

Kap. 2 Geschichte der Stadtplanung

2.1 Antike

Die historische Entwicklung der Städte wird seit der Antike durch eine mehr oder weniger ausgeprägte planvolle Regelmäßigkeit charakterisiert. Städte haben sich in der Regel **nicht** planlos entwickelt, z.B. aus ländlichen Siedlungen, sondern sie zeigen überwiegend eine planvolle Anlage, die meist auf den jeweiligen Landesherrn bzw. die von ihm beauftragten Stadtbaumeister zurückgeht. Dies gilt sowohl für Neugründungen als auch für Stadterweiterungen. Phasen der stärkeren Planung (z.B. Antike, Hochmittelalter) wechselten ab mit Phasen des tendenziell eher planlosen Wachstums (z.B. Entstehung der sog. Mutterstädte im 10./11. Jahrhundert).

Planvolle Gründungen bzw. Stadterweiterungen lassen sich bis heute vor allem an geometrischen Grundrissformen des Straßennetzes erkennen. Das Hauptmuster wird durch eine rechtwinklige Straßenführung mit rechteckigen oder sogar quadratischen Baublöcken gebildet.

Berühmtes Vorbild: sog. „hippodamisches Schema“ (rechtwinkliger Straßengrundriss von HIPPODAMUS beim Wiederaufbau von Milet um 450 v.Chr.) als Grundprinzip der antiken mediterranen Stadt. Daraus entwickelte sich der Typus der Römerstadt mit einem Kreuz von zwei Hauptstraßen, daraus gebildeten „Vierteln“, rechtwinkligen Baublöcken und dem Forum als Mittelpunkt. Dieses Muster wurde in der Renaissance wiederbelebt und durch die kolonialen Stadtgründungen weltweit verbreitet. Davon unabhängig haben rechtwinklige Grundrisse aber auch in anderen Kulturkreisen (z.B. China, Japan) eine lange Tradition.

2.2 Mittelalter

Die zahlreichen Gründungsstädte des Hoch- und Spät-Mittelalters in Mitteleuropa zeigen meist (nicht streng) rechtwinklige bis leiterförmige Planformen. Dieses Muster ist kaum ausgeprägt bei den Mutterstädten, aber deutlich bei den Planformen der Gründungsstädte des Hoch- und Spätmittelalters. Es ist ein Mythos, dass die mittelalterliche Stadt „ungeplant“ sei. Der Eindruck entstand, weil die geplanten Formen nicht – wie z.B. in der Renaissance – strengen geometrischen Mustern entsprechen. Häufig sind hingegen bogenförmige, gewundene Straßenverläufe, Abweichungen vom rechten Winkel und giebelständige Anordnung der Gebäude. Dadurch werden lange Sichtachsen vermieden zugunsten von geschlossenen Straßenräumen und Plätzen.

2.3 Frühe Neuzeit (Renaissance und Barock)

Renaissance: Von Italien ausgehend wurden „Idealstädte“ mit strengen geometrischen Mustern entworfen, meist von „praktischen Mathematikern“ wie Stadt- und Festungsbaumeistern. Ein berühmtes Beispiel einer solchen Idealstadt stammt von Albrecht DÜRER. Realisiert wurden in

dieser Zeit (insb. 16. und frühes 17. Jh.) vor allem *Festungsstädte* (z.B. Neu-Breisach, Palmanova), *Bergstädte* (z.B. Freudenstadt) und *Exulantenstädte* (z.B. Karlshafen).

In der Renaissance entstehen einige bedeutende Utopien für ideale Gesellschaftsordnungen, die teilweise im Zusammenhang mit dem Entwurf von Idealstädten stehen. Berühmte Beispiele: Thomas MORUS (1478-1535): Idealstaat „*insula utopia*“ (1516) sowie Tommaso CAMPANELLA: „*Civitas solis poetica*“ (1623).

Barock/Absolutismus (2. Hälfte 17. Jh. sowie 18. Jh.): Charakteristisch sind die zahlreichen absolutistischen Städtegründungen und Stadterweiterungen durch die Landesherren, insb. *Residenzstädte* mit geometrischen Stadtgrundrissen. Nach dem Vorbild der französischen Residenzstadt Versailles bauen auch zahlreiche deutsche Fürsten entweder neue Residenzstädte (z.B. Karlsruhe strahlenförmig, z.B. Ludwigsburg rechteckig) oder bauen bestehende Städte zu Residenzstädten um (z.B. Berlin, Dresden, München). Prinzipien des barocken Städtebaus: geometrische Grundrisse, Betonung der Sichtachsen, städtebauliche Symbolisierung der hierarchischen gesellschaftlichen Ordnung, häufig traufständige Anordnung der Gebäude.

2.4 Stadtplanung des Industriezeitalters

2.4.1 Beschränkung auf staatliche Rahmenplanung: 1800-1875 Die Stadt zwischen Industrie und Elend (Reinborn)

In dieser ersten Phase des Industriezeitalters setzte sich die staatliche Stadtplanung zwar fort, sie beschränkte sich jedoch weitgehend auf die Residenzstädte (z.B. Berlin, München, Dresden) und die Festungsstädte (z.B. Wesel, Minden, Koblenz). Wichtigster Träger des städtischen Bauens und damit Motor der Stadterweiterungen wurde nun das Bürgertum, ohne dass jedoch die Städte die Kompetenz und die Instrumente zu einer wirksamen Planung gehabt hätten.

Die institutionellen Rahmenbedingungen wurden durch das liberale Staatsrecht geprägt. Ein Beispiel ist das Preußische Allgemeine Landrecht von 1794: "In der Regel ist jeder Eigentümer, seinen Grund und Boden mit Gebäuden zu besetzen oder seine Gebäude zu verändern wohl befugt." ... "doch soll zum Schaden oder zur Unsicherheit des gemeinen Wesens oder zur Verunstaltung der Städte und öffentlichen Plätze kein Bau und keine Veränderung vorgenommen werden." Grenzen wurden den individuellen Interessen der Grundeigentümer vor allem durch die staatlichen Bauordnungen gesetzt (z.B. in Preußen 1641, 1763, 1853). Deren Ziel war vor allem die Gefahrenabwehr, z.B. gegen Feuergefahr.

Prinzipien der Stadtentwicklung des Industriezeitalters:

- *Entstehung industrieller Siedlungsagglomerationen*, insb. in *Montanrevieren* (Ruhrgebiet, Oberschlesien, Saar)
 1. Dezentrale Zechenstandorte mit Zechenkolonien in der Nähe,

2. Eisenhütten und Stahlwerke meist in der Nähe bestehender Siedlungen,
3. Bestehende Siedlungskerne werden zu zentralen Orten (insb. Hellwegstädte).

- Insgesamt noch wichtiger: *industrielle Erweiterungs Viertel in bestehenden Städten*; meist ungeplanter Prozess: Anlage von Fabriken „vor den Toren“ der Altstadt. Entstehung von Arbeitervierteln in deren Nähe. Erst mit der Entwicklung neuer Massenverkehrsmittel ab ca. 1880-1900 verstärktes Außenwachstum, oft entlang der neuen Verkehrsachsen (S-Bahn).

Rückwirkungen auf die Alt- bzw. Innenstadt: Citybildung, allmähliche Umkehrung des alten, vorindustriellen zentral-peripheren Sozialgefälles, da die einkommensstarken Haushalte die Innenstädte verlassen und an den Rand ziehen (neue Villenviertel) und einkommensschwache Haushalte in die dicht bebauten Innenstadtquartiere nachfolgen (baulich-soziale Abwertung).

In vielen Städten wurden, oft auf Veranlassung der staatlichen Regierung (in Preußen z.B. des jeweiligen Regierungspräsidenten, da die Städte keine Kompetenz zur Stadtplanung hatten) Stadterweiterungspläne (= Straßen- und Fluchtlinienpläne), erstellt. Das berühmteste Beispiel ist der sog. HOBRECHT-Plan für Berlin 1862 (benannt nach dem vom Berliner Polizeipräsidenten mit der Erstellung des Plans beauftragten James HOBRECHT). In diesen Plänen wurden lediglich die Straßen- und Fluchtlinienverläufe festgelegt; die Bebauung hinter den Fluchtlinien war weitgehend den einzelnen Eigentümern überlassen (und nur durch rahmensetzende Bauordnungen, z.B. über die Zugänglichkeit der Blockinnenhöfe für Feuerspritzen, geregelt). Der Plan sah riesige Baublöcke vor, da die Finanzierung der neu anzulegenden Straßen Aufgabe des Staates war. Die Bebauung erfolgte dann vor allem zwischen 1871 (1871ff. = sog. „Gründerzeit“) und dem Ersten Weltkrieg und führte zu der berüchtigten Berliner Mietskasernen-Bebauung („Mietskasernen“ = Großmietshaus in Geschossbauweise mit mindestens 12 Wohnungen).

Baustil: Klassizismus und Biedermeier.

Utopische Sozialisten:

Charles FOURIER (1772-1837): *Le nouveau monde industriel et sociétaire* (1829); utopische sozialistische Gemeinschaften („*Phalanstère*“).

Reformsiedlungen von Unternehmern (teils aus philanthropischen, teils aus paternalistischen Motiven):

Robert OWEN (1771-1858): Werkssiedlung „*New Lanark*“ (b. Glasgow, 1800-25), Kommune „*New Harmony*“ in USA (1824);

Titus SALT: Werkssiedlung „*Saltaire*“ 1851ff. bei Bradford, um 1860 ca. 4.000 Ew.

2.4.2 Gründerzeit I: Primat des technischen Städtebaus 1875-1895 Stadtregulierungen

1875 Preußisches Fluchtliniengesetz.

Dieses Gesetz gilt vielfach als Beginn der modernen Stadtplanung. Der Titel ist etwas irreführend (weil der an die traditionelle Form der Fluchtlinienplanung anknüpft), denn die beiden wesentlichen Neuerungen waren:

- Planung von Stadterweiterungen wird als *städtische* Aufgabe definiert;
- Ermächtigung der Städte zur Heranziehung der Anlieger zur Mitfinanzierung neuer Straßen und ggf. Enteignung.

Im Übrigen blieb die Stadtplanung aber im Wesentlichen Straßen- und Fluchtlinienplanung.

Ergänzung der baupolizeilichen Anliegen um Sicherheit und Ordnung (insb. Feuersicherheit, Standfestigkeit etc.). Technische Neuerungen: Wasser, Gas, Abwasser, Verkehr; damit wurde der Bau und die Unterhaltung der technischen Infrastruktur zur kommunalen Aufgabe.

Die Festlegung der Fluchtlinien rings um große Baublöcke (sparsame Erschließung durch öffentlich zu finanzierende Straßen!) führte zu der berühmt-berüchtigten Mietskasernen-Bebauung (Großmietshäuser mit mehr als 12 Wohnungen pro Gebäude) mit hintereinander gestaffelten Hinterhöfen und extremer Verdichtung, da die Investoren (zumeist anonyme „Terrain-Gesellschaften“) an einer maximalen Ausnutzung der Grundstücke interessiert waren. In dieser hochverdichteten, meist 5-geschossigen Block-Rand-Bauweise entstanden zwischen 1871 und dem Ersten Weltkrieg die gründerzeitlichen Mietwohnungsgürtel rings um die vorindustriellen Altstädte z.B. in Berlin, Leipzig, Wien usw.

Hingegen spielte in den norddeutschen Küstenstädten – ebenso wie in den Niederlanden und in Großbritannien – der verdichtete Reihenhausbau eine größere Rolle. In den Industrievieren wie vor allem im Ruhrgebiet dominierte der stärker aufgelockerte Bau von Werkssiedlungen (halboffene bis offene Bauweise von 2-8-Familienhäusern).

Entwicklung des Städtebaus als wissenschaftliche Disziplin; bedeutende Autoren bzw. Werke: BAUMEISTER, Reinhard (1876): Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung. Berlin: Ernst & Korn. 492 S.

SITTE, Camillo (1889): Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Wien. 4. Aufl. 1909. Repr. Braunschweig/Wiesbaden: Vieweg 1983. 216 S.

STÜBBEN, Joseph (1890): Der Städtebau. Darmstadt. Reprint Braunschweig: Vieweg 1980. 562 S.

UNWIN, Raymond (1909): Town planning in practice. London. Dt. Übers.: Grundlagen des Städtebaues. Berlin 1910.

In England wirken weiterhin Werkssiedlungen von reformerisch bzw. paternalistisch eingestellten Industriellen als wichtige Innovationen der Stadtplanung:

Viscount LEVERHULME: Werkssiedlung „Port Sunlight“ 1888ff. b. Liverpool;

Richard und George CADBURY: Werkssiedlung „Bournville“ 1895ff. b. Birmingham.

Baustil: Historistischer Eklektizismus (Imitate und Zitate historischer Stile von der Gotik bis zum Klassizismus).

Textdokument:

Die Entstehung der Profession Städtebau

Gesellschaft: Das 19. Jahrhundert war das der Nationalstaaten sowie der beschleunigten Entwicklung einer kapitalistischen Gesellschaft. In Deutschland kam es erst verzögert nach dem Krieg 1871 zur Gründung eines Nationalstaates und zur Herausbildung einer industriellen Produktion. Dieser Prozess, die Formierung einer kapitalistischen Gesellschaft verlief jedoch widersprüchlich und langsamer als die Industrialisierung. Für die Entwicklung des Städtebaus hatte das Folgen; ein geschlossenes einheitliches Leitbild bildete sich zunächst nicht heraus.

Neue Bauaufgaben: Die wachsende Industrie verlangte neue Verkehrswege, um Waren und Menschen transportieren zu können. Insbesondere die Erschließung des Landes durch die Eisenbahn führte zu einer neuen Wahrnehmung von Raum und Zeit und veränderte auch das Bild der Städte. Die neuen Wahrzeichen der Städte wurden ihre Bahnhöfe. Der Arbeitskräftebedarf der Industrie führte zu einer ungeahnten Bevölkerungswanderung, zu einer Explosion der Städte. Die ersten Stadterweiterungen erfolgten meist auf dem Gebiet der ehemaligen Befestigungsanlagen und entlang der alten Handelswege, den Ausfallstraßen der Städte. Die planmäßige Erschließung neuer Gebiete begann erst nach der Jahrhundertmitte, überwiegend nach geometrischen Mustern. Die Blockrandbebauung ermöglichte die Ausnutzung der Höfe mit Seitenflügeln und Hinterhäusern, in denen häufig Gewerbebetriebe sowie Kleinindustrie angesiedelt waren. Die Folge waren oftmals ungesunde und unhygienische Wohnverhältnisse, gegen die Kritik mobilisiert wurde.

Kritik: Die hoch verdichteten Wohnquartiere, die im Zuge der Industrialisierung massenhaft entstanden waren, wurden zum Stein des Anstoßes, lösten Protest im bürgerlichen Lager aus. Dem spekulativen Wohnungsbau wurde vorgeworfen, die Gesundheit der Stadtbevölkerung insgesamt zu gefährden. Ansätze zu Reformen der Mietskaserne wurden entwickelt, ohne damit die grundsätzlichen Probleme der Großstadt zu lösen.

Reform: Erste Reformmodelle wurden in England mit der Idee der Gartenstadt entwickelt und wenig später auch in Deutschland umgesetzt. Selbstgenügende Siedlungen im Grünen mit Selbstversorgergärten sollten die sozialen, hygienischen und sittlichen Voraussetzungen für ein friedliches Miteinander bilden. Die erste Gartenstadt, die in Deutschland errichtet wurde, war ab 1909 Hellerau bei Dresden.

Um die Wende zum 20. Jahrhundert waren kulturpessimistische Tendenzen ausgeprägt, die vielfach zu einer Ablehnung der Großstadt führten.

Wertewandel: Die beiden Jahrzehnte vor der Mitte des 19. Jahrhunderts können als Geburtsstunde des modernen Städtebaus im Sinne eines geplanten, absichtsvollen Prozesses beschrieben werden. Im Städtebau wurden folgenreiche Ideen zum Umbau, zur „Modernisierung“ vor allem der Großstädte entwickelt. 1910 fand in Berlin ein viel beachteter Wettbewerb statt, der keine städtebauliche Einzelaufgabe thematisierte, sondern den Großraum einer Metropole. Für diese Aufgabe fand erstmals der übergeordnete Begriff „Planung“ Verwendung. Der Erste Weltkrieg führte über die Niederlage des Deutschen Kaiserreiches zur Weimarer Republik. Die aus den Schützengräben heimkehrenden Architekten und Künstler entwickelten in Antwort auf das schockierende Erlebnis der Sinnlosigkeit der Kriege Utopien einer besseren lebenswerten Welt.

(Aus: Jörn DÜWEL und Niels GUTSCHOW: Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Stuttgart: Teubner 2001.)

2.4.3 Gründerzeit II: Reformbestrebungen 1895-1918 Gartenstadt, Bauzonen- und Staffelbauordnungen

Ab 1890/95: sog. Zonen- bzw. Staffelbauordnungen.

Damit erfolgte ein allmählicher Übergang von der Rahmenplanung des Fluchtlinienplanes zum „Generalbebauungsplan“ oder „Flächenaufteilungsplan“. In den Zonenbauordnungen wurde die Art der Bebauung (z.B. offene oder geschlossene Bebauung, Zahl der Geschosse) festgelegt.

In den Staffelbauordnungen wurden (maximale) Relationen zwischen Straßenbreite und Gebäudehöhen definiert.

Damit konnten die infolge der Industrialisierung weiter wachsenden Stadterweiterungen nicht nur räumlich, sondern auch baulich und qualitativ gesteuert werden. Dafür benötigte man jedoch normative Vorstellungen über die Stadtentwicklung. Ein solches Modell lieferte beispielsweise Theodor FRITSCH (1896). Eine Folge dieser Planung war eine verstärkte sozioökonomische Segregation, meist in der Form von Sektoren (z.B. Entstehung des bürgerlichen SW-Sektors in Berlin aufgrund der Vorgabe offener Bauweise).

Große Resonanz sozialreformerischer Ideen:

- Beseitigung des Wohnungselends (Wohnungs- und Städtebau als gesellschaftspolitische Aufgabe unter dem Eindruck der städtischen Slums und Mietskasernen),
- Gründung und Bautätigkeit von Wohnungsbaugenossenschaften (Selbsthilfe-Gemeinschaften für Wohnungsbau, meist nach Berufsgruppen),
- „Gartenstadt-Idee“ als weltweit wirkender Reform-Impuls: Ebenezer HOWARD 1898: „*To-morrow*“, 1902 neu erschienen u.d.T. „*Garden cities of to-morrow*“, danach in UK zahlreiche gartenstadtähnliche Siedlungen und *New Towns*:
 - „Letchworth“, 1903ff., 50 km nördl. von London,
 - „Hampstead Garden Suburb“, 1908ff. Londoner Vorort,
 - „Welwyn Garden City“, 1920ff., ca. 20 km nördl. von London,
 - indirekt beeinflusst: zahlreiche *New Towns*, z.B. Harlow, Milton Keynes usw.

In Deutschland fand das Gartenstadtkonzept ein großes Echo, es wurde aber nur teilweise verwirklicht, meist nur als neue, durchgrünte und einheitlich geplante und gebaute Stadtteile, oft in genossenschaftlichem oder Werkseigentum (Karlsruhe-Rüppur, Dresden-Hellerau, Essen-Margarethenhöhe).

Baustil: ca. 1898 - ca. 1910: Jugendstil; dann Nebeneinander unterschiedlicher Stilrichtungen, z.T. Heimatstil, z.T. Eklektizismus, z.T. Expressionismus.

2.5 Die Stadtplanung der „Moderne“ (1918-1975)

2.5.1 Durchbruch der Moderne (1918-1933)

Neues Bauen, Bauhaus, Reformexperimente, Charta von Athen

Städtebauliches Leitbild der „Moderne“ als Antithese zur gründerzeitlichen (Mietskasernen-)Stadt:

- Gliederung und Auflockerung durch Licht, Luft, Grün,
- Absonderung störender Nutzungen,
- Begrenzung der Wohndichte,
- Orientierung an öffentlichen Nahverkehrsmitteln,

- „Nachbarschaftseinheiten“ gegen großstädtische Anonymität,
 - Städtebau und Wohnungsbau als kommunale Aufgabe.
- Äußerliches Merkmal: Aufgabe der geschlossenen Blockrandbebauung zugunsten einer halboffenen und offenen Bauweise, z.B. in Zeilenbauweise.

„Funktionalismus“ in Architektur und Städtebau. Ziel: „Funktionaler Umbau der Stadt“.

Wichtigste Impulse des modernen Städtebaus gingen aus von:

- 1) Bauhaus 1919- 1933 Weimar/Dessau, dann aufgelöst, wichtige Architekten und Städtebauer emigrierten nach Nordamerika, z.B. Walter GROPIUS und Bruno TAUT, Mies VAN DER ROHE u.a.; Ziel: klare funktionale Formensprache, gegen zweckfreie Ornamentik („*Form follows function*“), für Flachdach statt Satteldach.
- 2) CIAM („*Congrès International d'Architecture Moderne*“) 1928ff. Hauptvertreter: LE CORBUSIER: Er veranlasste die berühmte „Charta von Athen“ 1933 mit Forderungen:
 - Forderung nach Bodenreform aus kollektivem Interesse,
 - strikte Trennung der 4 Funktionen "Wohnen", "Arbeiten", "sich erholen" und "sich bewegen".

These 77: "Die Schlüssel zum Städtebau liegen in folgenden vier Funktionen: wohnen, arbeiten, sich erholen (in der Freizeit), sich bewegen."

These 78: "Die Planungen werden die Struktur jedes den vier Schlüsselfunktionen zugewiesenen Viertels bestimmen, und sie werden deren entsprechende Lokalisierung innerhalb des Ganzen fixieren."

Textdokument:

Politisierung von Städtebau — fortschrittlich und konservativ

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und dem Niedergang des Deutschen Kaiserreiches kündigte sich der Beginn einer neuen Epoche an, kam es zu einem ersten Paradigmenwechsel in den Leitvorstellungen des Städtebaus im 20. Jahrhundert.

Berufsbild: Dem Architekten und Städtebauer war eine neue gesellschaftliche Rolle zugewachsen, die er auch beim Wiederaufbau Ostpreußens ab 1916 bereits eingenommen hatte. Dem Berufsstand ging es nicht mehr allein darum, Räume zu schaffen, in denen Menschen tätig werden, sondern zunehmend unterbreiteten Architekten und Städtebauer ganzheitliche Weltentwürfe. Fachliches Können und sendungsbewusster Habitus paarten sich mit griffiger Berufsphilosophie und trafen die Bedürfnisse einer Zeit, die für Leitbilder, Führungspersönlichkeiten und Ideologien offen war wie kaum eine andere zuvor.

Leitbilder: Die Vorstellungen zum Leitbild des Städtebaus gingen weit auseinander. Während auf der einen Seite in radikaler Zuspitzung eine scharfe Trennung der städtischen Funktionen Wohnen, Arbeiten, Verkehr und Erholen und damit eine Neue Stadt erdacht wurde, sind auf der anderen Seite Bemühungen zu konstatieren, die bestehenden Städte ‚unter Beseitigung ihrer Mängel‘ weiter zu entwickeln.

Massenwohnungsbau: Der ständige Bevölkerungszuwachs vor allem in den Großstädten und entstehenden Ballungsräumen forderte den massenhaften Bau neuer Wohnungen. Die meisten Wohnungen entstanden in siedlungsähnlichen Stadterweiterungen. Insbesondere im Siedlungsbau wurden neue Wege erprobt und hygienische Standards eingeführt, die gesünderes Wohnen erlaubten und erhebliche Fortschritte gegenüber den verhassten Mietskasernen darstellten: Die Blockstruktur wurde insbesondere in Großstädten zugunsten der Zeilenbauweise aufgegeben, um möglichst vielen Wohnungen gleich viel Licht und Wohnkomfort zu ermöglichen. Die optimale Ausrichtung der Zeile, das Gleichviel für jeden Bewohner war programmatisch und symbolisierte die angestrebte Gleichheit, das Ziel demokratischen Bauens.

Öffentlichkeit als Bauherr: In fast jeder Stadt wurden nach der Novemberrevolution 1918 gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaften gegründet, um der Wohnungsspekulation zu begegnen. Sie errichteten überwiegend am Rand der Städte drei- bis viergeschossige Wohnbauten, meistens modifizierte Blockrandbebauung mit Satteldach, die Höfe waren von Überbauung freigehalten und blieben für halböffentliche Nutzung reserviert. Städtebaulich und architektonisch oftmals konventionell, wurden dennoch Forderungen der Reformbewegung berücksichtigt, ohne den Bruch mit kulturellen Traditionen anzustreben. Eine Besonderheit im Siedlungsbau: Was im Vergleich mit dem realisierten Bauvolumen nur geringfügig in die Waagschale fällt, wurde in der publizistischen Wahrnehmung ungewöhnlich beachtet und hervorgehoben; die Wohnbauten, die im Geiste der radikalen Moderne errichtet wurden. Seit Mitte der zwanziger Jahre wurden unterschiedliche Formen von Architektur und Städtebau politisch instrumentalisiert und auch polarisiert: Die Ausdrucksweise der Moderne galt in weiten Teilen der Presse als fortschrittlich, human und zukunftsweisend, hingegen wurden Formen, die sich an das Erbe der Baukultur anlehnten und lokale Traditionen fortschrieben als rückschrittlich, konservativ und sogar reaktionär diffamiert.

(Aus: Jörn DÜWEL und Niels GUTSCHOW: Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Stuttgart: Teubner 2001.)

2.5.2 Nationalsozialistische Stadtplanung: Heimstätten und Monumentalanlagen, Kriegszerstörungen

Instrumente: Wohnsiedlungsgesetz 1933: „Wirtschaftsplan“ für die gesamtstädtische Entwicklung (ähnlich FNP).

NS-Stadtplanung:

einerseits: *antiurban*, „Überwindung der Großstadt“, Pläne zur Re-Agrarisierung der Gesellschaft in der völkisch-konservativen Denktradition; dem entspricht eine traditionalistische Heimatschutz-Architektur (die freilich einen längeren Vorlauf hatte und als Anti-Moderne-Bewegung seit ca. 1880 bedeutsam war);

andererseits: Pläne zum *monumentalen Ausbau* von Berlin (neue Welt-Hauptstadt), München, Nürnberg, Linz, Hamburg und den (anderen) Gauhauptstädten; dem entspricht eine monumentalisierende neo-klassizistische Architektur.

D.h.: Städtebau als Bau von städtebaulichen Symbolen des NS-Staates und der nationalsozialistischen Gesellschaftsordnung.

Dies dokumentierte sich vor allem in zwei Prinzipien:

- 1) monumentale Bauten (insb. Versammlungshallen, Triumphbögen), breite Achsen und Plätze für Aufmärsche und Massenversammlungen;
- 2) zellulärer hierarchischer Aufbau der Städte (sozialräumliche Gliederung) parallel zur Parteiorganisation: „Ortsgruppe als Siedlungszelle“.

Diese Pläne wurden aber nur ansatzweise realisiert.

- 1) „Führerhauptstädte“: Berlin als Reichshauptstadt, München als „Hauptstadt der Bewegung“, Nürnberg als „Stadt der Reichsparteitage“, Hamburg als „Tor zur Welt“ sowie Linz als Heimatort Hitlers.
- 2) Gauhauptstädte als weitere Schwerpunkte der Umgestaltung im NS-Geist;
- 3) weitere nationalsozialistische „Musterstädte“:
 - a) Wolfsburg („Stadt des KdF-Wagens“) von Peter KOLLER 1938ff. geplant und dann errichtet; Plan entsprach eher allgemeinen modernen städtebaulichen Prinzipien (z.B. mit

funktionaler Gliederung und Stadtkrone), ergänzt durch NS-spezifische Achsen und zentrale Parteigebäude;

b) Salzgitter („Stadt der Hermann-Göring-Werke“), NS-Element: Nachbarschaft mit einer Größe der Partei-Ortsgruppe von ca. 6000 Ew.

4) Stadtplanung für „eingedeutschte“ Städte im eroberten Osten.

Baustil: Ablehnung der „Bauhaus-Moderne“, einerseits Heimatstil, andererseits Monumentalbau.

1939-45: Zerstörungen durch Luftangriffe der Alliierten (insb. Briten und Amerikaner).

Textdokument:

Auszüge aus Reden von Adolf Hitler

Ansprache des Führers auf der Kulturtagung im Nürnberger Opernhaus anlässlich des Reichsparteitages in Nürnberg am 6. September 1938: „Die Bauwerke, die im heutigen Reich entstehen, werden eine dauerhafte und vor allem eindringlichere Sprache führen als das Gemauschel unserer demokratisch-internationalen Kulturbegutachter. Was sich diese armseligen Wichte von ihren Fingern abschrieben und abschreiben, wird – vielleicht sogar leider - die Welt wie so vieles andere vergessen haben. Die gigantischen Werke im Zeichen der kulturellen Wiederaufrichtung des Dritten Reiches werden aber einst zum unveräußerlichen Kulturgut der abendländischen Welt gehören, genauso, wie es die großen Kulturleistungen dieser Welt in der Vergangenheit heute für uns sind.“ Quelle: *Baugilde*, H. 26, 1938, S. 876

„Der Nationalsozialismus ist eine kühle Wirklichkeitslehre schärfster wissenschaftlicher Erkenntnisse und ihrer gedanklichen Ausprägung. Indem wir für diese Lehre das Herz unseres Volkes erschlossen haben und erschließen, wünschen wir nicht, es mit einem Mystizismus zu erfüllen, der außerhalb des Zweckes und Zieles unserer Lehre liegt. Vor allem ist der Nationalsozialismus in seiner Organisation wohl eine Volksbewegung, aber unter keinen Umständen eine kultische Bewegung. – Wir haben daher auch keine Kultplätze, sondern Versamlungs- und Aufmarschplätze. Wir haben keine Kultheime, sondern Sportarenen und Spielwiesen. Und das Charakteristikum unserer Versammlungsräume ist nicht das mystische Dunkel, einer Kultstätte, sondern die Helligkeit und das Licht eines ebenso schönen wie zweckmäßigen Saal- oder Hallenbaues“. Quelle: *Mitteilungsblatt der Reichkammer der bildenden Künste*, H. 10, 1938, S. 4

Von der Baugesinnung des Dritten Reiches. Auszug aus der Rede des Führer bei der Eröffnung der Zweiten Deutschen Architektur- und Kunsthandwerks-Ausstellung in München am 10. Dezember 1938:

„Vergessen wir niemals: Wir bauen nicht für unsere heutige Zeit, wir bauen für die Zukunft! Daher muss groß, solide und dauerhaft gebaut werden und damit auch würdig und schön. Jeder Auftraggeber, jeder Architekt, denen vielleicht im Augenblick irgendein architektonisches Mätzchen bemerkenswert oder interessant erscheint, sie mögen sich überlegen, ob ihr Vorhaben auch wirklich einer Jahrhunderte langen Kritik standhalten kann. - Aber sie werden verstehen, dass wir, die wir nun wirklich eine Volksbewegung sind, für unsere Bauwerke das Volk im Auge behalten müssen, dass wir Hallen bauen müssen, wo 150.000 oder 200.000 Menschen hineingehen. D.h. wir müssen sie so groß bauen, wie die technischen Möglichkeiten dies heute gestatten, und zwar bauen für eine Ewigkeit. - Es ist also notwendig, dass man sich bei der Planung dieses und vieles andere gründlich überlegt: Dass nicht planlos und verfahren in unseren Städten gearbeitet wird, sondern alle Aufgaben einheitlich gesehen und dann logisch gelöst werden, d. h. dass man nicht plan- und ziellos in den Städten herbauen lässt, sondern dass man alle Bauvorhaben in eine Ordnung bringt. Denn gebaut wird so oder so, nur in einem Falle baut jeder, wie er will und dorthin, wo er glaubt hinhauen zu können, im anderen wird planmäßig vorgegangen, und das ergibt großzügige, bewundernswerte architektonische Lösungen.“ Quelle: *Zentralblatt der Bauverwaltung* .H. 51, 1938, S. 1380.

(Aus: Jörn DÜWEL und Niels GUTSCHOW: Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Stuttgart: Teubner 2001.)

Textdokument:***Die Ortsgruppe als Siedlungszelle – Vorschlag zur Methodik der großstädtischen Stadterweiterung, Hamburg, den 20. Dezember 1940 (Eine Schrift des Architekten des Elbufers – Reichsstatthalter in Hamburg)***

Vorbemerkung: Anlässlich der Vorbereitung des Generalbebauungsplanes entstanden im Herbst 1940 in Hamburg die ersten Überlegungen zur „Auflockerung und Gliederung der Großstadt“, die sich an den Organisationsprinzipien der NSDAP orientierten. Wenige Monate später gehörten derartige Überlegungen zum Rüstzeug aller Städtebauer. „Die meisten Entwürfe zur Stadterweiterung von Großstädten kranken auch heute noch am Fehlen eines organischen Wachstumsprinzips. Bestenfalls stehen Vorstellungen alter vorbildlicher Städte bei den Siedlungsplanungen Pate. Für das Wachsen einer Großstadt ein ihr gemäßes, aus dem lebendigen Leben entwickeltes Gesetz zu finden, wird als Aufgabe betrachtet, d.h. an die Stelle gestaltloser Ausbreitung muss ein zellenmäßiger Aufbau treten. Als eine solche natürliche Wachstumszelle wird die politische Ortsgruppe betrachtet. Die „Stadtlandschaft“ ist als eine neue städtebauliche Organisationsidee zu betrachten, die folgenden Zielen des nationalsozialistischen Reiches dienen soll: 1. Einer neuen Gemeinschaftsbildung unseres Volkes auf Grund und in Anlehnung an seine politische Neugliederung; 2. Einer gesunden, das Wachstum der Bevölkerung und der Liebe zur Heimat fördernden Siedlungsweise; 3. Einer möglichst weitgehenden dezentralisierten und volksnahen Verwaltung; 4. Einer luftangriffssicheren Gliederung größerer Siedlungsgebilde.

Sie strebt also die Ausschaltung aller Gesichtspunkte an, die bisher gegen die Großstadt geltend gemacht wurden und zu einer ausgesprochen großstadtfeindlichen Einstellung weiter Kreise geführt haben. Der zellenmäßige Aufbau einer großen Stadtlandschaft führt von der kleinsten, der politischen Zelle entsprechenden Siedlungseinheit über die Ortsgruppen und Kreise zur Gesamtgemeinde mit den übergeordneten Gemeinschaftsanlagen, wie sie in Hamburg durch die des Gaus und des Reichsstatthalters im Elbforum verkörpert werden. Mit der Stadterweiterung in der Form der Ortsgruppeneinheiten wird für das Wachsen und Werden der Großstadt ein neuer Weg beschritten. Nicht mehr wie ein Pfannkuchenteig soll sich das Häusermeer über die Umgebung ausbreiten, sondern in wohlgeordneten Gemeinschaften, die dem geschlossenen Dorf oder der Kleinstadt gleichen. Die Ortsgruppe ist mit ihren 8.000 Einwohnern eine ausreichend große Siedlungseinheit, um mit Gemeinschaftshalle, Parteihaus, HJ-Heim und Aufmarschplatz als zugehörigen Gemeinschaftseinrichtungen ausgestattet zu werden. Sie wird so der Gemeinschaftsbildung dienen und die Gemeinschaft zugleich sinnfällig zum Ausdruck bringen.

Daraus folgt dann weiter, dass nicht mehr an allen Stadträndern zugleich gebaut werden darf. Es muss ein Zeitplan aufgestellt werden, nach dem der Bau der einzelnen Ortsgruppen nacheinander geregelt wird. Dann können die Kräfte der Stadtgemeinde zum Ausbau von Straßen, Versorgungsanlagen, Entwässerung und Gemeinschaftsbauten aller Art geschlossen an den vorgesehenen Stellen angesetzt werden. Damit wird das unerfreuliche Bild der Streubebauung an den Stadträndern vermieden und verhindert, dass die Stadtverwaltung mit den erwähnten Leistungen meist im Verzug ist, weil ihre Finanzkraft für so viele Ansprüche nicht ausreicht.

(Aus: Jörn DÜWEL und Niels GUTSCHOW: Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Stuttgart: Teubner 2001.)

Zusammenfassung: Nationalsozialismus und „Totale Planung“

Gesetze: Ungeklärte Kompetenzen verhinderten bis 1945 die Verabschiedung eines neuen umfassenden Planungs- und Baurechts. Die auf der Baugestaltungsverordnung (1936) beruhende Baupflege bot die Grundlage für die Sicherstellung eines harmonischen Siedlungsbildes und die „Ausmerzungen“ störender Brüche. Das Gesetz zur Neugestaltung deutscher Städte (1937) bildete die „unbürokratische“ Voraussetzung für Eingriffe in die bestehende Struktur der Städte.

Zuständigkeiten: Ein für das Dritte Reich charakteristischer Kompetenzwirrwarr ließ konkurrierende „Planungsimperien“ entstehen. Formal war das Reichsarbeitsministerium zuständig, dem auch die 1936 gegründete Reichsstelle für Raumordnung unterstand. De facto war der Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt (Albert SPEER) ab 1937 befugt, alle Neugestaltungspla-

nungen zu „überwachen“ und ab 1943 für Wiederaufbauplanungen zuständig. Die Deutsche Arbeitsfront (Robert LEY) war durch den Wohnungsbauerlass von 1940 für den Wohnungsbau zuständig und schickte sich 1944 an, mit einem Reichssiedlungsgesetz alle Befugnisse für die „totale Planung“ zu erlangen. Der Reichsführer SS (Heinrich HIMMLER) erlangte im Rahmen des „Generalplans Ost“ ab 1939 vorerst die Planungshoheit im „Deutschen Osten“ und schickte sich an, seine Konkurrenten im „Altreich“ zu entmachten.

Planungsziele: Ab 1934 entstanden zahlreiche Muster- und Lehrsiedlungen, deren Größenordnung ab 1940 an den Organisationsformen der NSDAP ausgerichtet wurde. Als Siedlungszellen mit 8.000 Einwohnern bilden sie die Grundlage einer als „ewig gültig“ betrachteten „städtebaulichen Organisationsidee“ – die Stadtlandschaft – und sind mit Gemeinschaftsanlagen (Hitler-Jugend-Heim und Aufmarschplatz) ausgestattet.

Neugestaltung: Für alle „Gauhauptstädte“ lagen bis 1942 umfangreiche Planungen vor, die der Zurschaustellung von Macht und der Inszenierung von Ritualen dienen sollten. Nur in Weimar entstanden die Konturen eines Gauforums mit Volkshalle und Aufmarschplatz. Alle Planung gipfelte im beabsichtigten Ausbau von Berlin zur Welthauptstadt. Dort waren die Vorbereitungen soweit gediehen, dass sogenannte Abrissmieter in „Judenreinen Gebieten“ die Wohnungen verschleppten und dann ermordeter Juden übernahmen. Sanierung bedingte die Entkernung sogenannter Elendsquartiere, deren Bewohner als „sozial oder politisch auffällige Elemente“ bezeichnet und mitunter auch in Lager verschleppt wurden.

Fazit: Totale Planung bedingte die Umsiedlung, Vertreibung oder Vernichtung von Menschen, die das „organische Wachstumsprinzip“, die Harmonie der Volksgemeinschaft störten. Die nationalsozialistische Stadt hatte frei von Ambivalenzen, sie hatte das Gefäß, der Raum einer einheitlichen, harmonisch geordneten Gesellschaft zu sein.

(Aus: Jörn DÜWEL und Niels GUTSCHOW: Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Stuttgart: Teubner 2001.)

2.5.3 Frühe Nachkriegszeit: Die Phase des Wiederaufbaus und erste Stadterweiterungen 1945-1960

Leitbilder: 1. Die gegliederte und aufgelockerte Stadt,
2. Gartenstadt;

Städtebauliches Leitbild, anknüpfend sowohl an die Weimarer Zeit als auch an den NS-Städtebau: die *„gegliederte und aufgelockerte Stadt“*, mit funktionalen Einheiten (Übernahme des Nachbarschaftskonzepts) und Elementen der Gartenstadtidee.

Großer Problemdruck: Wohnungsnot aufgrund der Kriegszerstörungen und der Zuwanderung von Flüchtlingen und Vertriebenen. Deshalb stand zunächst die quantitative Aufgabe des Wiederaufbaus der zerstörten Städte und Schaffung von ausreichendem Wohnraum im Vordergrund. Diese gewaltige Aufgabe bedeutete für die städtebauliche Planung einerseits eine große Faszination wegen der historisch einmaligen Chance, etwas grundsätzlich Neues schaffen zu können, andererseits herrschte in der jungen Bundesrepublik eine generelle Planungsfeindlichkeit (als Reaktion auf zentralstaatliche Planungen des Dritten Reiches und der DDR).

Wiederaufbau der Städte unterschied sich im einzelnen je nach Grad der Zerstörung, aber auch je nach 'konservativer' oder 'progressiver' Stadtplanung. Konservativ z.B. Münster, progressiv z.B. Hannover, Wesel.

Gesetzliche Grundlagen: Aufbaugesetze der Länder 1949, 1950; Bundesbaugesetz 1960 als erstes Städtebaugesetz der BRD (dem Leitbild dieser Phase verpflichtet).

Vertreter dieser Phase: Hans Bernhard REICHOW 1948, Johannes GÖDERITZ 1957;

Baustil: gemäßigte Moderne.

SBZ/DDR: Ausgangslage ungünstiger als im Westen: Reparationsleistungen an SU, kein Marshallplan. Erste Wiederaufbaumaßnahmen ähnlich wie im Westen, da noch viele Gemeinsamkeiten; Betonung der Denkmalpflege und der regionalen Bautraditionen (z.B. Rostock).

Nach Gründung der DDR: zentralistische Planung mit verstärktem Einfluss sowjetischer Planungs- und Baumethoden, insb. Übernahme des Zuckerbäckerstils der Stalin-Ära (z.B. Stalinallee in Berlin). 1950 „Grundsätze des Städtebaus“ und Aufbaugesetz. Ab ca. 1955 Abkehr vom „Zuckerbäckerstil“ und Hinwendung zum „industriellen Bauen“ durch „einheitliche Typenprojektierung“, aber insb. erst nach 1960 wirksam geworden.

Textdokument:

Hans Scharoun, Grundlinien der Stadtplanung

Vortrag in der 9. Sitzung des Bauwirtschaftsausschusses der Abteilung Planungen des Magistrats der Stadt Berlin am 4. April 1946

Vorbemerkung: Hans Scharoun (1893-1972) studierte in Berlin, wohin er nach Stationen in Insterburg und Breslau als „wirres Kraftgenie“ 1932 zurückkehrte, um im Wohnungsbau Zeichen zu setzen. In den dreißiger Jahren plante er Einfamilienhäuser, während des Krieges Siedlungszellen für künftige Städte. Als Leiter der *Abteilung Bau- und Wohnungswesen* war Scharoun 1945-1946 für Stadtplanung zuständig, wird dann an die Technische Hochschule berufen und arbeitete bis 1950 im *Institut für Bauwesen der Deutschen Akademie der Wissenschaften* an Entwürfen für die „Wohnzelle“ Friedrichshain. Mehr noch mit Entwürfen als mit Gebautem (Philharmonie, Berlin 1963) prägte er die Epoche des Wiederaufbaus als Außenseiter.

„Auf die stürmische Entwicklung der Städte im 19. Jahrhundert waren die Architekten und die Verwaltungen der Städte gleich unvorbereitet. Das Wort „Städtebau“ gab es nicht mehr - es tauchte in Veröffentlichungen erstmalig im Jahre 1890 wieder auf; inzwischen schuf die Technik Gewaltiges.

(Aus: Jörn DÜWEL und Niels GUTSCHOW: Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Stuttgart: Teubner 2001.)

Textdokument zur Stadtplanung in der DDR:

Sechzehn Grundsätze des Städtebaues vom 27. Juli 1950

Die Stadtplanung und die architektonische Gestaltung unserer Städte müssen der gesellschaftlichen Ordnung der Deutschen Demokratischen Republik, den fortschrittlichen Traditionen unseres deutschen Volkes sowie den großen Zielen, die dem Aufbau ganz Deutschlands gestellt sind, Ausdruck verleihen. Dem dienen die folgenden Grundsätze:

1. Die Stadt als Siedlungsform ist nicht zufällig entstanden. Die Stadt ist die wirtschaftlichste und kulturreichste Siedlungsform für das Gemeinschaftsleben der Menschen, was durch die Erfahrung von Jahr-

hundertens bewiesen ist. Die Stadt ist in Struktur und architektonischer Gestaltung Ausdruck des politischen Lebens und des nationalen Bewusstseins des Volkes.

2. Das Ziel des Städtebaues ist die harmonische Befriedigung des menschlichen Anspruches auf Arbeit, Wohnung, Kultur und Erholung. Die Grundsätze und Methoden des Städtebaues fußen auf den natürlichen Gegebenheiten, auf den sozialen und wirtschaftlichen Grundlagen des Staates, auf den höchsten Errungenschaften von Wissenschaft, Technik und Kunst auf den Erfordernissen der Wirtschaftlichkeit und auf der Verwendung der fortschrittlichen Elemente des Kulturerbes des Volkes.
3. Städte „an sich“ entstehen nicht und existieren nicht. Die Städte werden in bedeutendem Umfange von der Industrie für die Industrie gebaut. Das Wachstum der Stadt, die Einwohnerzahl und die Fläche werden von den städtebildenden Faktoren bestimmt, das heißt, von der Industrie, den Verwaltungsorganen und den Kulturstätten, soweit sie mehr als örtliche Bedeutung haben. In der Hauptstadt tritt die Bedeutung der Industrie als städtebildender Faktor hinter der Bedeutung der Verwaltungsorgane und der Kulturstätten zurück. Die Bestimmung und Bestätigung der städtebildenden Faktoren ist ausschließlich Angelegenheit der Regierung.
4. Das Wachstum der Stadt, ihrer Bevölkerung und ihrer Fläche führt zu schwer zu beseitigenden Verwicklungen in ihrer Struktur, zu Verwicklungen in der Organisation des Kulturlebens und der täglichen Versorgung der Bevölkerung und zu betriebstechnischen Verwicklungen sowohl in der Tätigkeit wie in der Weiterentwicklung der Industrie.
5. Der Stadtplanung zugrunde gelegt werden müssen das Prinzip des Organischen und die Berücksichtigung der historisch entstandenen Struktur der Stadt bei Beseitigung ihrer Mängel.
6. Das Zentrum bildet den bestimmenden Kern der Stadt. Das Zentrum der Stadt ist der politische Mittelpunkt für das Leben der Bevölkerung. Im Zentrum der Stadt liegen die wichtigsten politischen administrativen und kulturellen Stätten. Auf den Plätzen im Stadtzentrum finden die politischen Demonstrationen, die Aufmärsche und die Volksfeiern an Festtagen statt. Das Zentrum der Stadt wird mit den wichtigsten und monumentalsten Gebäuden bebaut, beherrscht die architektonische Komposition des Stadtplanes und bestimmt die architektonische Silhouette der Stadt.
7. Bei Städten, die an einem Fluss liegen, ist eine der Hauptachsen und die architektonische Achse der Fluss mit seinen Uferstraßen.
8. Der Verkehr hat die Stadt und ihrer Bevölkerung zu dienen. Er darf die Stadt nicht zerreißen und der Bevölkerung nicht hinderlich sein. Der Durchgangsverkehr ist aus dem Zentrum und dem zentralen Bezirk zu entfernen und außerhalb seiner Grenzen oder in einem Außenring um die Stadt zu führen. Anlagen für den Güterverkehr auf Eisenbahn und Wasserwegen sind gleichfalls dem zentralen Bezirk der Stadt fernzuhalten. Die Bestimmung der Hauptverkehrsstraßen muss die Geschlossenheit und die Ruhe der Wohnbezirke berücksichtigen. Bei der Bestimmung der Breite der Hauptverkehrsstraßen ist zu berücksichtigen, dass für den städtischen Verkehr nicht die Breite der Hauptverkehrsstraßen von entscheidender Bedeutung ist, sondern eine Lösung von Straßenkreuzungen, die den Anforderungen des Verkehrs gerecht wird.
9. Das Antlitz der Stadt, ihre individuelle künstlerische Gestalt, wird von Plätzen, Hauptstraßen und den beherrschenden Gebäuden im Zentrum der Stadt bestimmt (in den größten Städten von Hochhäusern). Die Plätze sind die strukturelle Grundlage der Planung der Stadt und ihrer architektonischen Gesamtkomposition.
10. Die Wohngebiete bestehen aus Wohnbezirken, deren Kern die Bezirkszentren sind. In ihnen liegen alle für die Bevölkerung des Wohnbezirks notwendigen Kultur-, Versorgungs- und Sozialeinrichtungen von bezirklicher Bedeutung. Das zweite Glied in der Struktur der Wohngebiete ist der Wohnkomplex, der von einer Gruppe von Häuservierteln gebildet wird, die von einem für mehrere Häuserviertel angelegten Garten, von Schulen, Kindergärten, Kinderkrippen und den täglichen Bedürfnissen der Bevölkerung dienenden Versorgungsanlagen vereinigt werden. Der städtische Verkehr darf innerhalb dieser Wohnkomplexe nicht zugelassen werden, aber weder die Wohnkomplexe noch die Wohnbezirke dürfen in sich abgeschlossene isolierte Gebilde sein. Sie hängen in ihrer Struktur und Planung von der Struktur und den Forderungen der Stadt als eines ganzen ab. Die Häuserviertel als drittes Glied haben dabei hauptsächlich die Bedeutung von Komplexen in Planung und Gestaltung.
11. Bestimmend für gesunde und ruhige Lebensverhältnisse und für die Versorgung mit Licht und Luft sind nicht allein die Wohndichte und die Himmelsrichtung, sondern auch die Entwicklung des Verkehrs.
12. Die Stadt in einen Garten zu verwandeln, ist unmöglich. Selbstverständlich muss für ausreichende Begrünung gesorgt werden. Aber der Grundsatz ist nicht umzustößen: in der Stadt lebt man städtischer; am Stadtrand oder außerhalb der Stadt lebt man ländlicher.

13. Die vielgeschossige Bauweise ist wirtschaftlicher als die ein- oder zweigeschossige. Sie entspricht auch dem Charakter der Großstadt.
14. Die Stadtplanung ist die Grundlage der architektonischen Gestaltung. Die zentrale Frage der Stadtplanung und der architektonischen Gestaltung der Stadt ist die Schaffung eines individuellen einmaligen Antlitzes der Stadt. Die Architektur muss dem Inhalt nach demokratisch und der Form nach national sein. Die Architektur verwendet dabei die in den fortschrittlichen Traditionen der Vergangenheit verkörperte Erfahrung des Volkes.
15. Für die Stadtplanung wie für die architektonische Gestaltung gibt es kein abstraktes Schema. Entscheidend ist die Zusammenfassung der wesentlichsten Faktoren und Forderungen des Lebens.
16. Gleichzeitig mit der Arbeit am Stadtplan und in Übereinstimmung mit ihm sind für die Planung und Bebauung bestimmter Stadtteile sowie von Plätzen und Hauptstraßen mit den anliegenden Hauservierteln Entwürfe fertig zu stellen, die in erster Linie durchgeführt werden können.

Quelle: Lothar Bolz, *Von deutschem Bauen*, Berlin 1951, S. 87-90.

Textdokument

Ernst MAY: *Hat der deutsche Städtebau seine Chancen verpasst? Hat er noch eine Chance?* (Auszug)

Vorbemerkung: Ernst May (1886-1970) arbeitete nach dem Studium in England und entwarf in Breslau erstmals die Entlastung der Großstadt durch „Trabanten“. In Frankfurt (1925-1930) realisierte er zahlreiche Siedlungen mit typisierten Kleinwohnungen, bevor er in der Sowjetunion neue Industriestädte plante. 1937-1952 Emigration nach Uganda, 1954 Rückkehr nach Deutschland als Leiter des Planungsbüros der gewerkschaftlichen *Wohn- und Siedlungsgesellschaft Neue Heimat*. In dieser Funktion plante er zahlreiche beispielhafte Siedlungen und wurde so im Westen Deutschlands zu einem prominenten Vertreter „modernen“ Städtebaus.

„Die Frage „Hat der deutsche Städtebau seine Chance verpasst?“ wird ganz verschieden beantwortet werden, je nach dem Bilde, das dem Urteilenden gleichsam als Vision der Stadt von heute oder – da der Städtebauer mit dem, was er schafft, auch den Weg in die Zukunft bereitet – der Stadt von morgen vorschwebt.

Wenn in vergangenen Tagen fürstlicher oder geistlicher Machtwille diesen Maßstab (von Bauen) abgaben, wenn in der Gründerzeit die den Menschen beherrschende Maschine und die Gewinnsucht ihrer Nutznießer die Entwicklung der Städte – oder richtiger – ihre Entartung bestimmten, so hat sich seit der Jahrhundertwende immer unumstrittener *ein einheitlicher, internationaler Maßstab durchgesetzt: der Mensch!*

Kehren wir zurück zum Menschen und fragen uns: „Was benötigt der Mensch für seine gesunde Entwicklung?“ Er braucht eine Wohnung, er muss arbeiten, er muss sich ernähren, er braucht die Natur, und zwar nicht nur die Natur, die er nach stundenlanger Auto- oder Eisenbahnfahrt erreicht, sondern gerade die, die ihm möglichst an seine Wohnungstür klopft, sich vom Fenster aus seinem Blicke eröffnet. *Er braucht aber auch noch mehr als das, er braucht Gemeinschaft mit Gleich- und Andersgesinnten, seelische und geistige Entfaltungsmöglichkeit.* Er benötigt Gelegenheit zu sportlicher Betätigung, zur Erholung und zur Pflege seiner körperlichen Gesundheit. Und auch all diesen Bedürfnissen heraus (...) entwickelt sich die Stadt von morgen in einer international gültigen Konzeption. Aus der konzentrisch geballten Stadt des Mittelalters wurde im Zeitalter der Maschine die planlos auseinanderfließende Stadt ohne Gliederung. Die Stadt von morgen wird die gegenteilige Tendenz zum Ziele haben: anstelle eines Zentrums werden sich viele Nebenzentren bilden, alle Mittelpunkte klar erkennbarer, städtebaulicher Großzellen, sogenannter Nachbarschaften, die von Grün umschlossen, klar gegeneinander abgegrenzt, das kalte anonyme Häusermeer von gestern in die *Stadtlandschaft* von morgen verwandeln. Nicht länger werden zufällige politische und Verwaltungsgrenzen die organische Entfaltung unserer Städte hemmen. *Stadt und Land werden zu einer organischen Einheit zusammenschmelzen.* Hunderterlei sind die Funktionen dieser Stadt, aber während sie sich in der hinter uns liegenden Epoche nur zu oft ungeordnet überlagerten, sich gegenseitig in ihren Auswirkungen hemmten, erstrebt der Städtebau von morgen *die große Ordnung.*“

Quelle: *Schriften des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung*, Heft 19, Köln 1956, S. 3, 5, 6, 7.

Rudolf HILLENBRECHT (1910-1999; Stadtbaurat in Hannover), aus einem Vortrag 1975:

„Wir haben in Hannover den Wiederaufbau nicht in dem beschränkten Sinne der Wiederbeschaffung des Zerstörten verstanden, sondern von vornherein als eine Aufgabe der Neugestaltung unserer Stadt begriffen, d.h. ihre Befähigung, gegenwärtige Ansprüche zu erfüllen und ihre Bereitschaft zur Weiterentwicklung, insbesondere im qualitativen Sinne. Die topographischen Gegebenheiten boten hier im Verein mit den Zerstörungen des Krieges im Vergleich mit anderen Städten Chancen, die monozentrische Großstadtentwicklung durch die Zielvorstellung einer aufgelockerten und gegliederten Stadtlandschaft abzulösen, einer anpassungs-, entwicklungsfähigen und in zeitlichen und räumlichen Abschnitten durchführbaren Konzeption, die wir später zum Modell der Regionalstadt weiter ausbauten. Ihre Stadtteile, jeder auf sich bezogen, mit infrastrukturellen Einrichtungen aller Art versehen, Arbeitsplätzen zugeordnet, baulich und räumlich von eigenem Gepräge, mit Grün- und Freiräumen ausgestattet oder besser noch ihnen benachbart, durch sie und mit Verkehrswegen untereinander verbunden, jedoch ohne Durchgangs- und Fernverkehr – diese Stadtteile bilden die Elemente der Stadtlandschaft, deren Mitte im umfassenden Sinne die Innenstadt ist, das Zentrum der Stadt, das ihr Inbegriff ist und dessen Qualität für Rang und Geltung maßgeblich ist, die ihr zugemessen werden.“ (Mitt. d. DASL 30.05.1999, S. 26).

Textdokument

Zusammenfassung: Stadtplanung als Kampf der Systeme

Westen: Bundesrepublik

Leitbild: **Stadtlandschaft**. Ausgehend von sozial- und lebensreformerischen Bewegungen vom Ende des 19. Jahrhunderts wird die Überwindung des Gegensatzes zwischen Stadt und Land zum Wunschbild (Utopie = Ort Nirgendwo) des Städtebaus. Voraussetzung war die „Auflösung der Städte“ (1918), die Zerschlagung der Großstädte, die Bindung an den Boden. Ab 1934 verschmelzen „Stadt“ und „Landschaft“ zu einem Wort; während des Krieges werden die theoretischen Grundlagen ermittelt, nach denen bis etwa 1958 Wohngebiete und neue Städte entstanden. Auflockerung: In Abkehr von der dichten Großstadt Forderung nach Flachbau (1-3 Geschosse), geringe Dichten mit 80 bis 140 Einwohnern je Hektar. Abkehr von Baublöcken und Korridorstraße hin zu fließenden Räumen: Unendliche statt endliche Räume. Gliederung: Aufspaltung der „wuchernden“ Großstadt in überschaubare Einheiten, bezeichnet als Wohnzelle, Siedlungszelle (und dadurch organisches bzw. natürliches Wachstum suggerierend) oder Nachbarschaft von 3.000 bis 5.000 Einwohnern. In der „überschaubaren“ Einheit soll der Bewohner sesshaft sein, Gemeinschaft und Geborgenheit finden.

Osten: Deutsche Demokratische Republik

Leitbild der sozialistischen Stadt: **Die schöne, kompakte Stadt**. In der Sowjetunion forderte Stalin seit 1931 den Bau „schöner“ Städte, die den zukünftigen Reichtum des Sozialismus spiegeln würden. Der Plan zur Rekonstruktion von Moskau bildete ab 1935 das Vorbild für die sozialistische Stadt, die in der Silhouette vorn gesellschaftlichen Auftraggeber kündigt und in Wohnkomplexe, Mikrorayons und Rayons gegliedert ist. Zu Sechzehn Grundsätzen werden in der DDR im Juli 1950 die Konturen der sozialistischen Stadt verdichtet, die von Chruschtschow Ende 1954 als unökonomisch wieder abgelehnt werden. Kompaktheit: Die sozialistische Stadt will nicht Siedlung sein, in der die Arbeiter „zu Kleinbürgern verkommen“. Hohe Straßenrandbebauung kulminiert im Zentrum, der „Seele“ der Stadt. Auf den dortigen „Aufmarschplätzen“ finden die Feiern des Volkes statt. Schönheit: Hauptstraßen, Plätze und Uferzonen sollten „künstlerische Kompositionen“ bilden, deren Architektur „nationale Traditionen“ aufnehmen.

(Aus: Jörn DÜWEL und Niels GUTSCHOW: Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Stuttgart: Teubner 2001.)

2.5.4 Wachstum und Verdichtung 1960-1975

Flächensanierungen, Großwohnsiedlungen und Trabantenstädte

Um 1960 zunehmende Kritik am Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt, z.B.: Jane JACOBS 1963, H. P. BAHRDT 1961, Alexander MITSCHERLICH 1965.

Neue Leitbilder: intensives und vielgestaltiges Leben, „Dichte und Urbanität“ (bzw. in extremer Variante: „Urbanität *durch* Dichte“) und „verkehrsgerechte Stadt“. Daneben auslaufend: „gegliederte und aufgelockerte Stadt“.

Damit z.T. Rehabilitation der gründerzeitlichen Stadt, in der Realität wurde allerdings häufig nur Dichte ohne Nutzungsvielfalt (und damit Urbanität) geschaffen!

Hochzeit des wissenschaftlichen Städtebaus; Vorstellung, man könne mit wissenschaftlichen Methoden die Lebensbedürfnisse der Menschen optimal erfüllen; Ziel: umfassende Stadtentwicklungsplanung auf wissenschaftlicher Grundlage.

Hauptgebiete der Stadtplanung:

- a) Stadtsanierung (Flächensanierung von „überalterten“ Stadtvierteln als „harte Modernisierung“;
- b) Bau von „Neuen Städten“ (z.B. Wulfen) und insb. von neuen Großwohngebieten (z.B. D-Garath, K-Chorweiler, Erkrath-Hochdahl).

Rechtliche Grundlagen:

Städtebauförderungsgesetz 1971 (Sanierung, Entwicklung).

Baustil: Moderne.

DDR: Versuch einer sozialistischen Eigenentwicklung der Stadtplanung: Schaffung der sozialistischen Stadt.

Verkündung auf der Ersten Theoretischen Konferenz der Deutschen Bauakademie 1960: „Der Hauptweg der sozialistischen Umgestaltung alter Stadtgebiete wird in der Etappe der Umgestaltung nach 1965 in der Hauptsache durch einen flächigen, komplexen Abriss alter Gebäude, vor allem alten Wohngebäudebestandes und seines Ersatzes durch neue Gebäude gekennzeichnet.“

Radikale Neuplanungen in Stadtzentren unter Aufgabe alter Stadtgrundrisse und teilw. unter Abriss historischer Gebäude, z.B. Kirchen (z.B. Prager Str. in Dresden, Uni-Viertel in Leipzig).

Dominanz des Wohnungsbauprogramms (Aufholjagd gegen den Wohnungsmangel): auf der Basis neuer Wohnungsbautypen (WBS 70) entstanden neue Großwohngebiete an den Stadträndern.

Altstädte: 1975 Denkmalschutzgesetz der DDR, Fußgängerzonen, einige Altbausanierungen; Abwertung der Altbauquartiere (geduldeter Verfall der Altbauquartiere mit der Perspektive einer Flächensanierung).

Textdokument:

Stadtplanung der Moderne in der Stadt Duisburg in den 1960er Jahren

Sachstandsbericht von 1966 über den Stand der Duisburger Stadtplanung des seit 1959 zuständigen Beigeordneten Walter SITTEL. Ausgerechnet im Rahmen der Jahresversammlung des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Heimatschutz referiert SITTEL über die noch ungebrochene harte Modernisierungsplanung. Tenor: Die Industrialisierung hat einen ungeordneten Stadt-Organismus geschaffen; der Wiederaufbau der 50er Jahre hat die größten Schäden beseitigt; jetzt stehen

Stadtsanierung und Stadterneuerung als große Aufgaben an. Zitate S. 27: „Die gealterte Stadt ... lässt sich erneuern und zeitgemäß umformen“. S. 28: „In unserer grundstücksarmen Stadt – man sagt: Duisburg sei eine Stadt ohne Raum – kommt der Gründung neuer Stadtteile auf grüner Wiese keine wesentliche Bedeutung zu. ... Es geht daher lediglich darum, das Vorhandene durchgreifend und vernünftig umzubauen, die versteinerten Stadtkerne in eine planvolle Ordnung einzufügen, mit besseren zentralen Anlagen zu versehen und mit künstlerischem Geist zu durchdringen.“ S. 34: „Die Sanierung der Altstadt von Ruhrort ist eine vordringliche Sanierungsmaßnahme zur Beseitigung sozial- und wohngyienischer Missstände. Diese haben schon längst die Grenzen des Tragbaren überschritten. Man erkennt hier deutlich, dass das Alte durchaus nicht immer schön ist – von den hygienischen Verhältnissen ganz zu schweigen –, sondern auch von seiner Kehrseite gesehen werden muss. ... Wer einmal einen Blick über die Türschwelle in die entzauberte Welt der dort wohnenden, geplagten Großstadtinsassen tun darf, dessen Sinne werden betäubt durch erschütternde Eindrücke. Hier leben noch Menschen in einer zivilisatorisch rückständigen Umwelt. ... In den meisten Wohnungen gibt es weder WCs noch Bäder noch Duschen. ... Eine städtebauliche Neuordnung tut hier vordringlich not. Sofortige Abhilfe kann nur durch energische Maßnahmen (Auskernung und totaler Abriss der Altbauseubstanz) geschaffen werden ...“ S. 36: „Neumühl ist das größte und interessanteste Sanierungsprojekt Duisburgs. Wie es allgemein heißt, soll hier ein moderner, durchgrünter Stadtteil auf Zechengrund entstehen. Geplant ist: Aus einer zum Teil öden und monotonen Bergmannssiedlung soll eine nach neuzeitlichen städtebaulichen Gesichtspunkten gestaltete, attraktive Wohn- und Kaufstadt entstehen. ... Die noch durchweg im ländlichen Baustil vor der Jahrhundertwende angelegten Bergarbeitersiedlungen Neumühls mit 1- und 2geschossigen Bauten sind sehr weitläufig angelegt und typisch für die Entwicklung der Städte im Ruhrgebiet. Sie entsprechen nicht mehr neuzeitlichen städtebaulichen Vorstellungen. Hinzu kommt der Mangel an zentralen Einrichtungen zur kulturellen, gesundheitlichen und verwaltungsmäßigen Betreuung [S. 37] der Bevölkerung. Durch die Maßnahmen der Stadt: Herausnahme des Durchgangsverkehrs, Bereinigung des überalterten, zechengebundenen Baubestandes und Neuaufbau eines modernen Wohngebietes in größerer Dichte ... wird sich das Gesicht des Ortsteiles Neumühl völlig wandeln. ... Die heutige Wohndichte beträgt kaum mehr als 50 bis 100 Einw./ha Nettobauland. Durch die Neuplanung soll eine durchschnittliche Wohndichte von ca. 280 Einw./ha Nettobauland erzielt werden. Insgesamt wird für ca. 50.000 Einwohner neuer Wohn- und Lebensraum geschaffen. Diese Zahl ist nicht zu hoch gegriffen; durch Erhebungen und exakte Strukturanalysen und Prognosen wurde eine wichtige und zweckvolle Vorarbeit geleistet. ... Die dem Verkehr abgewandten Bezirke vermitteln dem Menschen in Ruhe und Geborgenheit ein neues Verhältnis zu Grund und Boden und lassen ihn wieder engeren Kontakt zur Natur gewinnen. Auch in seinem Heim soll er sich nicht als seelenlose Nummer fühlen, sondern als freies Individuum in einer harmonisch geformten Umwelt.“

Quelle: SITTEL, Walter (1966): Stadtplanung in Duisburg. In: Duisburg – Stadt Montan. Jahresversammlung d. Rhein. Vereins f. Denkmalpflege u. Heimatschutz vom 26. bis 28. Juni 1965. Köln: Rhein. Verein f. Denkmalpflege u. Heimatschutz. S. 26-42.

Textdokument:

Wolf Jobst Siedler: Abschied von Ninive.

Metropolen sterben an ihrer Heilung – Zum Thema moderne Städteplanung (Auszug)

Vorbemerkung: Wolf Jobst Siedler (geb. 1926), nach dem Kriege Mitglied des Planungsbeirates in Berlin-West, Publizist und Autor zahlreicher Bücher. hatte 1964 mit seinem Buch „Die gemordete Stadt – Abgesang auf Putte und Straße, Platz und Baum“ für Aufregung gesorgt, da er die im Städtebau praktizierte völlige Abkehr von der historischen Stadt anprangerte. Im nachhinein sah er sich auch veranlasst, die Idee der Stadtlandschaft, die die Phase des Wiederaufbaus geprägt hatte, als „antigesellschaftliches, antizivilisatorisches und ein antipolitisches Prinzip der Stadtplanung“ zu verdammen. Bereits am 19. Oktober 1963 meldete er sich in der *Welt* mit einer harten Kritik an Formen der Stadtfeindlichkeit oder Stadtmüdigkeit zu Worte.

„Die Verfeinerung durch die Stadt, nämlich die *Urbanisierung*, setzt all das voraus:

Geschmackliche Sensibilität, intellektuelles Raffinement, emotionale Differenziertheit — die städtische Zivilisation Europas hat mit Unordnung, Lasterhaftigkeit, Nichtdurchschaubarkeit, Unübersichtlichkeit zu tun. Als Stadt funktioniert die Stadt nur, wenn sie nicht mehr funktioniert.

Damit ist eine Vokabel aufgegriffen, die zum Arsenal der Stadterneuerer der Gegenwart gehört: die Stadt soll wieder funktionsfähig gemacht werden. Der Begriff des Funktionierens von Straßen, Plätzen und Stadtarealen meint die Reibungslosigkeit, wie denn sonderbarerweise das Vokabular der Stadtdiskussion überhaupt voll von Wörtern ist, die aus der Wasserwirtschaft kommen: der *Verkehrsfluss* darf nicht gestaut werden, seine *Regulierung* muss ihn *flüssig* halten, weshalb denn *der fließende Strom* des *flutenden* Verkehrs in die richtige Richtung *geschleust* wird. Das Wasser als das unaufhörlich und unumkehrbar in immer dieselbe Richtung Strömende ist das Ideal der Stadtplanung.

Es ist ein Ideal, das wider den Geist der Stadt ist, die aus dem Stau, aus der Reibung, aus der Stockung, aus dem Hin und Her lebt: stoßendes Gedränge macht auf lebendige Städte aufmerksam, und nur jener Boulevard lädt zum Flanieren ein, der menschen-erfüllt ist. (...)

Es versteht sich jedoch von selbst, dass die Städte der Welt nicht an den Baubehörden sterben, wenn auch Entballungsmaßnahmen in Stadtzentren Sünden wider den Geist der städtischen Zivilisation Europas sind. Die Ladenzeile mit dahintergestelltem Hochhaus verwandelt den Boulevard in eine Provinzstraße, weil gedrängte Baumasse von burgenhaftem Zuschnitt zum Abschluss der Flanierstraße gebraucht wird. Doch sind die Irrtümer des Planers die Wahrheiten des Zeitgeistes. Dies ist der Geist der Stadtzerstörung und der Stadtflucht.

Eifernde Stadtfeindschaft hat es also immer gegeben. Was am Heutigen auffällt, ist der Überdruß der Stadt an sich selbst. Sie will Land sein selbst auf bebautem Gelände:

also durchgrünt sie sich. Sie zweifelt am Recht auf Masse und Schwere: daher entballt sie sich. Sie misstraut der Verführung des stockenden Verharrens: darum entlastet sie sich. Sie will vergessen machen, dass sie Stadt ist.“

Quelle: *Die Welt*, Nr. 244, 19. Oktober 1963.

Alexander MITSCHERLICH: **Argwohn in Sachen Stadt: Die Zukunft ist schon verbaut** (Auszug).

Appell an die Zivilcourage: Wer rührt am Eigentum von Grund und Boden? Auf der Suche nach neuen Formen städtischen Lebens. Selbstbedienung: Auflösung der Gesellschaft.

Vorbemerkung: Alexander MITSCHERLICH (1908 - 1982), anfangs Direktor der Psychosomatischen Klinik der Universität Heidelberg und Begründer (1966) des Sigmund-Freud-Instituts in Frankfurt, wollte seine Kritik am Städtebau, die 1965 mit dem Titel *Die Unwirtlichkeit unserer Städte* erschien, als „Anstiftung zum Unfrieden“ verstanden wissen. Sein Artikel in der *Zeit* vom 8. November 1963 nimmt einige dieser Gedanken vorweg. „Wir haben nach dem Krieg die Chance, bessere, uns verpflichtende Städte zu bauen, vertan. Anders ausgedrückt: Wenn Städte Selbstdarstellungen von Kollektiven sind, dann ist diese Selbstdarstellung alarmierend. Was sich *absolut antistädtisch* erwies, war die industrielle Technik. Sie lagerte sich in ihren ersten Phasen den Städten an, quoll ins flache Land und höhle zugleich die vorindustrielle Substanz der Städte bis auf museale Reste aus. Sie schuf Siedlungsverdichtungen, Ballungsräume und vorerst keine Städte. Es steht also überhaupt nicht mehr in Frage, dass wir alte Städte, Gebilde, vor denen wir wie von einer Vorzeit weit getrennt sind, neu schaffen, wiederbeleben, uns als Richtmaß vorhalten können. - Unsere Aufgabe liegt bei einer neuen Selbstdarstellung. Die beiden zentralen Gedanken, die ich vortragen will, beziehen sich auf Widerstände gegen einsichtsvolles Planen.

Zuerst zum Thema: *Bodenbesitz in der Stadt*. Es ist wohl von niemanden bestritten, dass die Misere des deutschen Wiederaufbaues eng mit den spektakulären Bodenpreisen und der ausbleibenden Neuordnung der Besitzverhältnisse gekoppelt ist. Aber dieser Besitz ist ein Tabu, ein Fetisch, an den niemand zu rühren wagt: Keine der gesetzgebenden Körperschaften, keine der Parteien. Nun wird man sagen, das Experiment des russischen Kommunismus zeige uns, dass es sich da um eine Ordnung oder Neuordnung oder Neu-Unordnung handele, die uns nicht erstrebenswert erscheint. (...) *Ich kann nur an die Zivilcourage der Städteplaner und Architekten appellieren*. Sie sind die Fachleute, die der Vernunft gegen die irrationalen und egoistischen Motive der städtischen Bodenbesitzer den Weg bahnen müssen.

Nun finden wir immerhin einen Verbündeten, der gewiss nicht über eine machtvolle Lobby verfügt, aber doch Anteil an einem Gegenzauber gegen das unzulängliche Besitztabu hat. Das ist die *Wissenschaft vorn Menschen*. Zugegeben, der Glaube an die Wissenschaft in unserer Zeit spielt eine irrationale Rolle; er hat etwas von einem Fetischcharakter an sich. Es mag deshalb nicht sehr vornehm sein, diese Glaubensbereitschaft gegen eine archaischere zum guten Zweck zu mobilisieren. Mein zweites Hauptargument gilt der

einseitigen Ausbeutung des ehemals städtischen, des jetzigen Ballungsraumes für Produktion und Tertiärleistungen. Ich betrachte diesen Zustand mit den Augen des Anthropologen; das heißt, ich will wissen, welche Chance dieses Feld, in dem der Mensch arbeitet und wohnt, für die leibseelische Entwicklung bietet, die als ausgeglichen gelten kann. Auch im Binnenraum der technischen Zivilisation, der ihn mehr und mehr als zweite, für ihn allein relevante Natur umgibt, bleibt der Mensch primäres Naturwesen.“

Quelle: *Die Zeit*, Nr. 45, 8. November 1963, S. 45-46.

Großwohnsiedlungen im Westen und Osten Deutschlands (mit der Zahl der Wohnungen)

München	Neu-Perlach	20.100	Berlin	Marzahn	58.200
Berlin	Gropiusstadt	18.800	Berlin	Hellersdorf	42.200
Berlin	Märkisches Viertel	16.900	Halle	Neustadt	40.600
Nürnberg	Langwasser	13.000	Rostock	Nord-West	39.400
Berlin	Falkenhagener Feld	11.600	Leipzig	Grünau	38.500
Braunschwg.	Weststadt	10.900	Chemnitz	Fritz Heckert	31.300
Bremen	Neue Vahr	10.000	Berlin	Hohenschönhausen	29.000
			Halle	Südstadt/Silberhöhe	25.900
Erkrath	Hochdahl	8.800	Berlin	Friedrichsfelde Süd	22.500
München	Fürstenried	8.200	Berlin	Karl-Marx-Allee	21.200
Köln	Chorweiler	8.100	Schwerin	Großer Dreesch	20.100
Kiel	Mettenhof	7.900	Magdeburg	Olvenstedt	18.900
Frankfurt	Nordweststadt	7.600	Hoyerswerda	Neustadt	18.700
München	Hasenberg	7.400	Gera	Lusan	17.600
Ratingen	West	7.400	Magdeburg	Neustadt	17.100
Hamburg	Mümmelmannsberg	7.300	Berlin	Fennpfuhl Ost	17.000
Berlin	Heerstraße Nord	7.200	Eisenhüttenst.	WK I-VII	17.000
Hamburg	Großlohe	7.100	Erfurt	Südost	14.200
Bielefeld	Sennestadt	7.000	Dresden	Gorbitz	14.200
...			Rostock	Dierkow/Toitenw.	14.100
			Jena	Lobeda	13.800
			Wolfen	Nord	13.600
			Zwickau	Eckersbach	12.500
			Stralsund	Kniepe	11.700
			Potsdam	Am Stern/Drewitz	10.400
			Erfurt	Nordhäuser Str.	10.100
			Greifswald	Schönwalde	10.000

Quelle: Inf. z. Raumentwickl. 1994, S. 577, 580.

2.6 Stadtplanung in der Postmoderne: 1975 - ?

(oder evtl. Kap. 2.5.5 Stadtplanung in der Spätmoderne ?) Stadtumbau und Stadterhaltung

Seit 1974/75 Veränderung der Rahmenbedingungen:

- Abschwächung des Wachstums,
- Planungsskepsis,
- Mobilisierung der Planungsbetroffenen,
- wachsende Umweltsensibilisierung,
- krisenhafte Zuspitzung von Großstadtproblemen.

Schwerpunkte der Stadtplanung verlagern sich:

statt: - umfassender Stadtentwicklungskonzepte,

- großer Neubaugebiet,
- aufwendiger Sanierungsvorhaben,

nun: - kurzatmiges Krisenmanagement (Inkrementalismus),

- Denkmalpflege und erhaltende Erneuerung,
- Revitalisierung von Altbauquartieren durch Wohnumfeldverbesserung,
- neuer Repräsentations-Städtebau (insb. Malls, Plätze).

Novelle des Bundesbaugesetzes 1976: Bewahrung wertvoller Bausubstanz und Bürgerbeteiligung,

1987: *Baugesetzbuch* (BauGB) mit Integration des Bundesbaugesetzes und des Städtebauförderungsgesetzes.

Veränderung der städtebaulichen Leitbilder:

1. Stadterneuerung und Denkmalpflege,
2. die Stadt als Bühne, Stadtkultur und Stadt-Marketing (damit de facto Aufgabe der sozial integrierten Stadt!),
3. die ökologische Stadt („nachhaltige“ Stadtentwicklung),
damit charakteristisch für die postmoderne Stadtplanung: Leitbildvielfalt und Inkaufnahme der Stadt-Fragmentierung!

Baustil: Postmoderne (Ästhetisierung des Stadtbildes, Rehabilitation der funktionslosen Ornamentik, Stilizitate).

Postmoderne Stadtplanung:

Verzicht auf: Idealstadt-Utopie, systemische Gesamtlösung, Gleichsetzung von Funktion und Ästhetik.

Statt dessen: Wiederentdeckung der Stadtbild-Ästhetik, Wiederentdeckung der urbanen Vielfalt und Komplexität; Stadt ist nicht nur funktionierendes System, sondern vor allem ein morphologisches Ensemble von „Stadtinseln“ mit eigener Identität.

Kritische Postmoderne: Betonung der Fragmentierung der Stadt. Nach dem Ende der sozialen Utopien wächst die Bedeutung der fragmentierten Stadtbilder sowohl als ökonomisches sowie als kulturelles „symbolisches Kapital“ (BOURDIEU).

Leitbilder (nach STREICH 1988):

1. Leitbildvielfalt und Fragmentierung,
2. die Stadt als Bühne,
3. die ökologische Stadt.

DDR:

Auch um 1975 Ansätze zu einem Paradigmenwechsel (1975 Denkmalschutzgesetz der DDR), aber kein grundsätzliches Umsteuern, d.h. vor allem: Weiterbau von Großwohnsiedlungen in Plattenbauweise und Verfall der Altbauquartiere (in 80er Jahren war der Verfall größer als die

Neubauleistung). Situation wurde durch ökonomische Krise der 80er Jahre verschärft. In 80er Jahren allmähliche Abkehr von dem geduldeten Verfall der Altbauquartiere mit der Perspektive einer Flächensanierung und Baulückenschließung durch Typen-Neubauten in Altstädten (z.B. Halle, Rostock, Gera).

Wende 1989/90 tiefer Einschnitt: radikaler Wandel des Ordnungsrahmens; ab 3.10.90 galt plötzlich das Baugesetzbuch (mit der Ergänzung des § 246a, der den Vorhaben- und Erschließungsplan aus dem alten DDR-Recht übernahm). Die Behörden waren mit der Anwendung des neuen Rechts hoffnungslos überfordert; die Investoren begriffen schnell die Chance und besorgten sich Baurechte, meist auf der grünen Wiese, da die bebauten Quartiere wegen der ungeklärten Eigentumsrechte und Rückgabeforderungen uninteressant waren.

Folgen: Disurbanisierung (nachholende Suburbanisierung insb. im Handel), Aushöhlung der Stadtzentren, massive Industriebrachen, Amerikanisierung und „Zwischenstadt“, Niedergang der Planungs- und Baukultur.

2.7 Entwicklung der herrschenden Planungsphilosophien:

Teilweise in Anlehnung an SIEVERTS UND GANSER (1933/94):

Entstehung der professionellen Stadtplanung in den 1870er Jahren.

1. 1870-1910: Stadtplanung als *Bekämpfung städtebaulicher Mißstände*, insb. als Reaktion auf die Mietskasernenstadt der Gründerzeit (oft verstanden als „sozialhygienische“ Missstände, d.h. mit einem konservativen gesellschaftspolitischen Hintergrund: Sesshaftmachung der entwurzelten Massen, „Badezimmer für Arbeiter als Revolutionsprophylaxe“). Schwerpunkte der Stadtplanung:
 - Stadterweiterungsplanung (Ordnung des Wachstums durch Fluchtlinienplanung),
 - Bau neuer Siedlungen (Werkssiedlungen, ab 1900 stark beeinflusst durch Gartenstadt-Idee).
2. 1910-1945: *Stadtplanung als Schaffung des räumlichen Rahmens für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft*. Zitat Patrick ABERCROMBIE (nach ALBERS 1988, S. 44): „Die Planung von Stadt und Land sucht der natürlichen Entwicklung eine lenkende Hand zu bieten. Das Ergebnis sollte mehr sein als eine wirtschaftlich und technisch solide Leistung - es sollte ein sozialer Organismus sein und zugleich ein Kunstwerk.“ Das heißt: Planung soll nicht selbst politische Lenkung von Gesellschaft und Wirtschaft sein (diese werden als quasi-natürliche Prozesse aufgefasst), sondern Koordinierung der räumlichen Auswirkungen. Dies ist die planungsphilosophische Grundlage der *funktionalistischen Planung*: Es geht um ein möglichst optimales Funktionieren der „Maschine Stadt“. Dazu ein Aphorismus von Karl KRAUS zur funktionalistischen Stadtplanung: „Ich erwarte von der Stadt, in der ich leben soll: Haustorschlüssel, Straßenspülung, Asphalt, Warmwasserheizung – gemütlich bin ich selbst.“ D.h.: Erfüllung der Lebensbedürfnisse durch technische Leistungen: Wohnungsbau, Ver- und Entsorgung, öff. Verkehr, also Stadtplanung als Teil der „kommunalen Leistungsverwaltung“. Diese Planungsphilosophie liegt u.a. der „Charta von Athen“

(jedenfalls in deren praktischen Teil, nicht in deren gesellschaftsreformerischen Teil) zugrunde.

3. *Wiederaufbau der Nachkriegszeit: Zeit der „starken Stadtbauräte“* mit gesellschaftlichem Konsens und Vertrauen in die städtebauliche Planung; Wiederaufbau wurde als fachlich-technische Aufgabe, aber nicht als politischer Prozess gesehen.
4. *1960-75, Höhepunkt 1965-72: „integrierte Entwicklungsplanung“* mit Systematisierung, hoher Komplexität, Verwissenschaftlichung, geringe Flexibilität. Die Stadtplanung wurde zum Vorreiter und Teil einer umfassenden staatlichen Entwicklungsplanung, die im Idealfall vertikal und horizontal integriert sein sollte. Dieses Konzept wird auch als ‘geschlossene Planung’ bezeichnet mit den Merkmalen:
 - flächendeckend (bezogen auf Stadt oder Region),
 - komprehensiv, d.h. alle Politikbereiche und Akteure einbeziehend,
 - langfristig angelegt,
 - an einem einheitlichen Ziel bzw. Zielsystem orientiert.

Die Planung zielt auf eine möglichst effiziente Verwirklichung eines als richtig erkannten Endzustandes (beste ‘Raum-Ordnung’ als Ziel); dabei ist prinzipiell gleichgültig, ob entgegenstehende Interessen vorhanden sind oder nicht und ob sie überwältigt werden müssen oder nicht.

Praktisches Problem: geringe öffentliche Resonanz, deshalb bald Ernüchterung und Gegentrend zur Entfeinerung der Planung;

Grundsätzliche Kritik: Dies ist die sog. „Gott-Vater-Rationalität“: ein allwissender Planer verfügt über umfassende Information und handelt für seine Untergebenen, indem er widerspruchsfreie Ziele verfolgt eine ‘neue Welt schafft’.

5. *ab Mitte der 70er Jahre (1975 „Europ. Denkmalschutzjahr“)* *kleinteilige Stadterneuerung* mit Bürgerbeteiligung und ökologischer Orientierung;
6. *ab 80er Jahre: „perspektivischer Inkrementalismus“* Merkmale:
 - nur allgemeine gesellschaftliche Zielvorgaben,
 - Umsetzung in konkreten Projekten,
 - Verzicht auf flächendeckende Betrachtung,
 - Planung konzentriert sich auf das Wesentliche und das mittelfristig Realisierbare;
 - ökonomische Instrumente wichtiger als rechtliche.

In der Praxis eher: Konzept der ‘offenen Planung’ (‘inkrementale Planung’, Modell des ‘Sich Durchwurstelns’).

Entscheidender neuer Ansatz: Verzicht auf eine ‘höhere (= technisch-wissenschaftliche Rationalität’, sondern geht aus von der Existenz unterschiedlicher Akteure und Gruppen mit unterschiedlichen Interessen. Rationalität bemisst sich am Konsens der Beteiligten, d.h. im Mittelpunkt steht die ‘politische Rationalität’.

Bsp. IBA Emscher Park mit dem Ansatz, über ‘politische Koalitionen auf Zeit’ anhand konkreter Projekte Innovationen zu erzeugen und alte Blockaden zu überwinden.

7. *ab 90er Jahre: Renaissance der „strategischen Planung“*

Merkmale:

Übertragung von betriebswirtschaftlichen Planungsmethoden auf den öffentlichen Bereich („*New Public Management*“). Versuche der Politik zur Rückgewinnung der

Definitionsmacht für strategische Zielsetzungen (aber Verzicht auf Detailsteuerung wie in der integrierten Entwicklungsplanung); Orientierung an zielgruppenorientierten Marketing-Konzepten;

Einführung des Gebots der „Nachhaltigkeit“ als neue Leitvorstellung;

Umsetzung der strategischen Planung durch punktuelle politische Koalitionen und Projekte.

„Philosophien“ und Leitbilder der Stadtplanung in Mitteleuropa seit dem Zweiten Weltkrieg

<i>Phase</i>	<i>„Philosophie“ der Stadtplanung</i>	<i>Leitbilder</i>
1948-1960 Wiederaufbau	Zeit der „starken Stadtbauräte“	1. „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“, 2. „Gartenstadt“
1960-1975 Wachstum	Zeit der starren inte- grierten Entwick- lungsplanung	1. „Dichte und Urbanität“ bzw. „Urbanität durch Dichte“ 2. „Die verkehrsgerechte Stadt“
1975- ? Postmoderne	a) Inkrementalismus b) „Perspektivischer Inkrementalismus“	1. Stadterneuerung und Denk- malpflege 2. „Die Stadt als Bühne“, Stadtkultur und Stadt-Marketing 3. „Die ökologische Stadt“ („nachhaltige“ Stadtentwicklung), Leitbildvielfalt und Inkaufnahme der Stadt-Fragmentierung!

Entwurf: H. H. Blotevogel 1998