen. Wie die Räume der Freiflächen im Erlebnis ihrer Besucher und Nutzer, die häufig unterschiedlichen sozialen Schichten zuzuordnen sind, angeeignet werden, ist aus den reinen historischen Fakten, wie sie die Chronologie des Nutzungswandels zeigt, kaum ablesbar und wird hier meist nur am Rand mitthematisiert. Nur wenige Studien sprechen diese Problematik ausführlicher an, wie etwa der kurze Aufsatz von Sibylle Jörn und Silke Uelzmann über »Umwelterfahrung von Kindern in Linden früher und heute«.

Hier ergibt sich noch ein weites Feld für weitergehende Untersuchungen, zu denen die jetzt vorgelegten Einzeluntersuchungen eine wichtige Grundlage bilden können.

Schwäbisch Gmünd Bernd Kleinhaus

CARL-FRIEDRICH FISCHER, *Riß in der Fassade. Ein Architekt packt aus, Herford/Berlin/Bonn: Mittler & Sohn 1993, 184 S., 29,80 DM.*

Das Groß-Dorf Kiel. Hier beginnt die Geschichte gegen Ende der 20er Jahre, als man diese noch die »goldenen« nannte. Der junge Mann steht kurz vor dem Abitur und segelt für sein Leben gern. Dies tut er häufiger auch mit dem väterlichen Freund, dem Stadtbaurat Willy Hahn. Dieser hat viel Einfluß auf den jungen Carl Carlsson und so kommt es, daß er ihn zum

Architekturstudium anregt und nach Berlin empfiehlt.

Das Berlin jener Tage – diese Symphonie einer Großstadt – drängt auf den jungen Studenten ein. Es kommt zu einer Begegnung mit Döblin und anderen Künstlern, doch die prägendste wird die mit dem bis heute verehrten Lehrer Heinrich Tessenow. Dessen Engagement für den Wohnungsbau setzt sich in Carl fort, als dieser nach Anstellungen in kleinen Büros eine Chance hat, sich selbständig zu machen. Carlsson wird ein bekannter Architekt, der Verwaltungsgebäude, Industriekomplexe, eine Kirche, eine Schule, ein Rathaus, ein Kino und über 1000 Wohnungen baut. Stets versucht er seine kleine Utopie zu realisieren, das Projekt Neerlage. »Wohnlichkeit« soll entstehen, die kleinen Leute sollen sie sich leisten können. Jedoch – ein Büro-Großkomplex und Neerlage scheitern letztlich, nicht weil sie architektonisch, technisch oder finanziell ohne Grundlage wären, sondern weil es Kreise in der »Bau-Welt« gibt, die andere Interessen an Bauten haben, als Bauen in Verantwortung vor der Gesellschaft. Da gibt es Preisabsprachen und brutale Ausübung von Druck und Drohung auf Leute, die das nicht mitmachen wollen. In Vier-Augen-Gesprächen tragen jene Leute ihre Methoden offen vor, doch beweisbar wird nichts. Es bleibt eine geschlossene Gesellschaft, in die Carlsson nicht aufgenommen werden will.

Zwischenzeitlich flieht er immer wieder auf See, als Neerlage – nach 30 Jahren Architektentätigkeit – dann »kaputtgeht«, nimmt Carlsson Kurs Nord, um dort Boote zu bauen.

Eine straff und spannend geschriebene Erzählung, die präzise beobachtet ist und viel Realitätsgehalt besitzt. Ein Stück aufregende Architektur-, ja Architekturgeschichte, die nur selten ans Licht kommt.

Doch die Leserinnen und Leser seien gewarnt, wer das Buch einmal zu lesen anfängt, legt es vor dem Ende nicht mehr aus der Hand.

Hamburg Volker Roscher

EGBERT KOSSAK, *Hamburg – Stadt im Überfluß, Optionen für eine wachsende Stadt, Hamburg: Ellert & Richter 1993, 192 S., DM 68,-.*

Nach »Stadt im Fluß«, nun des Hamburger Oberbaudirektors siebentes Buch. »...im Überfluß.« Die doppelte Deutungsmöglichkeit ist bewußt gewählt, ist Hamburg doch nicht nur eine der reichsten Großstädte Europas, wenn nicht gar die reichste überhaupt – so fließt sie andererseits doch jetzt schon über, die »Grüne Metropole« kommt in Flächennot.

Die Situation erscheint fatal, denn bei allem Überfluß steigt die Armut: 27% aller Hamburger Haushalte verfügten 1992 nur noch über ein Jahresbruttoeinkommen von 22000 DM und 11% der Erwerbstätigen verdienten unter 1400 DM/Mon. 1990 gab es 181000 Sozialhilfeempfänger.

Andererseits wächst die Stadt, nicht nur durch Zuwanderung, sondern und vor allem durch den »stetig steigenden Flächenanspruch seiner Bewohner, Unternehmen, öffentlichen Infrastruktureinrichtungen und Verkehrsanlagen«.

Die Konsequenz: Hamburg muß mit seinen Flächen sorgsamer umgehen. 25000 Wohnungen könnte die Stadt bauen, ohne einen Baum zu fällen oder einen Quadratmeter Wiese anzufassen. Die Kleingärten sind stetes Thema, innerstädtische müßten gegen Lagen am Stadtrand getauscht und genutzt werden. Der Hafen müßte intensiver seine Flächen nutzen und bei weiterem Flächenanspruch Deckung anbieten. Gewerbeflächen müssen recycled und das Umland ernsthaft in eine gemeinsame Planung einbezogen werden, dabei sind die Entwicklungsachsen auszubauen, jedoch die Achsenzwischenräume unbedingt freizuhalten.

Tabus darf es bei der Stadtentwicklungsdiskussion in Anbetracht des Ernstes der Lage nicht mehr geben – das hatte auch schon die Stadtentwicklungssenatorin kurz nach ihrem Amtsantritt erklärt –, und Kossak äußert, er habe viel gelernt in der Zeit bei der Stadtentwicklungsbehörde. Das sind neue Töne, und so betrachtet er jetzt Wirtschaft, Verkehr, Umwelt, Arbeiten und Wohnen kritischer denn je auch

im Zusammenhang mit Hamburgs Gesellschaftsganzen und bemißt dem »sozialen Klima« der Stadt eine zunehmend führende Standortfunktion zu. Seine Vision zum Hamburg der Zukunft – übrigens wieder hervorragend bebildert mit vielen Fotos des Autors – scheint ihm den

Spielraum der Handlungsfähigkeit zu erhalten. So beendete er denn auch seinen Vortrag zur Buchvorstellung folgerichtig mit den Worten: »Der wahre Realist ist der Visionär!«

Hamburg

Volker Roscher



Birgit Knorr/Rosemarie Wehling (Hrsg.)

Frauen im deutschen Südwesten

1993. 309 Seiten mit 31 Abb. Leinen
DM 39,80/öS 311,-/sFr 41,-
ISBN 3-17-012089-1
Schriften zur politischen Landeskunde
Baden-Württembergs; Band 20

Diese regionalgeschichtlich ausgerichtete Biographiensammlung dokumentiert Leben und Werk von über 30 Frauen aus dem Südwesten Deutschlands, „die sich in den beiden letzten Jahrhunderten in verschiedenen Tätigkeits- und Lebensbereichen einen Namen gemacht haben“. Die sachkundig verfaßten Kurzbiographien geben einen Einblick in den Ende des 18. Jahrhunderts beginnenden Prozeß der Frauenemanzipation. Ein lesenswerter Band über Frauen von gestern, geschrieben für Frauen von heute.

ekz-Informationsdienst

Baden-Württembergische Biographien



Uwe Jens Wandel (Bearb.)

**Lebens- und Leidensweg des M. Johann Gerhard Ramsler
Specials zu Freudenstadt**

Die Lebenserinnerungen eines württembergischen Landpfarrers (1635 – 1703) 1993. 129 Seiten mit 10 Abb. und genealogischer Tafel. Leinen
DM 32,-/öS 250,-/sFr 33,20
ISBN 3-17-012566-4
Lebendige Vergangenheit; Band 15

Der Verfasser schildert eine Jugend voll Not und Gefahren, berichtet über evangelische Klosterschulen, das Studium am Tübinger Stift und die Arbeit, Mühsal und Erlebnisse als Vikar, Pfarrer und Dekan. Er erzählt von wunderlichen Mitmenschen, seltsamen Naturereignissen und mancherlei Abenteuern – Alltags- und Kulturgeschichte aus erster Hand.



Verlag W. Kohlhammer
70549 Stuttgart