

V
O
N
D
E
R
P
O
L
I
S
B
I
S
Z
U
R
P
O
S
T
M
O
D
E
R
N
E

GESCHICHTE DER EUROPÄISCHEN STADT
Eckart Güldenber

Geschichte der Europäischen Stadt

- Überblick von der Polis bis zur Postmoderne -

Vorwort

In der Zeit von 2004 bis 2006 habe ich das Seminar zur „Geschichte der Europäischen Stadt“ am Geographischen Institut der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel als Honorarprofessor angeboten. In der Zeit von 2007 bis 2010 war ich von der Leibniz-Universität Hannover mit der Vertretung der Professur für Raumforschung und Landesplanung am Institut für Umweltplanung beauftragt und habe dort das Seminar ebenfalls angeboten.

Die Studierenden beider Hochschulen haben mit ihren Referaten und Ausarbeitungen zu diesem Kompendium beigetragen – ihnen gilt mein Dank für die vielen Anregungen, die ich durch sie bekommen habe.

Darüber hinaus sind Erkenntnisse aus den von mir angebotenen städtebaulichen Exkursionen ebenso eingeflossen wie aus den städtebaulichen Exkursionen der Hannoverschen Architekten- und Planergruppe *excurs*, an denen ich seit mehreren Jahren teilnehme. So konnte ich einige europäischer Städte außerhalb Deutschlands unter fachlichen Aspekten kennen lernen. Hierzu zählen London, Glasgow, Manchester, Bristol, Paris, Bordeaux, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Barcelona, Bilbao, Lissabon, Bologna, Venedig, Wien, Prag, Brünn, Krakau, Danzig, Stettin, Riga, Klaipeda, Tallin, Moskau, St. Petersburg, Kaliningrad, Kopenhagen, Stockholm, Oslo und meine europäische Lieblingsstadt Helsinki.

Text und Folien dieses Kompendiums dienen ausschließlich Vortrags-, Seminar- und Studienzwecken. Es kann sein, dass Quellen nicht immer (genau) benannt und Texte nicht immer (genau) zitiert wurden.



Zu meiner Person:

Aufgewachsen in Hamburg, studierte ich nach meinem Wehrdienst bei der Marine in Hannover Architektur mit dem Schwerpunkt Städtebau (Diplom 1972). Es folgte das Referendariat für den höheren Landesplanungsdienst in Niedersachsen (1972-74) mit Abschluss des II. Staatsexamens. Während meiner Tätigkeit als Regionalplaner beim *Kommunalverband Großraum Hannover*, heute *Region Hannover*, (1982-95) gelang es, Aussagekraft und Durchsetzungsvermögen der Regionalplanung zu verbessern. Als Abteilungsleiter für Wohnungswesen und Städtebau im Innenministerium Schleswig-Holstein (1995-2005) konnten die *Soziale*

Wohnraumförderung erfolgreich auf die *Vereinbarte Förderung* umgestellt und die *Genossenschaftsidee* gestärkt werden. Im Bereich des Städtebaus wurden die Programme *Soziale Stadt* und *Stadtumbau-West* mit initiiert und umgesetzt. Seit meiner 6-jährigen Zeit als Wissenschaftlicher Assistent am Institut für Städtebau, Wohnungswesen und Landesplanung der Universität Hannover (1976-82) bereiteten mir die Forschung (Promotion 1979) und vor allem die Lehrtätigkeit viel Freude. Es folgten nebenberufliche Lehraufträge für Regionalplanung an der TU Hamburg-Harburg (1989-95) und ab 1996 für Städtebau am Geographischen Institut der Christian-Albrechts Universität zu Kiel, die mich 2000 zum Honorarprofessor ernannte. Nach meiner Rückkehr nach Hannover war ich von 2007 bis 2010 von der Leibniz-Universität Hannover mit der Vertretung der Professur für Raumforschung und Landesplanung am Institut für Umweltplanung beauftragt. Seit 2014 engagiere ich mich mit Lehrangeboten für das Gasthörenden- und Seniorenstudium an der Leibniz-Universität Hannover.

Hannover, Oktober 2016

Prof. Dr. Eckart Güldenber

Geschichte der Europäischen Stadt

- Überblick von der Polis bis zur Postmoderne -

Inhalt

Einführung, Seminarziele und Fragestellungen	Seite	5
Entwicklung der Städte	Seite	19
Griechische Polis – Hellenistische Idealstadt	Seite	19
Islamische Städte	Seite	24
Mittelalterliche Städte	Seite	28
Städte der Renaissance	Seite	33
Stadtentwicklung im Industriezeitalter	Seite	37
Postliberale Stadt: Städtebaureformen und Gartenstadt	Seite	41
Moderne Stadt zwischen den Weltkriegen: – Sozialer Wohnungsbau – Bauhaus-Moderne – Leitbild Funktionelle Stadt	Seite	47
Städtebau im Nationalsozialismus	Seite	57
Sozialistischer Städtebau	Seite	63
Städtebauliche Leitbilder der Nachkriegszeit: – New Towns und Green Belts – Gegliederte und Aufgelockerte Stadt	Seite	79
Urbanität durch Dichte – Leitbild der 60er/70er Jahre	Seite	92
Liberalisierte Stadtentwicklung: – Suburbanisierung – Gated Communities	Seite	97
Globale Stadtentwicklung: Megacities	Seite	104
Postmoderne Architektur und Städtebau	Seite	108
Nachhaltige Stadtentwicklung	Seite	112
Helsinki zum Beispiel	Seite	123
Schlussfolgerungen	Seite	135
Literaturverzeichnis	Seite	136

Geschichte der Europäischen Stadt

- Überblick von der Polis bis zur Postmoderne –

Einführung, Seminarziele und Fragestellungen

Städte gibt es seit über 7000 Jahren. Die europäische Stadt existiert seit etwa 2500 Jahren – sie ist vergleichsweise jung und besonders.

Max Weber nennt fünf Merkmale, die in ihrer Summe die Einzigartigkeit der europäischen Stadt begründen: Markt als Gegenbild zur Tauschwirtschaft, Stadtbürgerschaft als freiwilliger Zusammenschluss Einzelner, Gerichtsbarkeit, Selbstverwaltung und die alle Bürger umschließende, schützende Stadtmauer.¹ Für Weber ist die europäische Stadt der Ort, an dem die bürgerliche Gesellschaft entstanden ist, sich emanzipiert und ihre bauliche Erscheinungsform geprägt hat. Die europäische Stadt ist demnach die Keimzelle westlicher Moderne: hier konnten sich Rationalismus, Kapitalismus und Selbstverwaltung entwickeln. Und obwohl die kulturelle und politische Tradition Chinas sehr viel älter ist, hat sich in den chinesischen Städten keine bürgerliche Gesellschaft entwickelt, die sich in der Geschichte der Stadt und ihrer baulichen Erscheinung identitätsstiftend niedergeschlagen hätte.

Webers Definition basiert maßgeblich auf der sozial spezifischen Entwicklungsstufe der europäischen Stadt des Mittelalters und des 19. Jahrhunderts.

Manchmal wird Webers Definition mit ihrer Betonung der positiven Erscheinungen der europäischen Stadt gegen die negativen Erscheinungen der folgenden industriellen und postindustriellen Stadtentwicklung mit ihrer Zersiedlung, Segregation, Umweltverschmutzung gewendet. Gleichsam als gäbe es seitdem die Besonderheiten europäischer Städte nicht mehr. Verschwindet die europäische Stadt in einem allgemeinen Typus der globalisierten Stadt?

Fragt man nach möglichen Besonderheiten der heutigen Stadt, so lassen sich nach Walter Siebel fünf Merkmale beschreiben, die in ihrer Summe einen Idealtypus von Stadt beschreiben, der so nur auf die **Europäische Stadt** zutrifft: ²

1. Die **Europäische Stadt** ist der Ort, an dem die bürgerliche Gesellschaft entstanden ist. Hier kann sich die Stadtgesellschaft in der Geschichte der Stadt mit ihren **baulichen Zeugnissen** (mittelalterlichen Stadtkernen, absolutistischen Schlossanlagen, Kirchen und Rathäusern) **ihrer eigenen Identität** vergewissern.
2. **Europäische Stadtgeschichte** ist anhaltende **Emanzipationsgeschichte**. Emanzipation des Wirtschaftsbürgers, des Bourgeois, aus der geschlossenen Kreislaufwirtschaft hin zur Ökonomie des Marktes und des politischen Bürgers, des Citoyen, aus feudalistischen Herrschaftsverhältnissen zur Selbstverwaltung, zu einer Stadtgemeinde freier Bürger mit dem Anspruch auf demokratische Willensbildung und -bekundung bis hin zur Partizipation an allen auch den baulichen, städtebaulichen Entscheidungen.
3. Die **Europäische Stadt** ist Ort einer besonderen, einer **urbanen Lebensweise**, die den Stadtbewohner vom Landbewohner unterscheidet. Diese manifestiert sich in der **Polarität von Öffentlichkeit und Privatheit**. Dem öffentlichen Raum von Platz und Straße sind die Funktionen von Markt und Politik, den privaten Räumen von Betrieb und Wohnung die Funktionen der Produktion und der Reproduktion zugeordnet. Ein breites Repertoire an architektonischen und städtebaulichen Gestaltungselementen sorgt für

Zugänglichkeit respektive Exklusivität von Räumen und verdeutlicht deren juristische, funktionalen und sozialen Unterschiede.

4. Der Stadt-Land-Gegensatz, Zentralität, Größe, Dichte und Mischung kennzeichnen die städtebauliche Gestalt der **Europäischen Stadt**. Mauer, Wall und Graben betonen das Gegenüber von hoch getürmter Stadt und plattem Land. Das Ensemble von Rathaus, Markt und Kirche, die Stadtkrone ist das physisch-ästhetische Abbild der politischen, ökonomischen und kulturelle Zentralität der Stadt. Die Größe ihrer Bevölkerung, die Dichte ihrer Bauweise, die Mischung der sozialen Gruppen und der städtischen Funktionen, d.h. von Lernen, Arbeiten, Wohnen, Einkaufen, Vergnügen und Verkehr macht die Europäische Stadt zum Ort der Kommunikation, der Arbeitsteilung, der Auseinandersetzung mit Fremdem und Neuem und damit zum innovativen Ort im Gegensatz zur „Idiotie des Landlebens“ (Marx).
5. Die **Europäische Stadt** ist **sozialstaatlich regulierte Stadt**. Ihre Lebensbedingungen, ihre politischen Konflikte und ihre sozialen Verhältnisse sind nicht zu erklären ohne die öffentlichen technischen und sozialen Infrastrukturen, den sozialen Wohnungsbau, die kommunale und staatliche Sozialpolitik sowie das differenzierte, auf bürgerschaftliche Partizipation ausgerichtete Instrumentarium der **Stadt- und Regionalplanung**. Als geplante Stadt ist die Gestalt der Europäischen Stadt auch von den Wertvorstellungen und Leitbildern einer professionellen Elite von Wohnungspolitikern, Städtebauern, Architekten geprägt und nicht nur von den Mechanismen einer neoliberalen Kapitalverwertung.

Dieser Hinweis gibt mir Gelegenheit, mich Ihnen kurz vorzustellen:

Aufgewachsen in Hamburg, Architektur/Städtebaustudium hier in Hannover, II. Staatsexamen in Stadt- und Landesplanung, Wiss. Assistent am Institut für Städtebau, 13 Jahre beim Kommunalverband Großraum Hannover (Vorgänger der Region Hannover) als Fachbereichsleiter zuständig für Regionalplanung, Raumordnungsverfahren und Naherholung, 10 Jahre in Kiel Abteilungsleiter für Wohnungswesen und Städtebau im Innenministerium des schönsten (Bundes)Landes Schleswig-Holstein, nach meiner Rückkehr nach Hannover 2006 war ich von 2007 bis 2010 mit der Vertretung der Professur für Raumforschung und Regionalentwicklung an der Fakultät Architektur und Landschaft beauftragt. Mittlerweile im Ruhestand – befasse ich mich genau wie Sie – gern mit der europäischen Stadtbaugeschichte.

Die Ausführungen zum Begriff der **Europäischen Stadt** deuten auf ein sehr breites Spektrum möglicher Befassung mit dem Thema hin. Bei Weber bestimmt der kulturgeschichtliche Aspekt, bei Siebel der stadtsoziologische Aspekt den Blickwinkel auf das Wesen der Stadt. Hinzu kommen unterschiedliche Erscheinungsformen. Jede Stadt auch in Europa ist anders – keine gleicht der anderen.

Als Stadtplaner und angesichts der relativen Kürze dieses Seminars beschränke ich mich auf einen **Überblick der städtebaulichen Entwicklungs- und Ideengeschichte**, auf die **städttebaulichen Leitbilder** europäischer Städte als möglichen roten Faden.

Anhand einiger Bilder möchte ich zunächst diesen besonderen Blickwinkel aus der Sicht von Städtebau und Stadtplanung sowie die Fragestellungen dieses Seminars veranschaulichen.



Das linke Bild (Abb.1) zeigt die Innenstadt von Siena als Stich nach einer Darstellung von Francesco Vanni 1595 – das rechte Bild (Abb.2) eine Luftaufnahme der Piazza del Campo

In einem Tal zwischen drei besiedelten Hügeln angelegt, zeichnet die Piazza del Campo das Tal muschelförmig gekrümmt, fächerförmig gegliedert, rot gepflastert vor dem Palazzo Pubblico nach. Der Platz integriert die drei ihn umgebenden Stadtteile, bietet relative Offenheit und räumliche Transparenz.

„Aus allen Stadtvierteln führen geschwungene, wunderbar rumbildende und deshalb gut bewohnbare Hauptwege und sogar die ersten Fußgängerstraßen zum Rathaus auf den Campo, dem Zentrum, dem gemeinsamen „Wohnzimmer“ der Stadt“. ³

Thema ist das städtebauliche Ordnungselement Platz, sei es Rathausplatz, Marktplatz oder wie in diesem Fall beides. Plätze gliedern die Stadt, sie formen das Stadtgebiet und halten es zusammen. Plätze sind öffentlicher Raum. Das Spannungsverhältnis Privatheit – Öffentlichkeit, Einzelner und Gemeinschaft, Bürger und Staat äußert sich im Sinne der „Europäischen Stadt“ räumlich am deutlichsten im Markt- und/oder Rathausplatz. Er ist Ort des Warentausches, Versammlungsort und Ort demokratischer Institutionen, er ist Bühne theatralischer Selbstdarstellung und kollektiver Inszenierung, Ausgangspunkt von Schule und Bildung, Nachrichten- und Informationsbörse.

Kurz: Siena ist zunächst – ganz nüchtern gesprochen - ein Beispiel für einen seiner Zeit entsprechenden, gut geplanten und bewusst gestalteten Marktplatz, der die o.g. Funktionen erfüllt.

Dieser Platz ist aber nicht nur „funktionell ordentlich“; er wird offensichtlich auch als attraktiv empfunden. Er ist Weltkulturerbe, Touristenattraktion und Begegnungsort auch für hier und heute studierende, coole junge Leute.

Was trägt dazu bei? Kann man die Gefühle beim Erleben dieser Innenstadt, dieser Piazza del Campo rational erklären?

Wann empfinden wir einen Platz als öde, zu groß, zu weitläufig? Wann fühlen wir uns auf einem Platz wohl, wollen ihn beschreiten, uns auf ihm niederlassen? Wann weckt eine Straßenführung Neugierde auf das was dahinter kommt? Welche Farben,

welche Farb- Kombinationen, welche Baumaterialien empfinden wir als stimmig, harmonisch?

Es gibt Maßstäbe für harmonische Proportionen, es gibt bestimmte Wirkungen von Farben und Baumaterialien auf unsere Sinne – kurz, die gebaute Umwelt kann bei uns ganz unterschiedliche, aber doch jeweils weitgehend übereinstimmende Empfindungen auslösen.

„Namentlich auf den im Mittelalter entstandenen, oft abenteuerlich unregelmäßigen Plätzen wirkt das rätselhafte, aber ästhetisch entschlüsselbare Gesetz der Proportion, die von den Verhältnissen vieler Einzelheiten bestimmt ist von den Maßen der Häuserfronten, ihrer Länge, ihrer Höhe, vom Rhythmus der Details, von der Art und Zahl der Straßen, die in ihn münden; der Art ihrer Ecken; auch vom Pflaster und der Art ihrer Ausstattung mit immobilien Gegenständen.“⁴

Aristoteles verweist auf diese Doppelfunktion der Stadtplanung: „Städte müssen so entworfen werden, dass nicht nur Plan und Ordnung, sondern auch ein glückliches Leben der Bewohner gewährleistet wird.“⁵

Ist Glück planbar?

Als Antwort verweist mein Mentor Prof. Gerhart Laage in seinen „Briefen an Stadtbewohner“ auf Albert Camus: „Glück ist nicht nur Schicksal“, sagt Albert Camus in seiner Nobelpreisrede. „Glück macht aus dem Schicksal eine menschliche Angelegenheit, die unter Menschen geregelt werden muss“⁶

und auf Cees Nottebohms Beschreibung des Platzes als Erlebnisraum:

„Wenn Glück etwas wiegt, dann braucht es auf diesem Platz eine große Waage. Ich versuche die ausgelassene Stimmung zu analysieren, die mich umfängt. Liegt es daran, dass hier alles so alt ist? Nein, es liegt daran, dass hier alles so alt ist und immer noch funktioniert, nicht nur existiert, sondern auch dazu benutzt wird, um darin zu existieren. Den vergänglichen Menschen, die wir sind, wird hier für einen Moment eine hinreißende Illusion physischen Mehrwerts zuteil. Ein Schein von Kontinuität, der uns gnädig auf seinen Faden zieht. Einen Augenblick lang gehören wir wirklich dazu.“⁷

Diese **Doppelfunktion der geplanten Stadt, für Ordnung und Glück** zu sorgen, haben sich die Regierenden von Siena zu eigen gemacht. Dafür hatten sie zwei kontrastierende Wandbilder von Ambrogio Lorenzetto (1338) im Ratssaal vor Augen: Das obere Bild (Abb. 3) zeigt die „Auswirkungen einer guten Regierung“, eine vielfältig schön gebaute und belebte Stadt in friedlicher Landschaft; das untere Bild (Abb. 4) zeigt die „Auswirkungen einer schlechten Regierung“, zerstörte Häuser, verängstigte Menschen, eine verwüstete Stadtlandschaft.

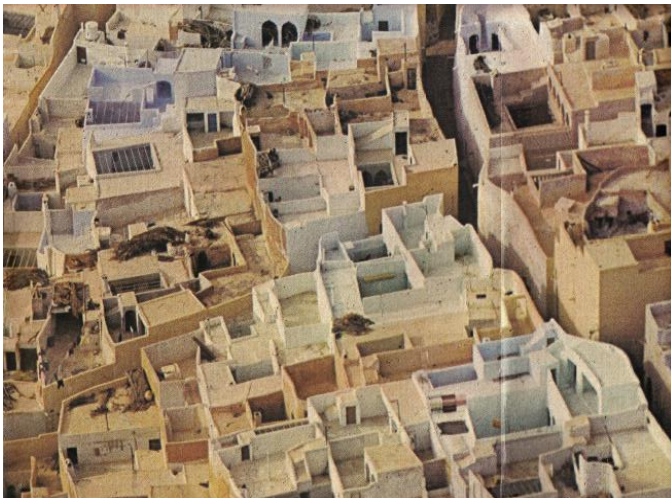




Der Stadtrat von Siena erließ zum Wohl der Stadt und ihrer Bürger Bauregeln, die für alle verbindlich waren. Selbst die mächtige Banca Monte die Paschi (die gerade durch den Stresstest für Banken durchgefallen ist) fügt sich diszipliniert in die übergreifende sozialräumliche Ordnung ein.

Diese Baukultur erfüllt Grundkategorien sozialen Zusammenlebens. Im Gewebe der Stadt sind nur die wichtigsten Strassen und Gebäude planerisch definiert. Das übrige Baugeschehen hat sich mehr oder minder selbst regulierend innerhalb bestimmter Vorgaben entwickelt. Die Stadt setzt sich aus Parzellen zusammen, deren Bebauung im Rahmen privaten Verfügungsrechts variiert und auch verändert werden kann und so das soziale Leben und jeweilige Selbstverständnis ihrer Bürger widerspiegelt. So gesehen ist die Innenstadt von Siena, ist die Piazza del Campo Ausdruck einer ausgewogenen Machtverteilung zwischen privatem und öffentlichem Engagement bzw. Investment und beantwortet die **Frage: wer baut die Stadt für wen?**

Das nächste Bild (Abb. 5) zeigt das **Oasendorf Beni Isguen** in der Sahara.



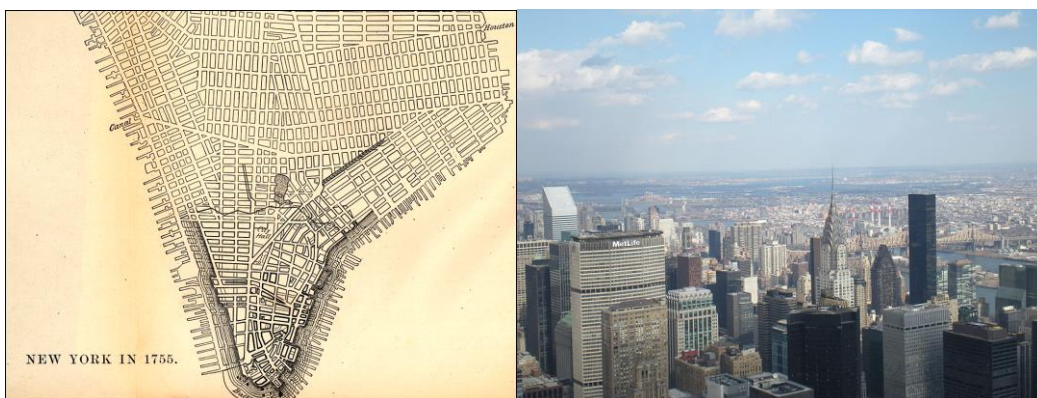
Das hier zu sehende Labyrinth großer und kleiner Häuser steht für eine andere soziokulturelle und klimatisch bedingte Stadt. Das Wohnquartier ist von breiteren, gewundenen Hauptstraßen durchzogen von denen rechtwinklig Nebenstraßen abzweigen und als unregelmäßige Sackgassen enden. Sie erschließen voneinander getrennte Stadtviertel und einzelnen Clans sowie Familien zugeordnete Wohnquartiere, -blocks und -häuser. Jedes Haus hat einen Innenhof, der sowohl soziale als auch climatechnische Bedeutung hat. Es lässt sich ein **anderes Verhältnis von Privatheit und Öffentlichkeit** als bei der Europäischen Stadt erahnen, auf das wir noch zu sprechen kommen werden.

Das Photo (Abb.6) zeigt die Wohnverhältnisse in dem durch den Film „Slumdog Millionaire“ bekannt gewordenen Stadtteil Dharavi der unbegrenzt wachsenden indischen 12 Millionen - Megacity Mumbai. In diesem Slum leben nicht nur, sondern arbeiten auch großenteils etwa achthunderttausend Menschen. In einer Art Tausch- bzw. Kreislaufwirtschaft produzieren sie für den täglichen Bedarf und bieten untereinander Dienstleistungen an – nur zum Teil sind die Bewohner dieses Slums mit der übrigen Stadtökonomie verbunden.



Dharavi verweist auf die großen Unterschiede von Arm und Reich – die **soziale Segregation** sowie die Ungleichzeitigkeit bei der Ausstattung mit öffentlicher Infrastruktur, die enorme Umweltbelastung – kurz ausgedrückt: die weltweit **unterschiedliche Leistungsfähigkeit** von Städten.

Und die **US-amerikanischen Städte**? Sind sie nicht die auf die Spitze getriebene europäische Stadt? Sind sie nicht das reinste Produkt einer von allen vorbürgerlichen Gestaltelemente, wie Burgen, Schlössern, Kirchen und historischen Innenstädten sich frei entwickelnden demokratischen und kapitalistischen Gesellschaft? Knüpft nicht der schachbrettartige Stadtgrundriss von New York geradezu mustergültig an das hellenistische Vorbild der Polis an? (Abb.7 links)



Unter den Bedingungen eines dem Marktgeschehen überlassenen Raumes entfaltet sich in den US-amerikanischen Städten eine hemmungslose Bodenspekulation. Seit den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts setzt sich zunächst in Chicago und New York der amerikanische Hochhaustyp durch. Unter den bautechnischen Möglichkeiten einer feuerfesten Ummantelung des Eisenskeletts, der Erfindung des Fahrstuhls, frei von administrativen Zwängen und mithilfe einer laissez faire Politik konnte sich die jeweils ökonomischste Lösung einer Stapelung möglichst vieler

Geschosse auf engstem Raum und entsprechend der Bodenspekulation in verkehrlich gut erschlossenen zentralen Lagen durchsetzen. Den Standortvorteil zentraler Lage konnten sich nur die jeweils profitabelsten Branchen für ihre Hochhausbauten leisten und für ihre Zwecke als Büros und Verwaltungssitze nutzen. Seit den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts wurde der Wettstreit zwischen Chicago und New York symbolisch durch die sich in ihrer Höhe jeweils überbietenden neuen Wolkenkratzer geführt. „In den USA hat dieses Zusammenspiel von Gebrauchs-, Tausch- und daraus entwickeltem Symbolwert...eine typische räumliche Ordnung nämlich die im Cluster eng beieinander stehenden Wolkenkratzer hervorgebracht, die den teuren Kern der Stadt markieren und als neues Stadtbild die Skyline bilden.“⁸ Diese Entwicklung setzt sich bis heute z.B. in Manhattan ungebrochen fort (Abb.8 rechts) und überträgt sich mehr oder weniger geplant auf arabische neue Städte, chinesische und andere ostasiatische Städte bis hin zu Nairobi in Afrika.



Dem steht in Europa die intervenierende Rolle lokaler Verwaltungen und Bürgerbeteiligungen am Planungsgeschehen entgegen. Sie macht den entscheidenden Unterschied zur US-amerikanischen Stadtentwicklung aus. In der Weimarer Zeit lehnte man den „Amerikanismus“ der Wolkenkratzer wegen ihrer räumlichen Konzentration und ihrer einseitigen Nutzung aber auch aus ästhetischen Gründen ab. Demgegenüber wurde auf Hochhaustypen geringerer Höhe gesetzt, die sich als städtebauliche Dominanten in die historische Stadtsilhouette einfügen sollten. Sie sollten vornehmlich einem gemeinschaftlichen Nutzen dienen und unter Verzicht auf verschleiernde Formen funktionell gestaltet werden.

Nach dem II. Weltkrieg bilden sich unterschiedliche Strategien im Umgang mit Hochhäusern heraus: in Frankfurt/Main wird nach langen Auseinandersetzungen (Häuserkämpfe ums Westend) ein zentraler Distrikt bewusst für Hochhausentwicklungen des Bankensektors frei gegeben (Abb.9 links), während in den meisten Großstädten, wie Hamburg, München, Dresden (Abb.10 rechts) und auch Hannover Hochhäuser nur außerhalb der historischen Innenstädte, vornehmlich an deren Rändern, als städtebauliche Dominanten oder in gesonderten City-Ergänzungsgebieten zugelassen wurden. Vergleichbare Entwicklungen finden sich in allen west-europäischen Großstädten, zum Beispiel mit den City-ergänzenden Bürohochhauskomplexen La Defence in Paris, den Docklands in London oder Passila in Helsinki. Im sozialistischen Städtebau dominieren bzw. dominierten Hochhäuser mit gemeinschaftsorientierten Nutzungen die Stadtsilhouette, wie z.B. die einen City-Ring bildenden sieben Hochhäuser in Moskau, der Kultur- und Wissenschaftspalast in Warschau oder die Universität in Leipzig.

„Können Sie Sich vorstellen, dass in Frankfurt, im Bankenzentrum der Stadt, ein einladend öffentlicher Platz wie der Campo in Siena entsteht? Dass hier wie in Siena

Touristen, Einheimische, Junge wie Alte – und, oh Wunder sogar Banker – entspannt miteinander reden, essen, trinken, flirten und kuscheln, also glücklich sind?“ fragt mein schon erwähnter Mentor Prof. Laage und zitiert die New York Times: „Niemand sind architektonische Leistungen protziger und weniger auf urbane Bedingungen bezogen gewesen, als heute. Niemand war Gier so schick, das öffentliche Interesse derart passé.“⁹

Nun, wir werden der Frage nachgehen, welche **Rolle globale Trends** bei der Stadtentwicklung spielen und welche Chancen es gibt bzw. geben kann, **bewährte, traditionelle städtebauliche Prinzipien** der „Europäischen Stadt“ hier und heute zur Geltung zu bringen?

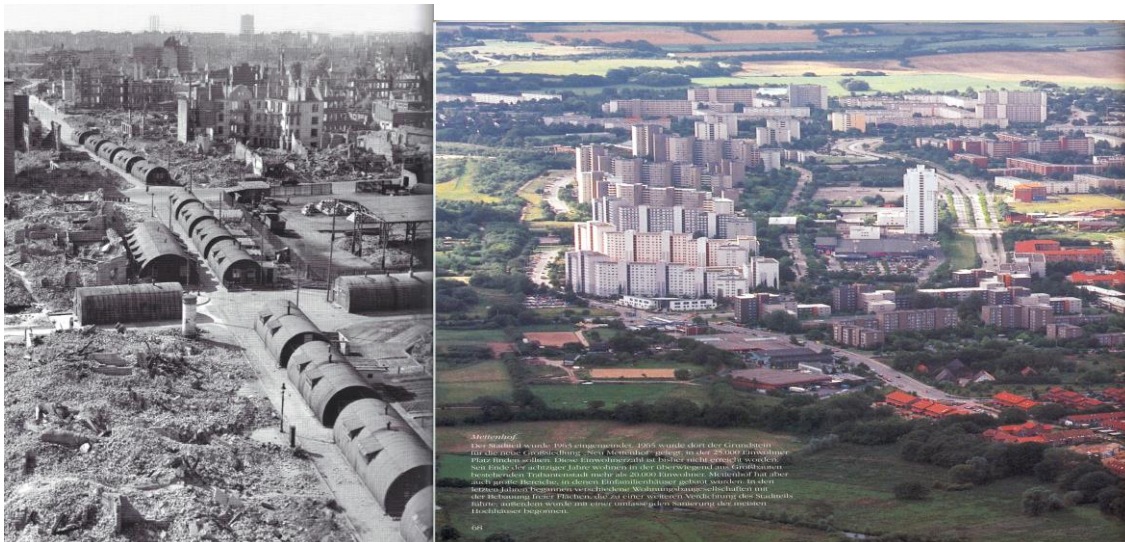
Denn dass es eine **Sehnsucht**, ein Verlangen **nach der „Europäischen Stadt“** gibt, das zeigen die fakes von Las Vegas in Arizona/USA (Abb.11 links) und die gated community „Celebration City“ in Florida/USA (Abb.12 rechts) ebenso wie die Vorstadt Tianchucheng von der 8 Millionen Einwohner Metropole Hangzhou im Osten Chinas.



Die 20 Tausend Einwohner Stadt „Celebration City“ ist eine vom Disney-Konzern als biederer Provinzstädtchen entworfene Retortenstadt. Die Architektur orientiert sich an dem Mythos der amerikanischen Kleinstadt der Gründerzeit und schreibt den Bau von Einfamilienhäusern nach einem Katalog von viktorianischem bis colonial revival - Stil vor. „Celebration City“ ist vollständig privat – das europäische Selbstverständnis von der Balance zwischen regulierendem Staat und privaten Wirtschaftssubjekten ist auf den Kopf gestellt. Eine meist konservative, weiße, obere Mittelklasse zieht sich in einer Art kommerzieller Segregation in durch Gitter und Sicherheitsdienste abgeschottete Ghettos mit eigener Verwaltung und Steuerbehörde zurück. Dem kommerziellen Betreiber Walt Disney Corporation vertrauen die Bewohner mehr als der gewählten Regierung.¹⁰

Aber während sich diese Adaptionen offenkundig ohne den dazu gehörigen gesellschaftlichen Bezug formal auf die historische europäische Stadt des Mittelalters oder des 19. Jahrhunderts beziehen, stellt sich für uns die Frage nach möglichen **Gestaltungsspielräumen für stadträumliche Qualitäten und soziale Integration** hier und heute ohne historisierende Klischees?

Die **Ausgangslage** auch **unserer Städte** lässt sich nicht nur positiv beschreiben. Unsere postfordistischen Stadtlandschaften sind mit dem Erbe der Industrialisierung und kriegsbedingter Zerstörungen (Abb.13 links) vorbelastet. Das Leitbild der Urbanität durch Dichte bewirkte neue Problemräume (Abb.14 rechts).



„Unter ihrer fordistischen Zurichtung verwandeln sich Straßen in monofunktionale Autostraßen, Plätze in Parkzonen und Häuserfronten in glatte, sterile und abweisende Fassaden. Ein Konglomerat aus breiten, Autostraßen, Wohnblocks und Abstandsgrün, Bürokomplexen, Industriearealen, Fußgängerzonen, Eigenheimsiedlungen, Sport- und Freizeitflächen entsteht. Die zuvor von Jung und Alt, von Arm und Reich, von Bohème und Bieder von Einheimischen und Fremden vielfältig belebten öffentlichen Räume mutieren zu effizienten Funktionsräumen mit hohem Durchsatz an Menschen und Material. Kinder verlieren ihren Spielplatz vor der Haustür, Senioren ihren sommerlichen Treffpunkt. Phantasielose Kinderspielplätze und fragwürdige Altenghettos dienen nun als Ersatzinfrastruktur für verloren gegangene Urbanität.“¹¹

„Und die Bürger verlassen die Stadt – um als Pendler zurückzukehren, dadurch ihre Unwirtlichkeit zu steigern und noch mehr Menschen zu veranlassen, die Stadt zu verlassen. Die alte Stadt wird mit „Spangen“, „Tangenten“, „Ausfallstraßen“ etc. umzingelt und zerschnitten. Und hier, in der Zwischenzone, wo die Stadt nicht mehr Stadt ist und das Land noch nicht Land ist, entstehen jene suburbanen und peripheren Räume, die man in Frankreich „banlieues“ oder schlicht „nonvilles“ nennt. Nur allzu oft handelt es sich dabei um eintönige, trostlose Schlafstädte in Form von Plattenbausiedlungen, um Räume, deren Destruktivität auf die Menschen zurückwirkt, die nun ihrerseits wieder auf den Raum zurückwirken. So entsteht ein sozialräumlicher Zirkel der Hoffnungs- und Orientierungslosigkeit, die sich im Raumbild und in der selbst- und Fremderfahrung der Bewohner gleichermaßen niederschlägt. Die Botschaften dieser Suburbias lauten daher nicht selten: Abwehr, Angst, Aggressivität und Gewalt. Die Destruktivität richtet sich gegen Mitbürger, Fremde, Andere und gegen die seelenlose, desintegrierte Umwelt.“¹² **Der Fordismus führt zur Auflösung der kompakten, urbanen Stadt.**

Seit Mitte der 90er Jahre erleben wir Europa weit eine Trendwende in Bezug auf viele der oben beschriebenen Destruktionen. Von einer **Renaissance der Stadt** ist die Rede. Anzeichen dafür sind die Wiederkehr des Wachstums von Arbeitsplätzen in unseren Großstädten und die rückläufige Abwanderung ins Umland. Der wirtschaftliche Wandel in Richtung nicht nur der Dienstleistungsgesellschaft an sich, sondern die zunehmende Bedeutung der Wissensökonomie im Besonderen erfordert leistungsstarke, kommunikative und die Kreativität fördernde urbane Zentren. Digitale Kommunikationstechnik, Zeit unabhängige Arbeitsprozesse und der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs wirken sich entlastend auf den Massenverkehr aus und tragen zur Verkehrsberuhigung bei. Trotz neoliberaler Einschnitte ist es der

Städtebaupolitik bisher noch gelungen, zentrumsnahe Altbauquartiere zu sanieren und zu revitalisieren und die aufgelassenen gewerblichen, industriellen und militärischen Konversionsflächen für den Stadtbau zu nutzen. Mit zur Aufwertung unserer Städte beigetragen haben mag auch die Phase der Stagnation bzw. des Rückganges der Wohnbevölkerung.

Das ändert sich gerade wieder. Die Bevölkerung in unseren Großstädten nimmt wieder zu und die Unterschiede von Arm und Reich verschärfen sich, die Anforderungen an die Integration von Zuwanderern steigen. "Die Tendenzen einer möglichen Renaissance der Städte bringen jedoch nicht nur Gewinner hervor, sondern sind...mit einer wachsenden sozialräumlichen Differenzierung und neuen Formen sozialer Ungleichheit verbunden."¹³

Bleiben städtebauliche Sanierungsmaßnahmen nur äußerlich wirksam oder können sie zur sozialen Integration beitragen? In Bezug auf eine fruchtbare, erwünschte Polarität zwischen öffentlichen und privaten Räumen sind Veränderungen zu beobachten, die ein positives Spannungsverhältnis gefährden.¹⁴ Grenzt die finanzielle Knappheit der kommunalen Haushalte nicht die notwendigen Spielräume der Stadtpolitik ein, die sie braucht, um die sozialräumlichen Strukturen ausgleichend zu steuern?

Können historische städtebauliche Leitbilder zur strategischen Orientierung einer zivilgesellschaftlich getragenen Stadtentwicklung beitragen?

Ich will eine Antwort auf die hier aufgeworfenen Fragen nicht vorweg nehmen. Wir werden uns mit ihnen im Laufe des Seminars mit dem nötigen Respekt, aber auch der nötigen Offenheit befassen und hoffentlich annähern. Dazu werden wir städtebauliche Ziele, Instrumente und Maßnahmen am Beispiel Hannover (Abb.15 links) diskutieren und einen abschließenden Blick auf Helsinki (Abb.16 rechts) werfen.



Bevor wir in die einzelnen Epochen der europäischen Stadtbaugeschichte einsteigen, gebe ich noch folgende **didaktischen Hinweise**:

Ziel dieses Seminars ist es, die baulichen Erscheinungsformen und verschiedenen städtebaulichen Leitbilder der europäischen Stadt kennen zu lernen und die dabei wirksamen Planungsprinzipien im jeweiligen historischen Kontext interpretieren zu können, um sie auf die heutigen Bedingungen der Stadtentwicklung übertragen und anwenden zu können. (vgl. Folie 1)

Ziele

- Bauliche Erscheinungsformen und städtebauliche Leitbilder verschiedener historischer Epochen kennen lernen
- Städtebauliche Planungsprinzipien herausarbeiten und interpretieren lernen,
 - ▶ um sie auf die heutigen Bedingungen der Stadtentwicklung übertragen zu können
 - ▶ und sich mit der Frage „wer baut die Stadt für wen?“ auseinander setzen zu können

Die historischen Epochen werden in der Geschichte, der Kunst- bzw. Baugeschichte und der Stadtbaugeschichte unterschiedlich bezeichnet. (vgl. Folie 2)

Historische Epochen

Antike 500 v.C. – 500 n.C.	Klassik	Hellenistische Idealstadt
Mittelalter 500 – 15. Jahrh.	Romanik Gotik	Mittelalterliche Stadt
Frühe Neuzeit 15. Jahrh. - 1800	Renaissance Barock	Idealstadt der R. Neuzeitliche Stadt
Neuere Neuzeit 1800 – I. Weltkrieg	Neo-Stile Gründerzeit	Industrielle Stadt Gartenstadt
Neueste Zeit I. Weltkrieg - heute	Moderne Postmoderne	Funktionelle Stadt Regionalstadt Nachhaltige Stadt

Der Intention eines Überblicks entsprechend werden wichtige Wendepunkte der Stadtbaugeschichte anhand von Fallbeispielen erläutert. (vgl. Folie 3)

Stadtbaugeschichtliche Beispiele

1. Hellenistische Idealstadt ▶ Milet
2. Islamische Stadt ▶ Damaskus
3. Mittelalterliche Stadt ▶ Lübeck
4. Renaissance Stadt ▶ Palmanova
5. Neuzeitliche Stadt ▶ Amsterdam
6. Industrielle Stadt ▶ Berlin
7. Gartenstadt ▶ Dresden-Hellerau
8. Moderne Stadt
▶ Berlin + Stuttgart
9. Sozialistische Stadt
▶ Magnitogorsk + Nowa Huta
10. Städtebau im Nationalsozialismus
▶ Berlin + Hannover
11. New Towns + Green Belts
▶ Cumbernauld + Stevenage
12. Leitbilder der Nachkriegszeit
▶ Hannover + Sennestadt
13. Liberale Desurbanisierung
▶ Celebration City/USA
14. Megacitys ▶ Mumbai/Indien
15. Postmoderner Städtebau
▶ Montpellier + Utrecht
16. Nachhaltiger Städtebau
▶ Hannover + Helsinki

Zur kritischen Würdigung der jeweiligen Fallbeispiele werden **sieben städtebauliche Planungsprinzipien** vorgestellt und herangezogen. (vgl. Folie 5)

Städtebauliche Planungsprinzipien II

1. Zentralität versus Dezentralität / Suburbanisierung
2. Funktionsmischung versus Funktionstrennung
3. Einheitlichkeit versus Ungleichheit / Soziale Segregation
4. Begrenzung versus Entgrenzung / Zersiedlung
5. Öffentlichkeit versus Privatheit / Individualität
6. Leistungsfähigkeit versus Disfunktion / Ungleichzeitigkeit / Umweltbelastung

Wer baut die Stadt für wen?

Zur Frage „wer baut die Stadt für wen?“ wird auf unterschiedliche Verfassungsformen und ihre jeweilige Gemeinwohlorientierung verwiesen. (vgl. Folie 6)

Verfassungsformen nach Polibios

Wer baut die Stadt für wen?

Anzahl der Herrscher	Gemeinwohl	Eigennutz
Einer	Monarchie	Tyrannie
Einige	Aristokratie	Oligarchie
Alle	Demokratie	Ochlokratie

Literaturhinweise

- **Benevolo**, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt a. M. 1991 (6.Auflage)
- **Hesse**, Michael: Stadtarchitektur, Köln 2003
- **Lampugnani**, Vittorio: Die Stadt im 20. Jahrhundert (2 Bände), Berlin 2010
- **Mehlhorn**, Dieter: Stadtbaugeschichte Deutschlands, Berlin 2012
- **Pehnt**, Wolfgang: Deutsche Architektur seit 1900, München 2006

Text-Nachweise

- 1 Max Weber, Wirtschaft und Gesellschaft, zit. nach Gerhart Laage, Briefe an Stadtbewohner, Hamburg 2011/2014, S.11
- 2 Walter Siebel, Die Europäische Stadt, Frankfurt/Main 2004, S.13ff
- 3 Gerhart Laage, S.20
- 4 Manfred Sack, Plätze in der Stadt, in: Garten und Landschaft 4/86, S.22
- 5 Aristoteles, Politik, zit. nach Camillo Sitte, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Wien 1965, S.2
- 6 Albert Camus, Der Mythos des Sisyphos, zit. nach Gerhart Laage, S.11
- 7 Cees Nottebohm, Die Dame mit dem Einhorn – Europäische Reise,

- Frankfurt/Main 1997, S.107
- 8 Marianne Rodenstein, Lokale Politik und Hochhausentwicklung, S.301 f.,
in: Walter Siebel, aa.O.
- 9 Ada Louise Huxtable, New York Times 1989,
zit. nach Gerhart Laage, S.20
- 10 Jürgen Schäfer, Wohnen wie bei Micky Maus: die Disney-Stadt, Die Zeit 1996/31
- 11 Feldtkeller, Die zweckentfremdete Stadt Frankfurt/Main 1994, zit. nach Dieter
Hassenpflug, Die Europäische Stadt – Mythos und Wirklichkeit, Münster 2002,
S.35
- 12 Dieter Hassenpflug, S.35f
- 13 Häußermann, Hartmut, u.a., Stadtpolitik, Frankfurt/Main 2004, S.372
- 14 Häußermann, Hartmut, u.a., 2004, S.301

Bild-Nachweise

- Abb. 1 Innenstadt von Siena, Stich nach einer Darstellung von Francesco Vanni
1595, Heinz Coubier, Europäische Stadt-Plätze, Köln 1985, S.81
- Abb. 2 Piazza del Campo/Siena, Heinz Coubier 1985, Titelseite
- Abb. 3 Auswirkungen der guten Regierung auf die Stadt, Ambrogio Lorenzetti 1338,
Fresko im Palazzo Pubblico/Siena, de.wikipedia.org
- Abb. 4 Auswirkungen der schlechten Regierung auf die Stadt, Ambrogio Lorenzetti
1338, Fresko im Palazzo Pubblico/Siena, de.wikipedia.org
- Abb. 5 Wüstenstadt Beni Isguen/Sahara, Bauwelt Heft 23/1976, S. 698/699
- Abb. 6 Stadtteil Dharavi in Mumbai/Indien,
<http://ngm.nationalgeographic.com/2007/05/dharavi-mumbai-slum/jacobson>
- Abb. 7 Stadtgrundriß New York 1755, www.lib.utexas.edu.jpg
- Abb. 8 Skyline von Manhattan/New York, www.kunst-fuer-alle.de
- Abb. 9 Skyline von Frankfurt/Main, www.kunst-fuer-alle.de
- Abb.10 Canalettoblick Dresden, www.google.de/search?q=canalettoblick+dresden
- Abb.11 Las Vegas, Nevada/USA, www.tripadvisor.de/tourism-g45963-las-vegas-nevada-vacations.html
- Abb.12 Celebration City, Florida/USA,
architecture.about.com/od/plannedcities/ss/celebration.htm
- Abb.13 Hamburg-Rothenburgsort 1947, <http://hamburg-bildarchiv.de>
- Abb.14 Großsiedlung Mettenhof/Kiel 2005, flyer Soziale Stadt Mettenhof,
Hrsg. Stadtteilbüro Mettenhof, Landeshauptstadt Kiel 2001
- Abb.15 Karl Johaentges, u.a., Hannover – ist die schönste Stadt der Welt, Hannover
2005, Titelblatt
- Abb.16 Helsinki, Luftphoto Innenstadt-Ausschnitt, www.hel.fi/ksv

Entwicklung der Städte

Der Übergang von dörflichen zu städtischen Gemeinwesen erfolgte im 3. und 2. Jahrtausend v.Chr. in den fruchtbaren Gegenden der Flusslandschaften von Euphrat und Tigris, Nil, Indus und Gelbem Fluss.

Voraussetzung war die Freistellung landwirtschaftlicher Arbeitskräfte und eine darauf aufbauende Arbeitsteilung sowie gesellschaftliche Differenzierung.

In den Städten wurden überschüssige landwirtschaftliche Erträge gesammelt, gelagert und umgeschlagen. Sicherheitsbedürfnisse führten zum Bau von Ummauerungen, Stadttoren, Zitadellen, Burganlagen mit denen sich die Stadt klar von der sie umgebenden ländlichen Besiedlung abgrenzte. Der gesellschaftlichen Differenzierung entsprachen so unterschiedliche Bauaufgaben und –formen wie zum Beispiel Tempel, Paläste, Wohn- und Lagerhäuser.

Das bergige und zerklüftete Griechenland war in eine große Zahl kleiner und unabhängiger Fürstentümer gespalten und erfuhr erst durch die für die neue Ökonomie typischen Innovationen, wie Eisen, Alphabet und Münzprägung sowie den aufblühenden Seehandel um ca. 800 v.Chr. neue Bedeutung.

„Aus der Stadt der Fürsten wurde die aristokratische oder demokratische *Polis*, an die Stelle der traditionellen, hierarchisch strukturierten Wirtschaftsordnung trat eine Geldwirtschaft, die sich vom 4. Jahrhundert an im gesamten östlichen Mittelmeerraum ausbreitete. In diesem Rahmen entstand eine neue Kultur, in deren geistiger Tradition wir heute noch stehen.“ (Benevolo, S.91)

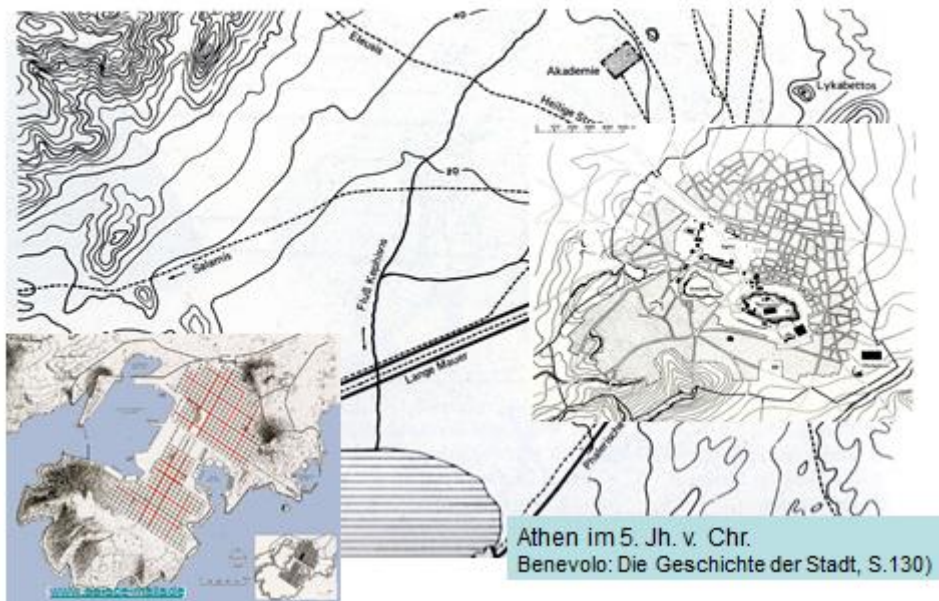
Griechische Polis – Hellenistische Idealstadt

Ab etwa 700 v.Chr. begründeten die Dorer die griechische Stadtkultur der Polis. Gesellschaftlich handelt es sich in der Antike um eine Sklavenhaltergesellschaft. Akropolis und Agora wurden zusammen verwaltet und bildeten eine Einheit.

- Bevorzugte Standorte sind Hügellagen mit Zugang und/oder Sicht zum Meer und Kreuzungspunkte der Fernstraßen, wie z.B. Athen und Korinth.
- Zwei wichtige Bezugspunkte im Stadtgrundriss bildeten: erstens die Akropolis (Burgstadt) als religiöser Ort mit den Heiligtümern und zweitens die Agora (Versammlungsort, Markt) als Zentrum des öffentlichen Lebens;
- Der Stadtgrundriss war zunächst unregelmäßig und der Topographie angepasst.

Der schrittweise Ausbau der Agora ist eng mit dem Beginn der Demokratie verbunden. Nach den Reformen des Kleisthenes (508 v.Chr.) wurden für den neuen Stadtrat (500 Vertreter) ein Rathaus (*Bouleuterion*) und für große Versammlungen oder Prozesse eine 1500 Bürger fassende Halle (*Heliaia*) errichtet. „Die Agora des klassischen Athen bestand aus einem gewachsenen Ensemble von Bauten unterschiedlich in Funktion, Größe und Stil...“ (Hesse, S.13) Erst nach 447 v.Chr. wurde auf der Akropolis der zuvor von den Persern zerstörte Parthenon-Tempel wieder errichtet. Bezeichnend sind seine „straffe, körperhafte Geschlossenheit, die Harmonie der Formen, der Ausgleich zwischen Tragen und Lasten, die raffinierten perspektivischen Vorverzerrungen und die Qualität der Ausführung.“ (Hesse, S.13) Benevolo verweist darauf, dass die einzelnen Bauteile in den Werkstätten bearbeitet

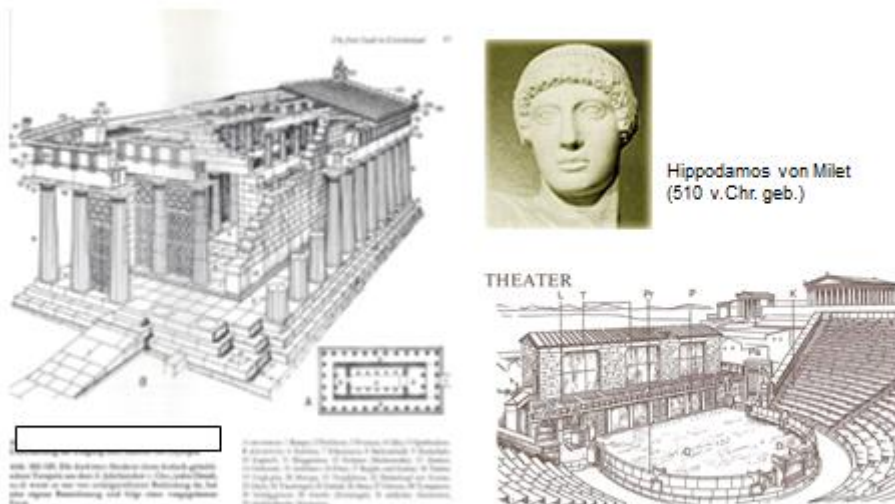
Hellenistische Idealstadt



Folie 8: Athen mit Piräus im 5. Jahrhundert v.Chr., (Quelle: Benevolo, S. 130)

und dann vor Ort zusammengesetzt wurden. „Deshalb mussten alle Teile mit der gleichen technischen Präzision gefertigt werden...: der Säulenschaft, die einzelnen Elemente des Gesims, die Mauersteine und Deckplatten (sowohl die Mauern als auch die Balken und Deckplatten waren aus Marmor) passten millimetergenau aufeinander.“ (Benevolo, S.108 f)

Hellenistische Idealstadt



Typus eines dorisch-griechischen Tempels um das 5. Jahrh. v.Chr.

Theater von Milet für 5 000 Zuschauer

Folie 9: Architravstruktur eines dorischen Tempels, (Quelle: Benevolo, S.97) und Theater von Milet (Quelle: Koch)

Ab etwa 500 v.Chr. folgten die griechischen Stadtgründungen im Mittelmeerraum einer einheitlichen, geometrischen Konzeption. Beispielhaft hierfür ist das von dem Begründer der wissenschaftlichen Stadtplanung Hippodamus verwendete Schema beim Wiederaufbau seiner Heimatstadt Milet ab 479 v.Chr. nach dem Sieg der Griechen über die Perser in der Schlacht von Salamis. Diese neue, kompromisslose Art der Stadtplanung bringt die Hauptmerkmale der griechischen Stadt noch stärker zur Geltung und in eine systematische Form. Wir sprechen von der hellenistischen Idealstadt.

Hellenistische Idealstadt



Neuaufbau Milet ab 479 v.C.
 Quellen: dtv-Atlas zur Baukunst Bd I
 Benevolo: Die Geschichte der Stadt



Folie 10: Hellenistische Idealstadt Milet, Neuaufbau ab 479 v.Chr., Arch. Hippodamus, (Quellen: Benevolo, S. 147 und dtv-Atlas zur Baukunst, Band 1, S.166)

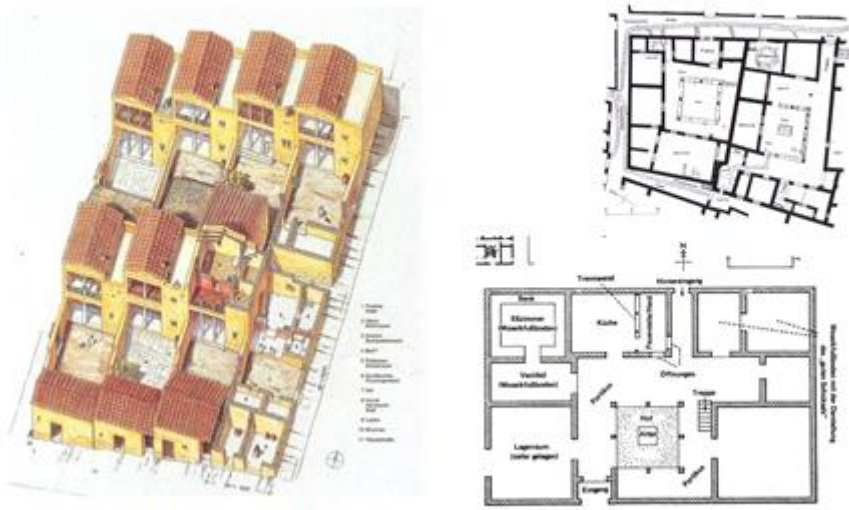
Städtebauliche Merkmale:

Es gibt keine internen Grenzen und voneinander getrennte Stadtbezirke und auch keine räumliche Segregation der Haushalte mit ihren Familien und Sklaven. Ein orthogonales Gitternetz sich rechtwinklig kreuzender Straßen mit gleich großen Baublöcken in den Maßen 70x60 Fuß (= 20x18 Meter), später 175x100 Fuß (= 50x30 Meter) bestimmt den Stadtgrundriss, modern ausgedrückt: das orthogonale Erschließungssystem des Masterplanes.

Die Wohnhäuser wurden nach dem gleichen architektonischen Prinzip gebaut. Es handelt sich um Typenhäuser mit gleichen Abmessungen und gleicher Disposition; sie wurden schrittweise und planmäßig – man kann sagen, auf der Grundlage eines Bebauungsplanes – errichtet.

Auf ca. 200 qm großen längsrechteckigen Parzellen liegen jeweils doppelgeschossige Wohnhäuser, an der Nord- und Südseite jeweils Nebengebäude mit Werkstätten, Vorratsräumen und Stallungen. Vom Hof aus betritt man die Eingangshalle (*Prostas*) in Südlage, dahinter liegen der Wohnraum mit Herdstelle (*Oikos*) und seitlich daneben, ein wohl als Bad genutzter Raum sowie das sog. *Andron* für Symposien bzw. Zusammenkünfte mit Gästen. Im Obergeschoss befindet sich über der Eingangshalle eine Loggia mit angrenzendem Schlafraum (*Thalamos*) und Frauengemach (*Gynäkonitis*).

Hellenistische Idealstadt



Quelle: Hesse, Michael (2003), S. 11

Folie 11: Wohnhäuser nach Hippodamus, Isometrie und Grundrisse, (Quelle: Hesse, S.11 und Benevolo, S. 144f)

Ein *Oikos* = Haushalt umfasste ca. 10 Personen bestehend aus der Familie, Bediensteten und Sklaven. Produktion und Reproduktion fanden unter einem Dach statt. Die Arbeits- und Lebensweise wurde von den strukturell ungleichen Mitgliedern des *Oikos* gemeinschaftlich getragen.

Die griechische Polis war Zufluchtsort und politisches, wirtschaftliches und religiöses Zentrum für ein größeres Territorium mit verstreuten Siedlungen. Im Stadtgebiet konzentrierten sich wichtige öffentliche und private Einrichtungen in zentraler Lage und guter Erreichbarkeit. Abweichend hiervon lag im Falle Milets

- das Theater unter Ausnutzung der Topographie in entsprechender Hanglage direkt an der Meeresbucht;
- der Athena-Tempel auf einem Hügel weit hin sichtbar und als nicht öffentlich zugängliches Gebäude etwas abseits vom Trubel der Agora.

Die griechische Polis war sowohl hinsichtlich ihrer Einwohnerzahl als auch räumlich durch eine Stadtmauer begrenzt. Wenn die Zahl der Einwohner den Richtwert von etwa 10.000 Einwohnern überschritt, wurde eine neue Stadt (*nea polis*) gegründet. Nur wenige Städte waren größer. Athen hatte ca. 40.000 Einwohner – Sparta hingegen lediglich ca. 8.000 Einwohner.

„Man sah in diesen selbst auferlegten Maßnahmen, durch die die Bevölkerungszahlen bewusst niedrig gehalten wurden, eine notwendige Voraussetzung für die Entwicklung des sozialen Lebens. Die Bevölkerung musste groß genug sein, um im Kriegsfall ein Heer aufstellen zu können, aber sie durfte nicht zu groß sein, weil sonst die Funktionsfähigkeit der Bürgerversammlungen eingeschränkt worden wäre.“ (Benevolo, S.93)

Das Stadtgebiet war aufgeteilt in drei Bereiche unterschiedlicher Funktion:

- heiliger Bereich mit den Tempeln für die Götter,

- privater Bereich mit den Häusern für die haushaltsbezogene Produktion und Reproduktion,
- öffentlicher Bereich mit den Gebäuden/Plätzen für Versammlungen, Handel, Bildung, Kultur, sportliche Wettkämpfe.

Diese räumliche Trennung wird relativiert durch die überschaubaren Ausmaße des Stadtgebietes mit seinen guten, fußläufigen Erreichbarkeitsverhältnissen sowie durch die stadt-staatliche Verantwortung mit der sich private und öffentliche Anliegen durchdrängen.

Aufgrund dieser städtebaulichen Merkmale gilt die hellenistische Idealstadt bis heute als Vorbild für jede Stadtplanung. Sie bildet einen dauerhaften materiellen Rahmen für die Verwirklichung des Ideals eines sozialen, humanen Zusammenlebens.

Hellenistische Idealstadt

Marktförmige + aristokratisch-demokratische Organisation
(= polis) mit folgenden städtebaulichen Merkmalen:

1. **Zentralität:** Konzentration wichtiger Gebäude/privater und öffentlicher Einrichtungen an einem gut erreichbaren Ort: Markt, Rathaus, Gymnasion
2. **Funktionsmischung:** private, öffentliche und heilige Bereiche durchdringen sich bzw. liegen räumlich nah beieinander, Arbeiten und Wohnen im Haus
3. **Einheitlichkeit:** Orthogonales Erschließungssystem, kleine Baublöcke, relativ gleiche Bau- und Lebensformen der Haushalte (= oikos),
4. **Begrenzung:** Stadtmauer und Einwohnerzahl
5. **Öffentlichkeit:** öffentlicher Raum und öffentliche Einrichtungen versus introvertierte private Bereiche
6. **Leistungsfähigkeit:** vielfältige soziale und zeitgemäße technische Infrastruktur, Anpassung an Topographie

Wer baut die Stadt für wen ?

Aristokratie und Planer für die Tempel, die Allgemeinheit sowie die privaten Haushalte (oikos) für sich

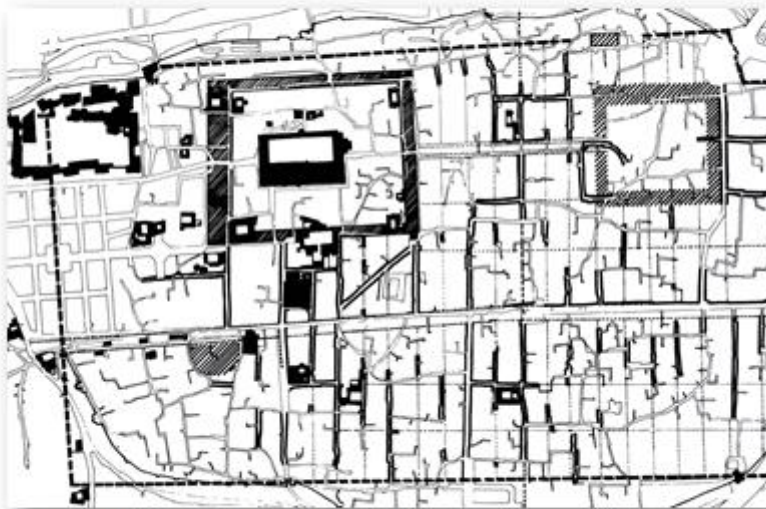
Folie 12: Städtebauliche Prinzipien Hellenistische Idealstadt

Wenn wir hier die **Zeit des römischen Reiches** (ca. 200 v.Chr. bis 200 n.Chr.) überspringen, dann tun wir dies mit großem Bedauern unter Verweis auf den kursorischen und beispielhaften Anspruch dieses geschichtlichen Überblicks. Denn die großartigen baulich technischen Neuerungen der römischen Baukunst in Bezug auf die Infrastruktur der Straßen, die Be- und Entwässerungssysteme sowie die atemberaubende Architektur von den Thermen über Hochhäuser und Paläste bis hin zu Amphitheatern und monumentalen Triumphbögen verdiente eine eigenständige Würdigung ebenso wie der etruskische und griechische Einfluss auf die römische Stadtentwicklung.

Islamische Städte

In der 2. Hälfte des 7. Jahrhunderts n.Chr. drangen die Araber bis an die Küsten der Mittelmeerländer vor und veränderten bzw. überformten die existierenden antiken Städte wie z.B. Alexandria, Antiochia, Damaskus und Jerusalem entsprechend ihren kulturellen und religiösen Ansprüchen sowie ästhetischen Vorstellungen. Damaskus wurde zur Hauptstadt ihres Reiches und im griechischen Heiligen Bereich wurde die erste Moschee errichtet.

Islamische Städte Damaskus (um 700)



Stadtzentrum von Damaskus mit großer Moschee ab ca. 660 n. Chr.
(arabische Bauwerke = schwarz, frühere hellenistische Bauwerke schraffiert)

Folie 13: überformter Stadtgrundriss von Damaskus ab 660 n. Chr., (Quelle: Benevolo, S. 292)

Später zogen es die Araber vor, in den von ihnen eroberten Gebieten neue Städte zu gründen: Kairuan in Tunesien, Shiraz in Persien, Bagdad in Mesopotamien, Fez in Marokko, Kairo in Ägypten, Algier in Algerien.

Zwischen dem 8. und 12. Jahrhundert waren die arabischen Städte die größten und reichsten der ganzen Welt und die vormals von den Griechen und Römern kolonisierten Gebiete am Mittelmeer und im Vorderen Orient wurden zu kulturellen Zentren und wirtschaftlichen Schnittpunkten zwischen Europa, Asien und Afrika.

Städtebauliche Merkmale:

Die arabischen Städte sind teilweise charakterisiert durch Merkmale, die auch für die griechische Antike galten. Wohnhäuser, aber auch Paläste und öffentliche Bauten sind um einen Innenhof herum angelegt; der Agora entspricht die Medina als oft um einen großen Innenhof angelegtes Zentrum mit Bazar und Moschee.

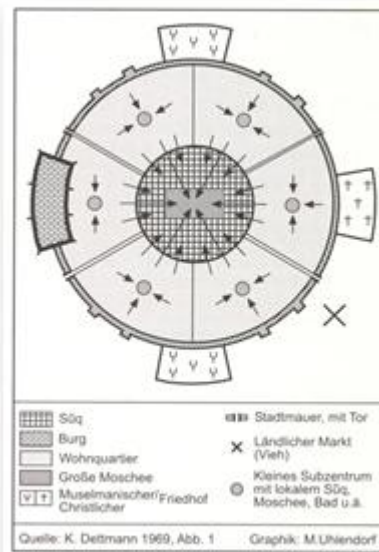
Andererseits fehlt in den arabischen Städten die Vielfalt der öffentlichen Gebäude – es gibt keine Foren und Versammlungsgebäude, Amphi-Theater, Sportstadien oder Gymnasien. Neben privaten Wohnhäusern und Palästen sowie gewerblichen Bauten/Bazars beschränken sich die öffentlichen Gebäude auf 2 Arten

- Bäder (*Hamam*) für die körperliche Hygiene
- Moscheen für den religiösen Kult sowie die Bildung.

Islamische Städte



Kasbah von Algier (Modell 1830)



Schema Islamische Stadt

Folie 14: links: Kasbah von Algier um 1830, (Quelle: Benevolo, S. 295)
rechts: Schema islamischer Städte, (Quelle: Dettmann, S. 64)

Es dominiert eine spontane Organik statt geplanter Einheitlichkeit. Städtebaulich wird auf ein regelmäßiges, die Einheit dokumentierendes Straßenraster mit Baublöcken verzichtet zugunsten individuell sich ergebender, privat bestimmter Wohnquartiere. Deren Erschließung erfolgt über ein labyrinthartiges, sich verästelndes und verjüngendes Straßennetz (vom Islam vorgeschriebene 7 Fuß breit) ohne Anspruch auf öffentliche Aufenthaltsqualität. Häufig endet der Zugang zu den Wohnquartieren in einer Sackgasse – wobei die Gebäude am Ende der Sackgasse von den jeweils ranghöchsten Familien bewohnt werden. Die erschwerte Orientierung dient dem Schutz des privaten Familienlebens, von dem möglichst wenig nach außen dringen soll.

Interessant ist ein Blick auf die Architektur arabischer Häuser, wobei sich ein Unterschied ergibt zwischen einfachen, urban verdichteten Wohnhäusern wie beispielsweise in der Kasbah von Algier und den in ländlichen Siedlungen Marokkos vorfindlichen Wohnburgen, den Ksars.

Die einzelnen Räume des urbanen oft zweigeschossigen Haustyps sind um einen Innenhof gruppiert und dabei so angelegt, dass sie je nach Tages- und Jahreszeit zu verschiedenen Zwecken genutzt werden können.

Beim marokkanischen Ksar sind die engen und tiefen Innenhöfe von auf mehreren Geschossen angelegten Räumen, Säulengängen sowie charakteristischen Türmen umsäumt. Sie sind so angelegt, dass das äußerst heiße Klima durch die Luftzirkulation gemildert wird.

Funktionstrennung und Ubiquität: Die Geschäfte der Händler und die Werkstätten der Handwerker sind nicht in die Wohngebäude integriert, sondern getrennt davon aneinandergereiht in einer oder mehreren, oft überdachten Straßen untergebracht, die den Bazar bilden.

Islamische Städte

Haus in der Kasbah von Algier

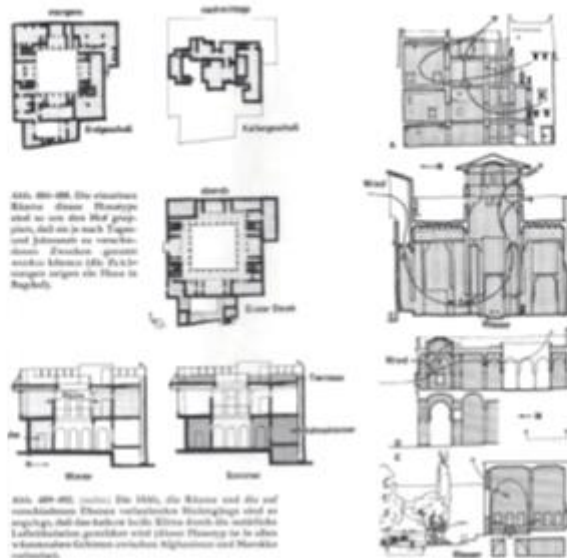


Wohnquartier, Nachbarschaft und Haus
(Kasbah von Algier)

Folie 15: Wohnhaus in der Kasbah von Algier, (Quelle: Benevolo, S. 297)

Islamische Städte

Ksar in Bagdad und Marokko



Folie 16: Ksar in Bagdad und Marokko, (Quelle: Benevolo, S. 299)

Im Kontrast zur überwiegenden Schlichtheit privater Gebäude wirken die großen Moscheen mit ihren Nebengebäuden und rechtwinklig angelegten Höfen und Säulengängen besonders eindrucksvoll. Moschee und Nebengebäude dienen sowohl dem religiösen Kult als auch der allgemeinen Bildung. Die Hauptmoschee ist oft, aber nicht zwingend, im geographischen Zentrum der Stadt gelegen. Es gibt keine demokratisch-repräsentative Stadtverwaltung, die einen Planungsanspruch erheben und durchsetzen könnte; der Stadthalter als

Repräsentant des jeweils mächtigsten clans residiert in einem burgartigen, vor Unruhen geschützten Palast (*Maghzen*) oft am Rande der Stadt und an die Stadtmauer geschmiegt.

Äußere Begrenzung und interne Segregation: Die arabische Stadt wird von einem Mauerring umschlossen und ist nach innen in verschiedene Bezirke, oft auch durch innere Mauern, untergliedert. Jedes Wohnquartier verfügt als Grundausstattung über einen Backofen, einen Hamam, eine Koranschule und ein Lebensmittelgeschäft und ist einer bestimmten ethnischen oder religiösen Gruppe vorbehalten.

Das Stadttor (*Bab*) besteht oft aus einer monumentalen, komplexen Anlage mit einem äußeren Tor, einem oder mehreren Zwischenhöfen und einem inneren Tor. Als Vestibül dient es den Bewohnern der Stadt als Treffpunkt anstatt der antiken öffentlichen Plätze.

Spätere Stadtentwicklungen weisen wie z.B. in Bagdad planmäßige Strukturen auf und sind von kunstvoll angelegten, den Palästen zugeordneten Gärten und Parks geprägt. Die 762 gegründete Stadt Bagdad war nach einem anspruchsvollen städtebaulichen Konzept kreisförmig angelegt und hatte einen Durchmesser von 2,5 Kilometer. Die Stadt war mit mehr als 1 Million Einwohner lange Zeit das bedeutendste Kultur- und Handelszentrum der Welt.

Islamische Städte

1. **Zentralität?** Medina als Zentrum mit Hauptmoschee und Bazar, keine Plätze. Einzelne Funktionen liegen an verschiedenen, tlw. nebenzentralen Orten: Suks, Statthalter, Moschee, Viehmärkte, Friedhof
2. **Funktionsmischung?** Stark separierte, introvertierte Wohnanlagen, aber innerhalb der Stadtteile integriertes Handwerk, Suks/Bäder (Hammams) und Moscheen/Bildung bei insgesamt fehlender Vielfalt öffentlicher Einrichtungen
3. **Einheitlichkeit?** innere Barrieren trennen ethnische und religiöse Gruppen sowie Bewohner und Statthalter = Segregation, Labyrinth gewundener Gassen und Passagen anstelle von Regelmäßigkeit verhindern Überschaubarkeit im Interesse der Privatheit
4. **Begrenzung?** Außenbegrenzung durch Stadtmauer
5. **Öffentlichkeit?** Bedeutsame Privatheit für Clans, begrenzte Öffentlichkeit
6. **Leistungsfähigkeit?** Ist im Sinne des Islam und des Klimas zu sehen

Wer baut die Stadt für wen?

In erster Linie die clans für sich, gemeinsam werden lediglich die Stadtmauer und die Haupt-Moschee errichtet

Folie 17: Städtebauliche Planungsprinzipien der arabisch-islamischen Stadt

Mittelalterliche Städte

Nach dem Zerfall des römischen Reiches und der über fünf Jahrhunderte damit einhergehenden politischen und ökonomischen Krise herrschte eine feudalistisch-bäuerliche Gesellschaft, in der Städte kaum noch eine große Rolle spielten. Sie waren nicht mehr die Verwaltungszentren und ihre Bedeutung als Zentren handwerklicher Produktion und des Handels war ebenso wie ihre Einwohnerzahl stark rückläufig.

Erst um die Jahrtausendwende bildete sich im nordwestlichen Teil, dem heutigen Westeuropa, eine neue Wirtschaft und Kultur heraus, die in der Baukunst zu einem Bruch mit der antiken Kultur führte. Dieser Aufschwung basierte auf der durch Frieden möglichen Sesshaftigkeit sowie technischen und organisatorischen Neuerungen in der Landwirtschaft: wassergetriebene Mühlräder, neue Pfluggeschirre und 3-Felderwirtschaft. Der Aufschwung führte zur Intensivierung des Fernhandels zunächst über die Küstenstädte, später auch über die sich herausbildenden Handelsstädte im Landesinneren. Siedlungsstrukturell bildeten sich parallel ländliche Siedlungen sowie mächtige Stadtstaaten heraus.

Mittelalterliche Städte Lübeck



Folie 18: Stadtansicht Lübeck um 1468, (Quelle: Graßmann, Titelblatt)

Die befestigten Stadtanlagen des frühen Mittelalters wurden zu klein für die zuziehende Bevölkerung. Die vor den Toren der Stadt entstehenden Ansiedlungen und Vorstädte sowie außerhalb des ursprünglichen Stadtkerns entstehende Bauwerke, wie Kirchen, Abteien, Spitäler machten den Bau neuer, erweiterter Stadtmauern erforderlich. Das städtische Bürgertum, in erster Linie Handwerker und Händler, emanzipierte sich von den Feudalherren. Als politische Grundlage für ihre wirtschaftlichen Aktivitäten forderten sie persönliche Freiheit, eine unabhängige Gerichtsbarkeit, eine eigene Verwaltung und ein Steuersystem zur Finanzierung öffentlicher Aufgaben.

Die Stadtbevölkerung war kein einheitliches Gebilde. Vertreter der wichtigsten Familien bildeten den Oberrat, dem ein weiterer Rat als ausführendes Organ und gewählte Geschworene beigeordnet waren. Diesen Organen standen die

Vereinigungen bestimmter Bevölkerungsgruppen gegenüber: Gilden der Kaufleute, Zünfte der Handwerker sowie das Rittertum. Neben der weltlichen existierte die kirchliche Macht der Bischöfe und Ordensgemeinschaften. Die herrschende Klasse, repräsentiert in den Stadträten, wurde zwar im Laufe der Zeit ständig erweitert – doch die Lohnarbeiter blieben von ihr ausgeschlossen.

Im Unterschied zur griechischen Polis, die Mitverantwortung für die sie umgebende Landbevölkerung übernahm, beschränkte sich das Interesse der mittelalterlichen Stadtvertreter auf das interne Wohlergehen „geschlossener Städte“.

Der Aufschwung der Stadtstaaten und die Welle der Gründung neuer Städte auf dem Lande kamen erst Mitte des 14. Jahrhunderts – infolge von Epidemien (große Pest 1348/49) und einer Wirtschaftskrise – zum Stillstand.

Städtebauliche Merkmale:

Es gibt kein einheitliches, für das Mittelalter typisches Stadtbild, weil sich die Städte auf jeweils eigene Art und Weise den geographischen und historischen Gegebenheiten anpassten. Aber es gibt folgende einheitliche Charakteristik der mittelalterlichen Stadtgestalt:

Der öffentliche Bereich der Stadt war außer vom Straßenraum von verschiedenen Machtzentren geprägt: ein religiöses mit Kathedrale, Dom oder Kirche und dem Bischofssitz, ein politisches mit Rathaus sowie ein kaufmännisches für den Handel mit Markthallen, Plätzen, Arkaden und Gesellschaftshäusern der Gilden und Zünfte. Die Burg als Auslaufmodell bzw. Relikt des Rittertums findet sich oft am Stadtrand und ist in die Stadtmauer integriert. Der Gegensatz zwischen weltlicher und religiöser Macht blieb im Unterschied zur Antike deutlich sichtbar und manifestierte sich im baulichen Wettstreit. So überragten in Flandern die Rathhaustürme und Belfriede der Tuchhallen oder in der Toskana die Campanile der Palazzi Publici oder die Geschlechtertürme bürgerlicher Familiensitze die jeweiligen Kirchtürme.

Mittelalterliche Städte



Belfried in Brügge



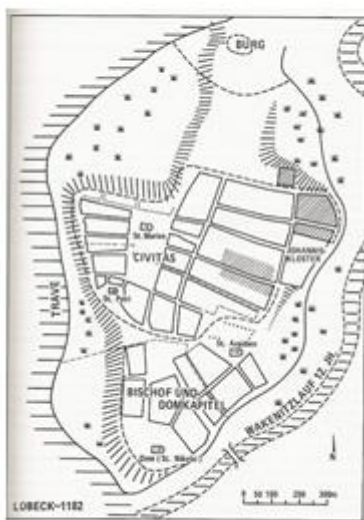
Tuchhalle und Rathhausturm in Krakau

Folie 19: links: Tuchhalle mit Belfried, Brügge, (Quelle: google Belfried Brügge), rechts: Tuchhalle und Rathhausturm, Krakau, (Quelle: google Tuchhalle Krakau)

- Belfriede zur Zeit der Gotik, bedeutendste Profanbauten im Mittelalter, errichtet von den weltlichen Stadtbehörden und/oder Zünften/Gilden als Symbole bürgerlicher Macht; Belfried Brügge = 83 Meter hoch, Krone ist neugotisch 1822 aufgesetzt
- Tuchhalle in Krakau, Arch. Santi Gucci, ab 1556, Tonnengewölbe, umlaufende Attika mit flachen Arkaden und sog. Maskaronenköpfen

Wir identifizieren die mittelalterliche Stadt zumeist mit den im Baustil der Gotik errichteten Kathedralen, Rathäusern und Markthallen. „Die Gotik stellt einen international verbreiteten Baustil dar, durch den die in der Mitte des 12. Jahrhunderts aufkommenden Konstruktionsmethoden und Gestaltungsvarianten in ganz Europa vereinheitlicht wurden.“ (Le Corbusier zit. nach Benevolo, S.355)

Mittelalterliche Städte Lübeck



Stadtgrundriss Lübeck um 1182



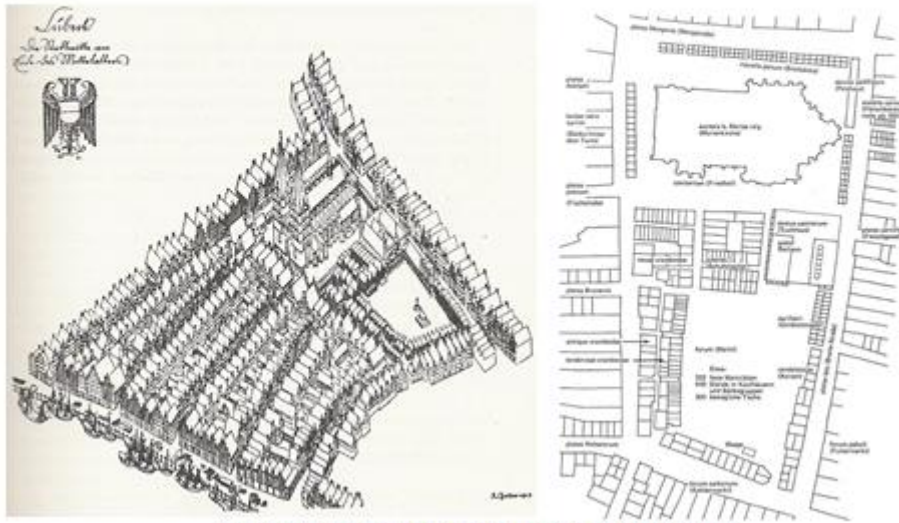
Stadtgrundriss Lübeck um 1465

Folie:20: links: Stadtgrundriss Lübeck 1182, (Quelle: Graßmann, S. 51), rechts: Stadtgrundriss Lübeck 1463, (Quelle: Graßmann, S.55)

Ein mehr oder weniger unregelmäßiges, aber in Haupt- und Nebenstrassen hierarchisch gegliedertes Straßennetz erschließt die Baublöcke und Plätze. Bis auf die kleineren, ausschließlich dem Verkehr dienenden Nebenstraßen wurden alle anderen Straßen und Plätze für Handel und Wandel genutzt: sie waren öffentliche Räume. Die Vorderfront der meist mehrstöckigen Häuser lag zum öffentlichen Straßenraum hin und die Fassade war mehr oder weniger repräsentativ gestaltet. Im Unterschied zur antiken griechischen Stadt waren öffentlicher und privater Bereich weniger deutlich getrennt. Kommunale Verordnungen regelten die Grenzen und Berührungspunkte zwischen privatem und öffentlichem Bereich, zum Beispiel für Hausvorsprünge, Erker, Balkone, Arkaden, Säulengänge und äußere Treppenaufgänge.

Je größer die mittelalterlichen Städte, desto unterschiedlichere Stadtteile entstanden mit jeweils eigenem Charakter, eigenen Wappen und lokaler politischer Verwaltung. Die wohlhabenderen Bürger lebten vorzugsweise im Zentrum – die ärmeren Schichten am Stadtrand. Die Bebauung unterschied sich nach Höhe der Baukörper

Mittelalterliche Städte Lübeck



Stadtkern mit Marktplatz, Rathaus, Marienkirche

Folie 21: Rekonstruktion des Stadtkerns mit Marktplatz (Quelle: Benevolo, S.339) und Grundriss des Stadtkerns, (Quelle: Lafrenz, S.88)

und Gestaltungsaufwand, die Straßen unterschieden sich nach Breite und öffentlich repräsentativem Charakter – auf interne Mauern, wie in mancher arabischen Stadt, wurde verzichtet. Zur Verteidigung gegen Angriffe von außen wurden mächtige, rundherum verlaufende Stadtmauern errichtet, auf die ein Großteil der öffentlichen Ausgaben entfiel.

Mittelalterliche Städte Lübeck



Folie 22: Typus eines kleinen Giebelhauses, (Quelle: Lafrenz, S.86)

Mittelalterliche Städte Lübeck



Typus eines Großen Giebelhauses

Folie 23: Typus eines großen Giebelhauses, (Quelle: Lafrenz, S.85)

Die relative Einheitlichkeit des mittelalterlichen Stadtbildes ergibt sich auch aus der überwiegend geschlossenen Bebauung als Folge räumlicher Knappheit sowie einem von Baumaterial und Bautechnik geprägten Baustil. Das Fachwerkhaus folgt in seinen Maßen und seiner Struktur den tektonischen Bedingungen der aus Holz bestehenden Tragwerkskonstruktion. So beträgt die Spannweite der Holzträger maximal ca. 4 Meter und bestimmt damit maßgeblich die Größe der Räume und die Struktur der Fassade der Wohn-, Handwerker- und Kaufmanns- bzw. Handelshäuser. Ähnlich dem griechischen Oikos waren in vielen bürgerlichen Häusern Wohnen und Arbeiten integriert; sie wurden außer von der Großfamilie teilweise auch von Angestellten, Knechten, Mägden und Arbeitern bewohnt.

Mittelalterliche Städte

Im Spätmittelalter marktformige und demokratisch-aristokratische Organisation (Zünfte/Kaufleute/Klerus) mit den städtebaulichen Merkmalen:

1. **Zentralität?** Bündelung wichtiger Funktionen im Zentrum (Markt, Rathaus, Kirche)
2. **Funktionsmischung?** Handwerk, Handel + Wohnen unter einem Dach
3. **Einheitlichkeit?** Tektonisch bedingte relative Einheitlichkeit des Stadtgrundrisses und der Gebäude bei gleichzeitig standesabhängigen Unterschieden der Wohn- und Arbeitsverhältnisse; Hierarchisch gegliedertes, klares Erschließungssystem
4. **Begrenzung?** Stadtmauer und Flussläufe, keine funktional bestimmte Größenbegrenzung
5. **Öffentlichkeit?** Plätze und Strassen dienen der Öffentlichkeit; Kirchen und ihre wohltätigen Einrichtungen sind in den öffentlichen Raum integriert und allgemein zugänglich
6. **Leistungsfähigkeit?** Zeitgemäße soziale und technische Infrastruktur

Wer baut die Stadt für wen?

Klerus und Bürgertum für sich und die Allgemeinheit

Folie 24: Städtebauliche Prinzipien der mittelalterlichen Stadt

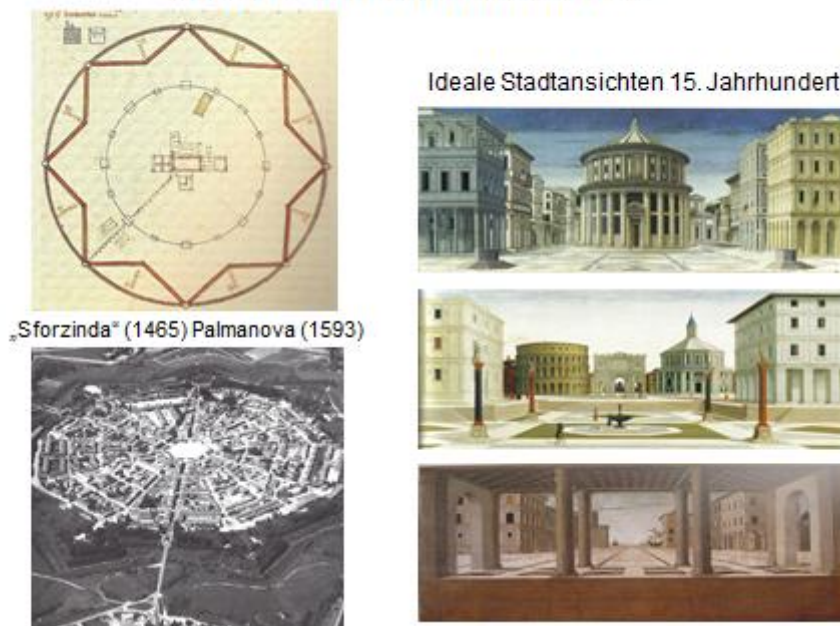
Städte der Renaissance

„In der humanistischen Kultur, die Italien seit dem 14. Jahrhundert prägte, verdichteten sich die vielfältigen gestalterischen und technischen Neuerungen in den Künsten zur Idee der Wiedergeburt der guten Künste des klassischen Altertums. Die glanzvollen Leistungen der Architektur, Skulptur und Malerei der Antike wurden eingehend studiert und galten in Überwindung des als barbarisch, d.h. chaotisch empfundenen Mittelalters als großes Vorbild“. (Hesse, S. 39)

Der Städtebau der Renaissance entwickelte das Ideal von der „Stadt als einem künstlerischen Ganzen“, das es harmonisch zu gestalten galt und das durch seine Ordnung die Regeln und Gesetze des Universums ebenso zum Ausdruck bringen sollte wie den ordnenden Zugriff des Fürsten. (vgl. Hesse, S. 33)

Die urbanistischen Leitbilder der Renaissance zeigen sich in der Neugestaltung einzelner Stadtareale bis hin zum Entwurf ganzer Planstädte. Tatsächlich realisiert wurden vor allem in den Bestand einschneidende Straßenzüge und Plätze mit Beziehung zu einzelnen dominierenden Einzelgebäuden sowie einzelne Stadtneugründungen. Bei der Platzgestaltung wie bei einzelnen Gebäuden galten ausgewogene Zentralgrundrisse als besonders kunstvoll.

Städte der Renaissance



„Sforzinda“ (1465) Palmanova (1593)

*Folie 25: links: Ideale Stadtgrundrisse und –ansichten von Sforzinda (1462) und Palmanova, (Quelle: Hesse, S.41 und S. 49)
rechts: Anonymer Künstler um 1480, Urbino, Galleria Nazionale delle Marche, (Quelle: Hesse, S. 40)*

Um 1480 schuf ein unbekannter Maler für den Hof in Urbino Tafelbilder mit Darstellungen von Idealplätzen und Gebäuden. Sie nutzen die Illusionswirkung der Zentralperspektive und führen dem Betrachter eine als künstlerisches Ganzes komponierte Stadtanlage vor Augen. (vgl. Hesse, S. 40)

Die Zentralperspektive ermöglicht es, dreidimensionale Objekte auf einer zweidimensionalen Fläche so abzubilden, dass ein räumlicher Eindruck entsteht.

Plätze und Gebäude werden durch geometrische Regelmäßigkeit und Symmetrie auf den Betrachter als Bezugspunkt hin geordnet.

Die tatsächlich ganzheitlich realisierten Planstädte bildeten überwiegend eine Einheit mit dem innovativen Festungsbau. Erstmals wurde 1593 mit Palmanova der Entwurf für eine Idealstadt in Gänze als Neugründung umgesetzt. Palmanova liegt in der norditalienischen Provinz Udine westlich von Triest und sollte als Festungsstadt das venezianische Festland gegen die kaiserlichen aber auch osmanischen Ambitionen sichern.

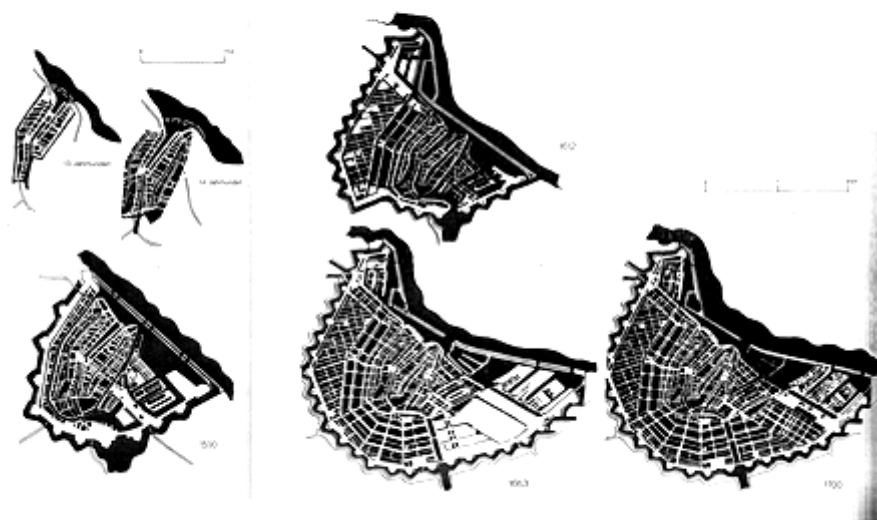
Als regelmäßiges Neuneck im Typus einer Radialstadt verwirklichte Palmanova die Idee der zentralen, völlig gleichförmigen Stadtanlage. Bei der Optimierung der Festungen hatte sich der oktagonale bzw. nonagonale Grundriss als beste Lösung zur Abwehr der Angreifer heraus gestellt: durch die den Ecken vorgelagerten Bastionen konnte das Vorland vollständig kontrolliert werden.

Das regelmäßige Neuneck wird durch Radialstraßen und vier konzentrische Straßenzüge mit Nebenplätzen untergliedert.

Der Übergang vom Neun- zum Sechseck ist dadurch, dass von den neun Radialstraßen nur sechs bis zum zentralen Platz vorstoßen, kaum wahrnehmbar. Ein uns eher bekanntes Beispiel ist die Festungsstadt Neuf Brisach/ Neubreisach im Elsaß auf der linken Rheinseite, die Ludwig XIV um 1700 errichten ließ.

Ein bedeutsames Beispiel für die Stadtbaukunst der Renaissance sind die geometrischen Stadterweiterungen des bürgerlichen Amsterdam zu Beginn des 17. Jahrhunderts. Um dem Bevölkerungswachstum (1648 etwa 140 000 Einwohner) Rechnung zu tragen, wurde die Stadtfläche verdreifacht, indem man das Deltaprinzip bei vergrößertem Radius fortschrieb. Der Singel – vormals äußerer Stadtgraben – wurde zur Binnengracht. Um diesen legen sich konzentrisch drei neue halbkreisförmige Kanäle (Heren-, Keizers- und Prinsensgracht) sowie die neue Außenbefestigung von rund 8 Kilometer Länge mit 26 Bastionen. Amsterdam übernahm das seiner Zeit moderne Prinzip der Festungssterne. Kleine

Städte der Renaissance Amsterdam



Pläne der Stadt Amsterdam, links: Mittelalter, rechts: während des 17. Jahrhundert

Folie 26: Stadtentwicklung Amsterdam vom 13. bis 17. Jahrhundert, (Quelle: Benevolo, S. 756, 758)

Radialgrachten sorgen für Querverbindungen. Die Geh- und Fahrwege zu beiden Seiten der Grachten wurden mit Ulmen bepflanzt. Weiter waren ein Stadtpark und die Erweiterung der Schiffswerft geplant.

Der Plan zur Stadterweiterung wurde 1607 vom Stadtrat beschlossen und im Laufe des 17. Jahrhunderts umgesetzt. Die Stadtregierung enteignete die benötigten Grundstücke und verkaufte die einheitlich parzellierten Grundstücke an Bauwillige, um die Kosten für die Erschließung zu decken (Benevolo, S. 756). Diese Vorgehensweise entspricht der Abschöpfung des Planungsvorteils, wie sie im deutschen Baurecht (BauGB) in Bezug auf die Städtebauförderung ausnahmsweise zulässig ist.

Der Plan verzichtet auf hierarchisch gestaffelte Achsen und die Ausrichtung auf einzelne Monumentalbauten wie z.B. in Rom, Florenz, Mailand oder auch im absolutistischen Frankreich z.B. Versailles und in fürstlichen deutschen Ländern (z.B. Karlsruhe). Die ringförmige Struktur ermöglicht die Ausrichtung aller Quartiere auf das wirtschaftliche und administrative Zentrum, den „Dam“ mit Waage und Rathaus. Das politische System des bürgerstaatlichen Stadtstaates mit seiner bürgerlichen Kultur äußerte sich in einem eher antimonumentalen Charakter.

Gleichwohl wurde Amsterdam zunehmend eine sozial segregierte Stadt, in der sich verschiedene ethnische und religiöse Bevölkerungsgruppen in bestimmten Quartieren niederließen. Größe und Aufwand der Wohnhäuser bildeten die sozialen Unterschiede ab.

Die Bebauung von Wohn- und Handelshäusern an den Grachten folgte strengen Bauvorschriften. Zwischen den 25 m breiten Kanälen und den jeweils 11 m breiten Uferstreifen wurden jeweils 2 Reihen ca. 50 m tiefer Baugrundstücke angelegt. Die Abstände zwischen den Rückseiten der Häuser mussten mind. 48 m betragen, so dass 24 m tiefe Binnengärten ermöglicht wurden.

Die Grundsteuer wurde nach der Hausbreite zum Kanal hin bemessen, sie beträgt um 8 m. Der Baustil wandelt sich vom mittelalterlichen Treppenhausgiebel zu einem Ziegel-Werksteinbau mit antikisierenden Detailformen. Später folgen traufständige Gebäude mit palladianischen, palastartigen Fronten – dafür wurden auch gern mal 2 Grundstücke zusammengelegt.

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts umfasste der streng geplante Organismus der Stadt Amsterdam ca. 650 Hektar mit etwa 200 000 Einwohnern.

Wichtige Voraussetzungen für die moderne Stadtentwicklung Amsterdams waren:

- die Kultur der Renaissance mit ihrem „Geist visueller Harmonie“;
- die Errungenschaften neuzeitlicher Wissenschaft und Technik;
- die Balance zwischen dem Planungsanspruch der öffentlichen Verwaltung und privater Initiative bzw. Investitionsbereitschaft.

Amsterdam galt lange Zeit als fortschrittlichste Stadt Europas und als viel bewundertes Vorbild für die moderne Urbanistik. (vgl. Benevolo, S.763)

Ergänzend sei auf die zeitparallel verlaufende **Bauperiode des Absolutismus** verwiesen, ohne hier näher darauf eingehen zu wollen. Im 18. Jahrhundert entwickeln sich neben der neuzeitlichen Stadt Amsterdam die Hauptstädte Europas unter absolutistischer Herrschaft im Stil des Barock. Das gilt für Paris, Wien, Rom, London, Berlin, St. Petersburg sowie die Residenzstädte deutscher Fürsten z.B. Mannheim, Karlsruhe, Würzburg. Kennzeichen sind Schlösser, Paläste, Ensembles neuer repräsentativer Plätze, Boulevards, Triumphböden und Denkmäler sowie ganze

Schlosskomplexe nach dem Vorbild Versaille oft im Umland der großen Städte in Verbindung mit Parkanlagen. Einengende und nutzlos gewordene Festungsanlagen werden demontiert und weichen einer städtebaulichen Erweiterung und Öffnung nach Außen. Die Modernisierung der Städte der frühen Neuzeit erfolgte demnach oftmals im Zusammenhang mit dem Präsentationsbedürfnis königlicher bzw. fürstlicher Macht aber auch unter dem Druck notwendiger Verbesserungen der städtischen Infrastruktur sowie des Wohnungsbaus für eine wachsende Bevölkerung.

Städte der Renaissance Amsterdam



Typische Bebauung, Grundriss und Ansicht Keizergracht Nr. 319

Folie 27: Bauweise an der Keizergracht Nr. 319, (Quelle: van Kessel/Schulte, S. 92 und 94)

Städte der Renaissance

In der frühen Neuzeit merkantile, demokratisch-aristokratische, staatliche Organisation einer aufgeklärten patrizischen Bürgerschaft (Kaufleute, Intellektuelle, Adel, Verwaltung) mit den städtebaulichen Merkmalen:

1. **Zentralität?** Bündelung wichtiger Funktionen im Zentrum (Markt, Rathaus, Verwaltung, Kirche)
2. **Funktionsmischung?** Vielfalt von merkantiler Fabrikation, Dienstleistungen, Handwerk und Wohnen in unterschiedlich strukturierten Stadtteilen
3. **Einheitlichkeit?** Die geometrischen Stadterweiterungen sind geplant, die Bebauungsmöglichkeiten für Wohn- und Handelshäuser parzelliert und durch strenge Vorschriften geregelt bei gleichzeitiger sozialer Segregation
4. **Begrenzung?** sternförmige Wehranlage mit Bastionen und Grachten, die mit jeweiligen unter Kosten-Nutzenerwägungen geplanten Stadterweiterungen „mitwachsen“
5. **Öffentlichkeit?** Plätze und Strassen dienen der Öffentlichkeit
6. **Leistungsfähigkeit?** Die soziale, kulturelle und technische Infrastruktur erreicht neue Qualitäten (z.B. Abwassersystem)

Wer baut die Stadt für wen?

Stadtverwaltung und von Bürgern beauftragte Planungsbüros/Architekturbüros planen und bauen für die Allgemeinheit und private Investoren; Emanzipation vom Einfluss des Klerus

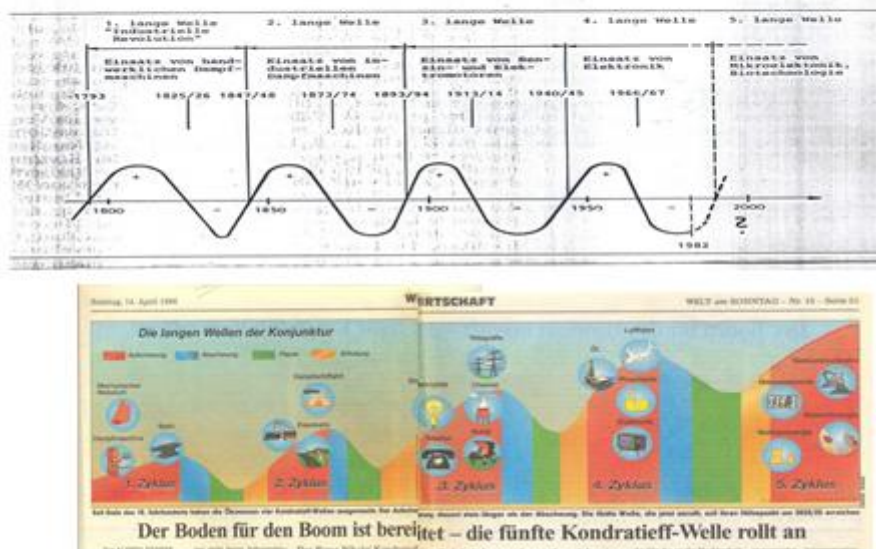
Folie 28: Planungsprinzipien der Städte der Renaissance

Stadtentwicklung im Industriezeitalter

Die wirtschaftlichen, sozialen und politischen Umwälzungen um und nach 1800 verändern in kurzer Zeit die Welt und das gesamte Bauwesen.

Nach dem russischen Ökonomen Nikolai Kondratieff (1926) verlaufen größere Umwälzungen im Kontext bahnbrechender technologischer Neuerungen, die Langzeitwellen mit 50 bis 60jährigen Zyklen des wirtschaftlichen Auf- und Abschwungs auslösen.

Industrielle Stadt Kondratieff Zyklen



Folie 29: Kondratieff-Zyklen, (Quelle: Welt am Sonntag, 14. April 1996, S. 51)

- Die erste Welle beginnt zur Zeit der Französischen Revolution (1780/90) und dauert bis 1845/48 mit Schwerpunkt England. Der technische Umbruch kommt mit der Dampfkraft-/maschine. Der Abschwung tritt mit dem Ende der Napoleonischen Kriege (1815) ein, führt zu Preisverfall und „hungrigen“ 40er Jahren.
- Die zweite Welle umfasst die Zeit von 1845/48 bis Mitte der 1890er Jahre. Die Impulse kommen von der Stahlgewinnung, der Eisenbahn und der Kohle als Energieträger. Großbritannien steigt zur Weltmacht auf bis sich die Expansion nach Kontinentaleuropa verschiebt. Deutschland holt auf bis zum Wendepunkt im Zenit der Gründerjahre mit dem Börsenkrach von 1873. Es folgen Jahre des Protektionismus, verschärfter Konkurrenz und des Pessimismus.
- Der dritte um 1895 einsetzende Boom umfasst die „Belle Epoque“ bis zum I. Weltkrieg. Neue Antriebe kommen durch Erfindungen in der Elektrotechnik und der Chemie und beschleunigen Mobilität und Kommunikation. Der Absturz folgt mit der Weltwirtschaftskrise und den Börsenstürzen von 1929 und 1931. In den 1930er Jahren verschärft sich die Krise und führt zur Massenarbeitslosigkeit und schweren Einbrüchen im Welthandel, letztlich auch zum II. Weltkrieg.
- Die vierte Welle geht von den USA aus und beginnt 1945 nach dem II. Weltkrieg und führt zum größten Investitions- und Konsumboom in der Geschichte. Auslöser sind Erfindungen in den Bereichen der Elektronik (Fernsehen), der Luftfahrt (Düsenflugzeuge), der Petrochemie (Kunststoffe), der Pharmazie und der Atomtechnik. Die goldenen 1960er Jahre enden mit dem Ölschock 1973 und führen zum Börsencrash von 1987 mit Langzeitwirkungen bis zur Mitte der 1990er Jahre.

- Die fünfte Welle hat um die Mitte der 1990er Jahre begonnen mit Erfindungen im Bereich der Mikroelektronik (Datenverarbeitung), der Telekommunikation, der Biochemie, der Erschließung neuer Energien und einer beispiellosen Ausweitung des Welthandels und der Kommunikation in Form der Globalisierung; der Aufschwung erscheint aber gleichwohl labil und wird durch spekulative Finanzmärkte und die Sozialisierung der Verluste in der Bankenkrise sowie anhaltenden von Spekulationsblasen erschüttert.

Mit der Industrialisierung und der auf die Industriezentren gerichteten Land-Stadtwanderung war ein sprunghaftes Bevölkerungswachstum verbunden. Dies führte unter den Bedingungen des wirtschaftlichen Liberalismus und einer beispiellosen Bodenspekulation zu einer unkontrollierten, chaotischen Stadtentwicklung mit unerträglichen Lebensbedingungen für die unteren Schichten der Bevölkerung.

Öffentlicher Grund und Boden wurde privatisiert, die Bauvorschriften auf minimalste Anforderungen des Brandschutzes (in Preußen gemäß Fluchtliniengesetz) beschränkt. Gründerzeitliche Boden- und Immobilienspekulation grassierte, eine ganzheitliche Stadt-Planung unterblieb. Ganzheitliche städte-bauliche Gestaltungsansprüche, wie sie seit der Antike in unterschiedlichen Formen galten, wurden aufgegeben.

Industrielle Stadt Berlin

Jahr	Einwohner
1820	199.510
1830	247.500
1840	322.226
1850	418.733
1861	547.200
1871	824.484
1877	1.024.215
1880	1.123.749
1890	1.578.516
1900	1.888.313

Einwohnerentwicklung Berlin
1820 bis 1900



Folie 23: links: Bevölkerungswachstum Berlins, (Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin 1920) rechts: Wohnungselend in Berliner Mietskaserne, (Quelle: Spiegel online GmbH, o.J.)

Folgen der privatisierten Produktion der Stadt waren:

- aus humaner Sicht: Wohnungselend, mangelnde Hygiene und Gesundheitsgefährdung, gesellschaftliche Spaltung in Schichten und Klassen, soziale Segregation;
- aus städtebaulicher Sicht: funktionale Missstände, Verkehrschaos, fehlende technische Infrastruktur (Wasser, Abwasser, Wärme, ÖPNV), fehlende soziale

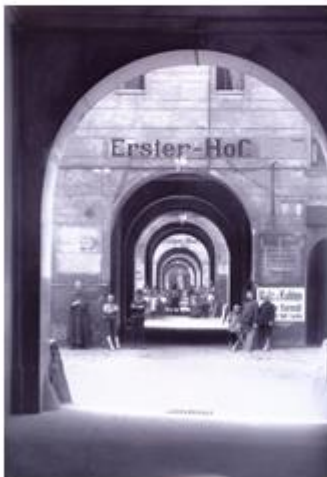
Infrastruktur (Kitas, Schulen), eine zu hohe bauliche Dichte und bauliche Mängel, räumliche Segregation.

In Berlin entstanden die sogenannten Mietskasernen in ganzen Vierteln mit einer hohen städtebaulichen Dichte von GFZ 4,0 (GFZ = Grundflächenzahl), die sich gürtelartig um die historische Kernstadt legten.

Typisch ist das 3-gliedrige Mietshaus mit Blockrand, Seitenflügel und Quergebäude um einen 5,3m x 5,3m messenden Innenhof oft in mehrfacher Wiederholung hintereinander mit bis zu 6 Höfen. Die Blockränder zur Straßenseite bildeten aufwendig dekorierte Haupthäuser mit höherwertigen Wohnungen, gefolgt von den Seitenflügeln und Quergebäuden für die unteren Bevölkerungsschichten der Arbeiter und Armen.

Als ein besonders extremes Beispiel galt Meyers Hof in der Berliner Ackerstr. mit 6 Hinterhöfen für 2000 Menschen in 300 Wohnungen. Einer der größten geschlossenen Häuserblocks befindet sich in Berlin am Prenzlauer Berg. Er hat über 30 Hinterhöfe verschiedener Größe.

Industrielle Stadt Berlin



Berliner Mietskaserne

Folie 31: Berliner Mietskaserne, links: Blick in die Hofabfolge, (Quelle: museums & culture consulting, o.J.), Mitte: Luftbild, (Quelle: Senatsverwaltung für die Stadtentwicklung), rechts: Ausschnitt aus dem Wilhelminischen Wohn- und Gewerbering, (Quelle: Heineberg, S. 213)

Um eine ansatzweise geordnete Stadtentwicklung zu gewährleisten, wurde James Hobrecht mit einem Stadterweiterungsplan für Berlin-Charlottenburg beauftragt, der 1862 in Kraft trat. Merkmale diese Plans sind – ähnlich den Hausmann'schen Boulevards in Paris – ringförmig geführte Hauptstraßen und diagonale Verbindungen sowie Quadratraster, Fächer, Sterne, Recht- und Achtecke als Gliederungselemente des öffentlichen Raumes. Parks und größere Grünanlagen fehlten zunächst ebenso wie die Festlegung von Art und Maß der zulässigen Bebauung.

Industrielle Stadt Berlin



James Hobrecht
1825 - 1902



Folie 32: Hobrecht-Plan für Berlin-Charlottenburg, (Quelle: Aust/Berliner Senatsverwaltung f. Stadtentwicklung)

In seinem berühmten Buch „Das steinerne Berlin“ (1930) kritisiert Hegemann den Hobrecht-Plan grundsätzlich:

„Berlin hatte 450 000 Einwohner, als sein Polizeipräsident die seit zwanzig Jahren dringend wiederholten Forderungen einsichtiger Sozialpolitiker in den Wind schlug und den kühnen Bebauungsplan (d.h. hier Straßenplan) aufzustellen begann, der unabsehbare grüne Flächen der Umgebung Berlins für den Bau dicht bepackter großer Mietskasernen mit je zwei bis sechs schlecht beleuchteten Hinterhöfen amtlich herrichtete und vier Millionen künftiger Berliner zum Wohnen in Behausungen verdammt, wie sie sich weder der dümmste Teufel noch der fleißigste Berliner Geheimrat oder Bodenspekulant übler auszudenken vermochte.“ (Hegemann, S. 207)

Parallel zum Bauboom der Mietskasernen und Industrieanlagen entstanden vor und nach der Jahrhundertwende die Villenviertel im Westen und Südwesten Berlins und Quartiere mit Luxusbebauung wie am Kurfürstendamm mit seinen Seitenstraßen für das reiche Bürgertum und begüterte Mittelschichten.

Die Bauland- und Immobilienspekulation wurde machtpolitisch ermöglicht durch eine entsprechend Interessen bedingte Verfassung: nach der 1851 verabschiedeten Kommunalverfassung mussten 51% der Stadtverordneten Berlins Haus- und Grundbesitzer sein.

Maßgebliche Bauherren der wachsenden Stadt waren

- spekulierende private Wohnungsbauinvestoren;
- der preußische Staat (Kasernen, Kunst und Wissenschaft, Bahn, Post); vom Baustil her überwiegt die Adaption klassischer und barocker Vorbilder, so z.B. Reichstag (Paul Wallot, 1884-95), Berliner Dom (Julius Raschdorf, 1894-1905).
- Industrielle und Handelskaufleute; der Baustil entfernt sich von der historisierenden Repräsentationsarchitektur hin zur Moderne, so z.B. Kaufhaus Wertheim (Alfred Messel, 1896-97), AEG-Turbinenhalle (Peter Behrens, 1908-09)

Industrielle Stadt

In der Neueren Neuzeit kapitalistisch-industrielle und monarchistisch-demokratisch-aristokratische staatliche Organisation (Klassengegensatz von Kapitalisten / Arbeitern) mit den städtebaulichen Merkmalen:

1. **Zentralität?** Repräsentations- und Verwaltungsgebäude, Banken, Hochkulturbauten (Museen, Theater, Universität), Kaufhäuser (teilweise auch Bahnhöfe) prägen das Zentrum
2. **Funktionsmischung?** In den Stadtquartieren mischen sich Wohnen, Produktion, Handel und Versorgung
3. **Einheitlichkeit?** Die industrielle Stadt wächst zunächst weitgehend ungeplant; später übernimmt die kommunale Verwaltung Verantwortung für die Rahmenbedingungen des baulichen Wachstums und die dafür notwendige technische Infrastruktur (Wasser/Abwasser, Energie, öffentlicher Nahverkehr) sowie für notwendigste soziale Einrichtungen (Schulen, Krankenhäuser...); die Ungleichheit schlägt sich nieder in chaotischer Vielfalt und inhumanen Wohnverhältnissen, Vielfalt anstelle von Einheit der städtebaulichen und baulichen Formen (Villa/Mietskaserne)
4. **Begrenzung?** Der räumlichen Expansion der Stadt werden keine geplanten Grenzen gesetzt: entgrenzte Zersiedlung
5. **Öffentlichkeit?** Öffentlichkeit findet entsprechend den unterschiedlichen Schichten statt und nutzt dafür überwiegend separate Stadträume
6. **Leistungsfähigkeit?** Die soziale und technische Infrastruktur entspricht nicht den Anforderungen einer humanen, hygienischen Lebensweise und der Natur; Ungleichzeitigkeit von privaten Investitionen und öffentlicher Daseinsvorsorge in Stadterweiterungsgebieten

Wer baut die Stadt für wen?

privatkapitalistische Investitionen und Herrschaftsansprüche beherrschen die Stadtentwicklung, Grundstücksspekulanten planen und bauen für die Arbeiterschaft

Folie 33: Planungsprinzipien der industriellen Stadt

Postliberale Stadt: Städtebaureformen und Gartenstadt

Angesichts des menschlichen Elends, städtebaulicher Disfunktion und ästhetischer Mängel setzten sich aufgeklärte Vertreter für neue Formen öffentlicher Eingriffe ein. Bei diesen Reaktionen sind zwei Reformansätze hin zur postliberalen Stadt zu unterscheiden:

- Vorschläge und Initiativen einer schrittweisen Verbesserung einzelner Missstände;
- Vorschläge einer grundlegenden Neuordnung des Siedlungswesens in Abkehr von der existierenden, chaotisch wachsenden Stadt und des ihr zugrunde liegenden privaten Eigentums an Grund und Boden.

Zu den schrittweisen, pragmatischen Reformansätzen in Berlin gehörten

- kommunalpolitische/staatliche Initiativen:
Ringbahn (1871), Kanalisation (1873), S-Bahn (1882) und U-Bahn (1902), Verschärfung der Bauvorschriften für die Vorstädte (1892);
- Initiativen zur Selbsthilfe der Arbeiterschaft:
1892 Gründung des Berliner Spar- und Bauvereins; weiteren Bau- und Wohnungsgenossenschaften folgten Konsumgenossenschaften und die Volksfürsorge.

Hobrechts Verdienste lagen in erster Linie in der Planung und Durchführung des 1873 begonnenen umfassenden Entwässerungssystems mit entsprechenden Entwässerungsleitungen, Pumpstationen und Rieselfeldanlagen.

Die Kritik an den unhaltbaren Wohnbedingungen und dem Hobrecht-Plan von 1862 führte erst 1892 zur Baupolizeiordnung für die Vororte Berlins. Sie ermöglichte erstmals Begrenzungen der Bauhöhe und der Bebauungsdichte und nähert sich als Vorläufer unseren Bebauungsplänen (BauGB) an, in denen Art und Maß der Nutzung differenziert unterschieden und verbindlich festgelegt werden.

Im gleichen Jahr wurde der bis heute tätige „Berliner Spar- und Bauverein von 1892 eG“ als Genossenschaft gegründet. Er steht für die Arbeiterkultur und ihre Fähigkeit zur Selbstorganisation in Form von Bau- und Wohnungsgenossenschaften.

Gartenstadt

Zu den ganzheitlichen, grundsätzlichen städtebaulichen Reformansätzen gehörten:

- die Forderungen nach einer Bodenreform unter Aufgabe des privaten Grundeigentums (Damaschke) in Verbindung mit entsprechenden machtpolitischen Veränderungen im Staatswesen bis hin zur Idee einer Räterepublik;
- die Gartenstadtidee, bei der es sich um ein ideales neues Regionalstadtmodell als Alternative zur gewachsenen Stadt handelt und die als gesellschaftspolitische Alternative die kommunale, genossenschaftliche Selbstorganisation beinhaltet.

Dies Modell wurde von Ebenezer Howard entwickelt und mit praktischen organisatorischen und finanziellen Vorschlägen in dem Glauben versehen, es auch unter den bestehenden gesellschaftlichen Rahmenbedingungen verwirklichen zu können.

Howard hatte das chaotische Wachstum Londons vor Augen und hielt eine schrittweise Verbesserung der Lebensverhältnisse in den überfüllten und ungesunden Großstädten nicht für möglich. Als Synthese aus Kulturkritik und sozialreformerischem Widerstand formulierte er mit seinem 1898 erschienen Buch „A peaceful path to social reform“, in 2. Auflage 1902 unter dem Titel „Garden Cities of Tomorrow“ erschienen, eine umfassende Stadtentwicklungskonzeption.

Die Howardsche Gartenstadtidee ist charakterisiert durch:

1. ein neues *regionales Siedlungsstrukturkonzept* als Antwort auf das chaotische Wachstum der Großstädte sowie auf den Bedeutungsverlust ländlicher Siedlungen.
2. teils schon aus der Antike bekannte *städtebauliche Planungsprinzipien*:
 - räumliche und zahlenmäßige Begrenzung der Gartenstädte;
 - Zentralität und gute Erreichbarkeit wichtiger öffentlicher Einrichtungen und privater Dienstleistungen;
 - Vielfalt und Mischung der Funktionen bei gleichzeitig kleinräumlicher Trennung;
 - vielfältige, individuelle Wohnformen in niedrig geschossigen Gebäuden humaner Maßstäblichkeit;
 - Durchdringung der Stadt mit Gärten und Parks, begrenzt durch einen Grüngürtel und eingebettet in die auf sie bezogene Kulturlandschaft.
3. eine konzentrische Stadtanlage, die eine optimale Zuordnung verschiedener Funktionen ermöglicht; sie greift zurück auf die rationalen Idealstadtmodelle der Renaissance.
4. *soziale Reformziele* einer größtmöglichen Selbstverantwortung und Selbstverwaltung, die auf friedlichem Weg, d.h. systemimmanent erreicht werden sollten. Maßgeblich sind der zum planungsunbeeinflussten Bodenwert zu tätige Grunderwerb, die dauerhaft gemeinwirtschaftliche Verfügung über Grund und Boden und der revolvierende Einsatz von den aus Pachten zu

- Howard hat das Standortverhalten, die Allokationsbedingungen, den räumlichen und den kapitalmäßigen Konzentrations- und Wachstumsprozess von Industrie und Dienstleistungen sowie die Mobilitätsentwicklung unterschätzt – und er hat damit auch die lokalen Bedingungen, Bindungen und Voraussetzungen für die Entstehung und Entwicklung von industriellen Arbeitsplätzen verkannt. Insoweit hatte Howard von einer vertieften Analyse der Bedingungen für die moderne Stadtentwicklung abgesehen und die Möglichkeiten, sie im Sinne seiner Idealvorstellung systemimmanent beeinflussen zu können, überschätzt.
- Real setzten sich die schrittweisen, pragmatischen Reformen und die ökonomische Zählung des frühen Industriekapitalismus durch. Die Beseitigung von städtebaulichen Missständen durch Sanierung und Revitalisierung gewachsener Städte wurde Ziel einer modernen Stadtentwicklungspolitik. Die Chancen einer funktional abgestimmten Bodennutzung und des sozialen Wohnungsbaus wurden ergriffen, die einer durchgreifenden Bodenreform zugunsten eines ausschließlich gemeinwirtschaftlichen Eigentums an Grund und Boden allerdings verpasst.

Howards Kriterien am nächsten kamen bzw. kommen die von ihm selbst organisatorisch begleiteten Gartenstädte Letchworth (ab 1903) bei London und Welwyn Garden City (1920) sowie die vom Industriellen Karl Schmidt gegründete Gartenstadt Hellerau (1910) bei Dresden.

Gartenstadt



Letchworth um 1919



Folie 36: links: Gartenstadt Letchworth um 1919, Luftphoto, (Quelle: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic-art/337378/5624/Aerial-view-of-Letchworth-Hertfordshire-the-first-garden-city-in>, rechts: Plan der Gartenstadt Letchworth, Stand 2005, (Quelle: Berlepsch-Valendas, S.133)

1902 wurde die Deutsche Gartenstadtgesellschaft gegründet, 1908 die Gartenstadtgesellschaft Hellerau und 1909 die Baugenossenschaft Hellerau. Der Industrielle Karl Schmidt hatte für seine expandierenden Dresdner (später Deutsche) Werkstätten für Handwerkskunst am Rande der Dresdner Heide einen Standort gesucht, wo auch eine Wohnsiedlung für Arbeiter und Angestellte errichtet werden sollte. Der Bebauungsplan des Architekten Richard Riemerschmid sah 5 Bauzonen vor für: Kleinhausviertel, Villenviertel, Wohlfahrtseinrichtungen, Fabrikgelände und ein Areal, auf dem später (1910-12) das Festspielhaus nach Entwurf des Architekten Heinrich Tessenow entstand. Das Festspielhaus und die Bildungsanstalt für rhythmische Gymnastik entsprangen der Lebensreformbewegung und entfalteten weltweite Wirkung in den Bereichen Lebensgestaltung, Tanz, Theater und Architektur.

Unter Berufung auf die Gartenstadtidee wurden in der Folgezeit zwar keine Gartenstädte im Sinne der Idealvorstellung von Howard realisiert wohl aber Gartenvorstädte. Anstatt auf autarke Gemeinden, liefen diese Projekte eher auf Stadterweiterungen im Grünen hinaus.

Gartenstadt



Gartenstadt Hellerau 2009
Masterplan 1909, Arch. Richard Riemerschmid



Am Dorfanger, Arch. Muthesius



Deutsche Werkstätten Hellerau

Folie 37: Gartenstadt Hellerau 2009, (Quelle: Galonska, S.170f), rechts oben: Deutsche Werkstätten Hellerau, ehem. Maschinen – und Kesselhaus, rechts unten: Straße Am Dorffrieden nach Plänen Arch. Hermann Muthesius, (Quelle: Galonska, S.56 und S. 155)

Gartenstadt

Idee einer basis-demokratischen, sich selbst verwaltenden, genossenschaftlichen Organisation mit den städtebaulichen Merkmalen:

1. **Zentralität?** Wichtige Einrichtungen befinden sich in den geographischen Zentren eines regionalen Zentrumsystems (Regionalstadtmodell)
 2. **Funktionsmischung?** Kleinräumig gegliederte Funktionstrennung bei insgesamt grossräumiger Funktionsmischung
 3. **Einheitlichkeit?** Begrenzte Vielfalt unterschiedlicher Wohnformen auf Basis „Wohnen im Grünen“; geordnetes radiales und tangenciales, hierarchisches Erschließungssystem
 4. **Begrenzung:** innen durch Grünzäsuren, nach außen durch Grüngürtel, örtliche landwirtschaftliche Nutzung bzw. Naturlandschaft, quantitative Einwohnerrichtwerte (Regionalzentrum = 58 T EW, Gartenstadt = 32 T EW)
 5. **Öffentlichkeit?** Zentrum mit kulturellen und sozialen Einrichtungen, Parks und Avenuen dienen der Gemeinschaft, das Wohnen im „Haus mit Garten“ der Privatheit
 6. **Leistungsfähigkeit?** eine räumlich-funktionale Gliederung, soziale, kulturelle und technische Infrastruktur unterstützen den sozioökonomischen Genossenschaftsanspruch
- Wer baut die Stadt für wen?**
die genossenschaftlich organisierte Gemeinschaft für sich (Selbsthilfe) oder Industrielle für „ihre“ Arbeiterschaft

Folie 38: Planungsprinzipien der Gartenstadt nach Ebenezer Howard

Moderne Stadt zwischen den Weltkriegen - Sozialer Wohnungsbau

Die postliberalen Reformansätze wurden nach dem Ende des ersten Weltkrieges aufgegriffen von einer sozialstaatlichen Wohnungs- und kommunalen Städtebaupolitik. Zugleich wurden die Sozialreformen überlagert von den sich in der Aufbruchstimmung entfaltenden neuen geistig-künstlerischen Ambitionen. Im Ergebnis bildet sich die **moderne Stadt** heraus.

Der Übergang von der postliberalen zur modernen Stadt lässt sich am Beispiel Berlins nachvollziehen:

Bereits 1910 werden im sog Jansen-Plan die Belange der Freiraumplanung erstmals gleichwertig zu denen der Siedlungsplanung aufgegriffen.

Mit dem Bauzonenplan für Berlin von 1925 manifestiert sich der Durchbruch zur staatlich-kommunalen Stadtplanung. In ihm werden nunmehr die bis heute (siehe Baunutzungsverordnung) geltenden normativen Festlegungen von Art und Maß der zulässigen Bebauung von Grund und Boden getroffen.

Moderne Stadt Postliberales Berlin



Jansen-Plan 1910



Bauzonenplan 1925



Folie 39: Jansen-Plan (1910) und Bauzonenplan (1925) für Berlin, (Quelle: www.stadtentwicklung.berlin.de)

Die entscheidende Wende brachte nach Beendigung des ersten Weltkrieges die Sozialgesetzgebung der Weimarer Republik u.a. mit der Verankerung des Rechts auf eine gesunde Wohnung in §155 der Weimarer Verfassung. Eine wichtige Errungenschaft des Politikwechsels sind die Stärkung des Genossenschaftswesens sowie die Eingriffe in den Wohnungsmarkt durch den staatlich geförderten sozialen Wohnungsbau und die Begründung der gemeinnützigen Wohnungswirtschaft als ihr Träger. Finanziert wurden die Wohnungen für das Existenzminimum während der Weimarer Republik zunächst vor allem durch verlorene Zuschüsse aus dem Staatshaushalt sowie zwischen 1923 und 1932 aus der Hauszinssteuer, mit der alle Althauseigentümer belegt wurden. Denn deren Hypotheken waren durch die Inflation bzw. Währungsreform „ohne ihr Zutun“ weitgehend getilgt.

Moderne Stadt

Sozialer Wohnungsbau

Chronik

1889 Novellierung des Genossenschaftsrechts. Einführung der Gesellschaft mit beschränkter Haftung.
 1890 bis 1914 Anstieg der Anzahl der Baugenossenschaften von 38 auf 1.583.
 Nach 1918 Zusammenbruch des privat finanzierten Wohnungsbaus; in Berlin fehlen 130.000 Wohnungen.
 1919: die Weimarer Verfassung verankert im § 155 den Wohnungsbau als öffentliche Aufgabe und garantiert "jedem Deutschen eine gesunde Wohnung".
 1920: aus 8 Städten, 59 Landgemeinden und 27 Gutsbezirken wird Groß-Berlin. Die Kommunalreform ebnet den Weg zu einer gesamtstädtischen Wohnungspolitik.
 1921: Wohnungsnotrecht
 1924: Gewerkschaften und Baugenossenschaften gründen auf Initiative Martin Wagners die GEH-AG.
 1924: Einführung der "Hauszinssteuer für bebauete Grundstücke" (erwirtschaftet bis 1930 750 Mio Mark).
 1925: Reformbauordnung verabschiedet. Ziel: Auflockerung der Wohngebiete. In den Randbezirken werden Quergebäude und Seitenflügel verboten. Festlegung zu Größe (max. 130 m²) und Ausstattung fürerhaltiger Wohnungen.
 1926: Martin Wagner wird Baustadtrat.
 Ende 20er: Einnahmen aus Hauszinssteuer gehen zurück. Berlin legt aus eigenen Mitteln ein Sonderbauprogramm mit 15 Mio Reichsmark für die Weiße Stadt und die Ringsiedlung auf. Dabei wird die Größe der geforderten Wohnungen drastisch reduziert.
 1929: Weltwirtschaftskrise und städtische Finanznot.
 1930: Abschaffung der Hauszinssteuer.
 1931: Notverordnung Brüning, Ende staatlicher Wohnungsbauförderung.

- **Martin Wagner (1885 - 1957)** zentrale Figur des Wohnungsbaus im Berlin der Weimarer Republik;
- Mitbegründer der Deutschen Wohnungsfürsorge AG und deren Tochter GEHAG im Jahr 1924;
- Planungspartner Tauts bei der Hufeisensiedlung 1925;
- Stadtbaurat von Berlin



Folie 40: Staatlich geförderte soziale Wohnungspolitik der Weimarer Republik

Mit der durch den ersten Weltkrieg unterbrochenen Aufbruchstimmung aller Künste war auch die Suche nach einer Alternative zum herkömmlichen Stadttypus und der Architektur verbunden. Dabei war es Ziel, die herkömmliche Trennung zwischen der objektiven Arbeitsmethode der Wissenschaft und der subjektiven Arbeitsmethode des Künstlers zu überwinden.

- „Kunst und Technik sind untrennbar miteinander verbunden und die reine plastische Gestaltung deckt sich immer mit den praktischen Ansprüchen, weil beide um die Herstellung eines Gleichgewichtes bemüht sind.“ (Piet Mondrian, zit. nach Benevolo, S. 894)

Die moderne Architektur konnte dabei aufgrund des technischen Fortschrittes (Bessemerverfahren zur Stahlverarbeitung, Stahlbeton) bis dahin nicht gekannte Konstruktionen errichten: es entstanden große freie Überdachungen, immer längere Hängebrücken und immer höhere Wolkenkratzer.

Die großen Architekten der modernen Architektur, Walter Gropius, Mies van der Rohe und Le Corbusier hatten als erste versucht, diese neuen Methoden in die architektonische und städtebauliche Arbeit einzuführen.

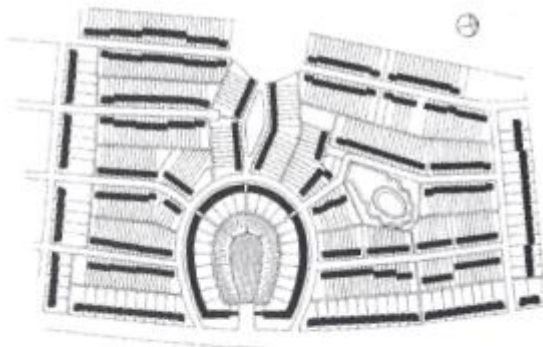
- Gropius war 1919 bis 1928 Leiter des Bauhauses; die Schüler lernten sämtliche Elemente zu entwerfen, die zur Ausstattung und Gestaltung der modernen Umgebung des Menschen gehören;
- Mies van der Rohe entwarf richtungsweisende Gebäude (Deutscher Pavillon in Barcelona, Villa Tugendhat in Brünn) und leitete den Bau des Experimentalstadtteils Weissenhofsiedlung in Stuttgart;
- Le Corbusier entwarf richtungsweisende Gebäude, wobei seine Entwürfe für die großen Bauvorhaben des Völkerbundes, der Sowjets und der UNO nicht angenommen wurden; seine Überlegungen zum modernen Städtebau fanden hingegen ihren nachhaltigen Niederschlag in der „Charte d`Athene“. (vgl. Benevolo, S.889 ff)

Moderne Stadt Sozialer Wohnungsbau



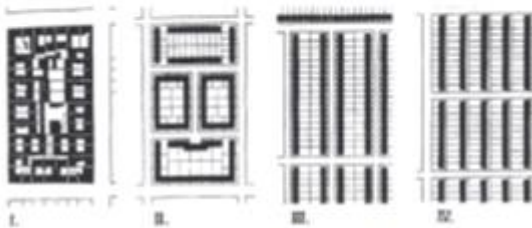
Hufeisensiedlung Berlin-Neukölln 1925 - 1933
Architekt: Bruno Taut

Folie 41: Hufeisensiedlung Berlin, 1925 – 1933, Arch. Bruno Taut, (Quelle: Wolf, o.S.)



Moderne Stadt Sozialer Wohnungsbau

Lageplan Hufeisensiedlung
Berlin-Neukölln (1925-1933)
Arch. Bruno Taut



Vom gründerzeitlichen Block zur Zeile der Moderne
Zeichnung Ernst May

Folie 42: Hufeisensiedlung Berlin, Lageplan, 1925, Arch. Bruno Taut, (Quelle: Melhorn, S. 321) und Ableitung der Zeilenbauweise aus der Abkehr von der Blockbauweise, Zeichnung: Arch. Ernst May, (Quelle: Dreysse aus Melhorn, S. 317)

In Kombination staatlicher Wohnungsbauförderung mit einer kommunalen Stadtplanung, die sich an neuen städtebaulichen Ideen orientierte und moderner Architektur, entstanden in den 20er und 30er Jahren neue, große Wohnsiedlungen in allen Großstädten.

„Die von Bruno Taut 1925 zusammen mit Martin Wagner, später Berliner Stadtbaurat, konzipierte Siedlung zählt zu den ersten Großsiedlungen der Weimarer Republik und zu deren bedeutendsten. Die Siedlung entwickelt sich um einen eiszeitlichen Pfuhl, um den sich eine hufeisenförmige Randbebauung mit dem Durchmesser 350 m legt. Zur Straße markieren zwei Bauten mit Versorgungseinrichtungen und eine breite Terrasse eine torartige Öffnung, auf deren anderen Seite gibt ein Bogen den Zugang über einen rautenförmigen lang gestreckten Platz zu einer Schule als Höhepunkt der städtebaulichen Anlage frei. ...Die Siedlung mit Reihenhäusern wird eingerahmt durch mehrgeschossige Gebäude gleicher Höhe. Innerhalb dieser blockartigen Randbebauung entstanden an schmalen, abwechslungsreich gestalteten Wohnstraßen zweigeschossige Reihenhäuser. Insgesamt gibt es in der Siedlung nur zwei Wohntypen mit zweieinhalb oder eineinhalb Zimmern plus Küche und Bad sowie zwei Reihenhaustypen mit dreieinhalb oder viereinhalb Zimmern.

Die lebendige, variantenreiche Raumbildung, Ausformung und Charakteristik der Plätze und Vor- und Rücksprünge der Hausreihen, unterschiedliche Dachformen (Flachdach bei mehrgeschossigen Miethäusern, Satteldach bei Reihenhäusern) sowie die für das Werk Tauts charakteristische starke Farbigkeit der Gebäude bestimmen die spezifische Qualität der Siedlung, die zusammen mit anderen Berliner Sozialsiedlungen der 1920er Jahre im Juli 2008 in die Liste der Weltkulturerbestätten der UNESCO aufgenommen worden ist.“(Melhorn, 2012, S. 320)

Am Beispiel der Hufeisensiedlung, von den Architekten Bruno Taut, Martin Wagner, Leberecht Migge für die GEHAG (1925 – 33) entworfen, lässt sich die umfassende Qualität dieser neuen Wohnsiedlungen gut darzustellen:

(Städte-)bauliche Kennzeichen dieser Wohnsiedlungen sind allgemein:

Auflösung der Blockstruktur – als Ergebnis des Zusammenwirkens von Städtebau, Architektur und industrieller Produktion - zugunsten der (auch mal expressiv geschwungenen) Zeile. Durchgrünung und Plätze, Ausstattung der Siedlungen mit wohnungsnaher Infrastruktur und Gemeinschaftseinrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Läden, Kneipen, Cafés, Werkstätten, Gemeinschaftsräumen und modern eingerichteten, professionell geführten Waschküchen, humane Maßstäblichkeit der Gebäude (meist auf 4 – 6 Geschosse begrenzt), kleine, auf Grund öffentlicher Förderung, funktioneller Raumplanung und elementierter, sparsamer Bauweise möglichst preiswerte, unterschiedlich große Wohnungen, ausgestattet mit Küchen, Bädern und Loggien/Balkonen, Bauformen überwiegend einfacher Kubatur mit Flachdach, schnörkellose, aber durch Materialwechsel, teilweise bunte Farben und Fenster gegliederte Fassaden, Vielfalt großer durch Sprossen gegliederter Fenster bis hin zu liegenden Fensterbändern, Stahlbetonkonstruktion mit Klinker- oder Putzfassaden, Mechanisierung des Bauens, Typisierung der Wohnungen und Standardisierung der Einrichtungen bis hin zu neuen Montagebauverfahren auf Basis von Bimsbetonplatten und dem Einbau vorgefertigter Küchen (sog. *Frankfurter Küche* entworfen von der Architektin Grete Schütte-Lihotzky).

Abgerundet wird das Bild des 20er Jahre Städtebaus durch die planmäßige Einbeziehung der Freiräume von den Volkspark bis hin zur gärtnerischen Nutzung. Leberecht Migge (1881-1935) entwarf als künstlerischer Leiter der Gartenbaufirma Ochs und Propagandist einer neuen Siedlungskultur nicht nur großartige Gärten für Villenbesitzer und Freiraumkonzepte für Volkspark (z.B. Hamburg), für Siedlungen (z.B. Hufeisensiedlung in Berlin) und ganze Städte (z.B. Kiel), sondern auch Mietergärten und Gärten für die Subsistenzwirtschaft. Der Slogan der Zeit lautete „Keine feine Bildung ohne Knigge, keine gute Siedlung ohne Migge“.

Moderne Stadt zwischen den Weltkriegen – Bauhaus-Moderne

Auch im Kaufhaus-, Industrie- und Fabrikbau setzt die moderne Architekturauffassung Maßstäbe. Ein frühes Beispiel sind die Fagus-Werke (1910 - 1925) des Architekten Walter Gropius. Herausragend ist das Verwaltungsgebäude der Fagus-Werke mit seinen markanten, in Glas aufgelösten Ecken. Diese durch die Konstruktion ermöglichte Leichtigkeit findet sich auch im Bauhaus-Dessau (1925). Bei dem „neuen Bauen“ handelt es sich um eine bewusste formale Abkehr von bisher in der Wilhelminischen Zeit vorherrschenden historisierenden Baustilen. Die Protagonisten des „Neuen Bauens“ verstanden ihre Projekte als Teil einer umfassenden Neuausrichtung aller Lebensbereiche und zielten in ihrer Mehrheit auf

Moderne Stadt Bauhaus-Moderne



Fagus-Werk, Alfeld, 1911

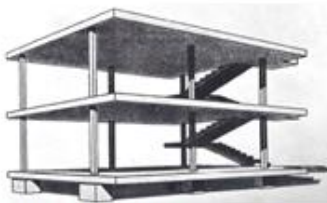
Arch. Walter Gropius



Bauhaus, Dessau, 1925, Eckdetail

Folie 43: Fagus-Werk (1911 - 1925), Arch. Walter Gropius und Bauhaus Dessau (1925/26), Arch. Walter Gropius, (Quellen: Lupfer/Sigel, S.16 und Engels/Meyer, S.33)

Moderne Stadt Bauhaus Moderne



Maison Do-mino, Rahmenwerk
Arch. Le Corbusier 1918

Villa Tugendhat, Arch. Mies van der Rohe 1928



Folie 44: links: *Maison Dom-ino*, 1914, Rahmenwerk aus Eisenbeton, Arch. Le Corbusier, (Quelle: Benevolo, S. 920), rechts: *Haus Tugendhat*, Brünn, 1928-30, Arch. Mies van der Rohe, (Quelle: whc.unesco.org/en/list/1052)

eine demokratisch verfasste und sozial orientierte Gesellschaftsordnung. Getragen wurde das „Neue Bauen“ vom Deutschen Werkbund, dem Bauhaus, den linken Parteien und Teilen der kritischen Intelligenz. (Hesse, S.147)

Deutlich wird das Anliegen der Architekten des Neuen Bauens, für einen neuen Lebensstil zu planen, auch bei der Stuttgarter Werkbund Ausstellung „Die Wohnung“ im Jahre 1927. Auf dem Weißenhofgelände am Stuttgarter Killesberg entstanden unter Leitung von Mies van der Rohe 21 Häuser von 17 internationalen Architekten. Darunter so spektakuläre Beiträge wie die minimalistischen Reihenhäuser des Niederländers Oud, das Doppelhaus des Schweizer Le Corbusier und das mit variablen Wohnungsgrundrissen ausgestattete Appartementhaus des Deutschen Mies van der Rohe.

Moderne Stadt Bauhaus-Moderne



Ausstellungsplakat „Die Wohnung“, Stuttgart 1927

Daimler-Werbung vor dem Doppelhaus Le Corbusier



Folie 45: links: *Weißenhofsiedlung Modell* 1927, (Quelle: *Weißenhofsiedlung Museumsshop*); rechts: *Daimler-Werbung vor dem Doppelhaus von Le Corbusier*, (Quelle: *Postkarte/Daimler AG Konzernarchiv*)

Moderne Stadt Bauhaus-Moderne



Weissenhofsiedlung, Stuttgart 1937



Naziverfemung als „Araberdorf“ 1932

Folie 46: links: Weißenhofsiedlung Stuttgart, Photo 1931, (Quelle: Hesse, S.149);
rechts: Nazi-Verfemung als „Araberdorf“, Ansichtskarte 1932



Moderne Stadt Bauhaus-Moderne versus Heimatstil

Villen der Kochenhofsiedlung 1933
Arch. Paul Schmitthenner



Villa der Weißenhofsiedlung 1927
Arch. Hans Scharoun

Folie 47: oben: Haustypen Kochenhofsiedlung, Arch. Paul Schmitthenner 1933,
unten: Villa Weißenhofsiedlung, Arch. Hans Scharoun, 1927, (Quelle: Pehnt, S. 189)

Moderne Stadt zwischen den Weltkriegen – Funktionelle Stadt

Auf Initiative des Schweizer Architekten Le Corbusier wurde 1928 die CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) gegründet. Der erste Kongress griff die Vorstellungen einer an historischen Vorbildern orientierten Baukunst an und propagierte demgegenüber die (oben genannten) Gestaltungsprinzipien der Neuen Moderne. Auf dem Frankfurter CIAM II von 1929 wurden Statuten verabschiedet und

Moderne Stadt Funktionelle Stadt

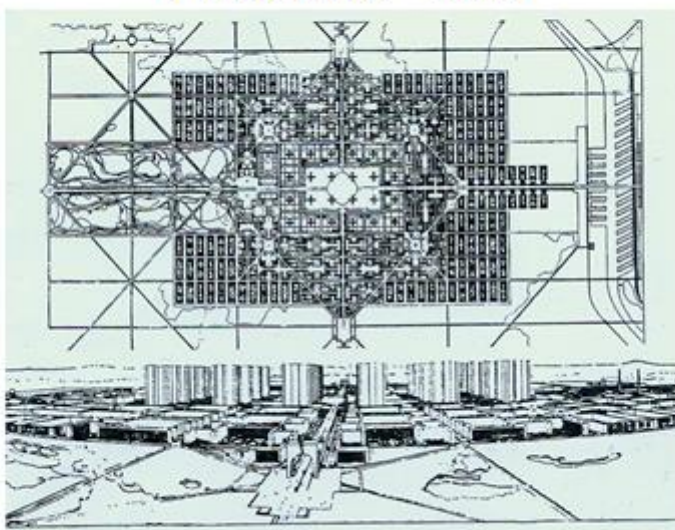


4. CIAM Kongress „Die funktionelle Stadt“
1933 in Barcelona ▶ Charta von Athen



Folie 48: links: Teilnehmer CIAM IV-Kongress, 1933, (Quelle: Wolf, o.S.); rechts: Modell einer funktionellen Stadt, (Quelle: Wolf, o.S.)

Moderne Stadt Funktionelle Stadt



Le Corbusier: „ville contemporaine“, Lageplan und Vogelperspektive, 1922

Folie 49: oben: „Ville Contemporaine“ 1922, Lageplan, Arch. Le Corbusier, unten: Vogelperspektive, (Quelle: Lichtenberger, 1968, S. 182)

der Bericht „Die Wohnung als Existenzminimum“ vorgelegt, der unter Leitung von Ernst May und anderen Experten des sozialen Wohnungsbaus erarbeitet worden war. Der CIAM III fand 1930 in Brüssel statt und befasste sich mit dem Problem des Grundstücksverkehrs und gab die Publikation „Rationelle Bauweisen“ heraus. Am bekanntesten wurden die später als „Charta von Athen“ veröffentlichten Thesen zur funktionellen Stadt, die während des CIAM IV 1933 auf einer Kreuzfahrt zwischen Marseille und Athen unter maßgeblicher Mitwirkung von Le Corbusier aufgestellt wurden.

Moderne Stadt Funktionelle Stadt **Charta von Athen**

- Strenge Funktionstrennung:
Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Verkehr
- Hygiene, Sicherheit, Ordnung
- großflächige öffentliche Freiräume
- Zeit und Energie sparende Verkehrsführung
- Planung umfasst auch das Umland der Stadt
- Die einzelne Wohnung als Ausgangspunkt des Städtebaus
- Berücksichtigung moderner Technologien im Städtebau

Folie 50: Wichtigste Forderungen der „Charta von Athen“

Die „Charta von Athen“ wurde für lange Zeit zu einer Art Grundgesetz des modernen Städtebaus. Folgenreich war die Forderung nach Funktionstrennung, mit der die Einteilung der Stadt nach den unterschiedlichen, durch Grüngürtel abzugrenzenden Funktionsräumen erfolgen sollte. Diese Forderung war zwar nach den Erfahrungen mit dem sich selbst überlassenen chaotischen Stadtwachstum der industriellen Stadt verständlich, sie ist aber aus heutiger Sicht als durchgängiges Planungsprinzip zu unflexibel und angesichts der fehlenden Voraussetzungen eines kommunalisierten Bodens auch unrealistisch. Le Corbusier unterschätzte auch den technologischen Fortschritt und die damit wachsenden Möglichkeiten der Funktionsmischung.

Als Typus des städtischen Wohnens wurde das Appartementshochhaus propagiert. Bekanntes Beispiel ist Le Corbusier's „Unité d'Habitation“, die u.a. in Marseille und Berlin realisiert wurde. Mit der Aufständigung der weit auseinander gezogenen Gebäude ist die Vorstellung eines großzügigen, durchgängigen Erlebnisraumes zu ebener Erde verbunden. In dem Gebäudekomplex selbst befinden sich zahlreiche wohnungsnaher Einrichtungen im Zwischengeschoss sowie auf der Dachterrasse.

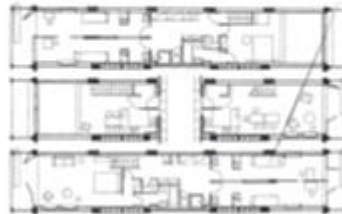
Überlegungen, mit denen Le Corbusier die Vorteile der „Unité d'Habitation“ begründete:

„Die Bevölkerung eines herkömmlichen Stadtviertels mit etwa 1400 Einwohnern benötigt etwa 280 Einfamilienhäuser (für jeweils 5 Personen). Um das Gelände für

diese Häuser zu erschließen, müssen insgesamt 3,5 km Straße gebaut werden; dazu ebenso lange Gas- und Wasserleitungen und das entsprechende Kanalisationssystem. „Da haben wir das Drama“.

Für eine „Unité d’Habitation“ benötigt man: eine 5 m breite und 150 m lange Straße für die Autos und einen schmalen 1,83 m breiten und 50 m langen Steg über den vor dem Haus angelegten Teich. (zit. nach Benevolo, S. 930)

Moderne Stadt Funktionelle Stadt



Unité d’Habitation, Arch. Le Corbusier,
Marseille 1951, oben: Ansicht
rechts: 4-Zimmer Maisonnette Wohnungen

*Folie 51: Unité d’Habitation, Arch. Le Corbusier, Marseille, 1951,
Grundrisse 4-Zimmer Maisonnette Wohnungen (Quelle: Benevolo, S. 931)*

Moderne Stadt Funktionelle Stadt

In der Moderne der 20er und 30er Jahre (zunächst) sozialstaatliche, republikanisch-demokratische Organisation mit den städtebaulichen Merkmalen:

1. **Zentralität?** Bildung von Nebenzentren im Kontext verkehrlicher Anbindung an den schienengebundenen Nahverkehr und das übergeordnete Straßennetz
2. **Funktionsmischung?** Strikte Funktionstrennung in Abkehr ökologisch und hygienisch negativer Funktionsmischung
3. **Einheitlichkeit?** Angesichts der Wohnungsnot werden in Anwendung industrialisierter Bauweise große Baukomplexe und monotone Bauformen begünstigt
4. **Begrenzung?** Kein explizites Thema, allenfalls helfen große Baukomplexe mit relativ hoher städtebaulicher Dichte Zersiedlung zu vermeiden
5. **Öffentlichkeit?** Die Baukomplexe sind in großzügige, vom Straßenverkehr möglichst freigehaltene Grünflächen bzw. Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität und integrierten sozialen und kulturellen Einrichtungen eingebettet
6. **Leistungsfähigkeit?** Die Funktionstrennung erhöht die Mobilitätswänge und schränkt die kommunikative Dichte ein; Hochhäuser eignen sich nur bedingt für Wohnzwecke

Wer baut die Stadt für wen?

Planungsämter, große Architekturbüros und private sowie gemeinnützige Investoren / Wohnungsunternehmen bauen für weitgehend anonyme, sozial zu versorgende Bevölkerungsschichten

Folie 52: Planungsprinzipien Funktionelle Stadt

Städtebau im Nationalsozialismus

In Deutschland setzte die Machtübernahme durch die Nazis dem Modernen Bauen ein schnelles Ende. Dabei konnten die Nazis auf die anhaltende Skepsis gegenüber dem Neuen Bauen auch von Seiten eines Teils der Architektenschaft setzen. Beispielhaft dafür sind die konservativen Gegenmodelle zum Neuen Bauen. So wurde bereits 1933 nahe der Weissenhofsiedlung in Stuttgart als deren polemisches Gegenstück die Kochenhofsiedlung errichtet. „Die Häuser waren – wegen der Unterstützung durch die Forstwirtschaft – *mit deutschem Holz* gebaut und besaßen Satteldächer im Unterschied zum bekämpften Flachdach der Modernisten. Die Gestaltung lehnte sich...an land- und kleinstädtische Häuser der vorindustriellen Zeit an, wobei Goethes Weimarer Gartenhaus als Archetypus des deutschen Hauses galt.“ (Hesse, 2003, S. 149)

Städtebau in größerem Stil fand während der Nazizeit wegen der für die Kriegsvorbereitungen (Kasernen, Rüstungsindustrie, Autobahnen, Westwall) funktionalisierten Bauindustrie nicht statt.

Ausnahmen sind die Neugründungen Wolfsburg als Stadt des KdF-Wagens und Salzgitter mit den militärisch wichtigen Hermann-Göring-Werken.

Während die Stadtplanung für Wolfsburg noch vor Kriegsende in Ansätzen realisiert wurde, blieben die Planungen für Salzgitter bis auf die Industrieanlagen und einige verstreute Siedlungen weitgehend unrealisiert.

Städtebau im Nationalsozialismus



Stadtmodell für Wolfsburg 1939, Arch. Peter Koller

Folie: 53: Adolf Hitler vor dem Stadtmodell für Wolfsburg, 1939, (Quelle: Stasica, o.S.)

„In der nationalsozialistischen Städtebautheorie überlagern sich mehrere Konzepte zugleich: technokratische Überlegungen ebenso wie völkisch-organische ... zugleich blieben der Gedanke der Gartenstadt und die von Bruno Taut vorgetragene Idee der

Stadtkrone (1918) ebenso wirksam wie die modernen Vorstellungen der funktionalen Stadtgliederung.“ (Melhorn, 2012, S. 323)

Städtebau im Nationalsozialismus



Stadt des KdF-Wagens (Wolfsburg),
ab 1938, Arch. Peter Koller, Stadtplan



Luftaufnahme Wolfsburg 2005

Folie 54: links: Stadtgrundriss Wolfsburg (ab 1938), Arch. Peter Koller (Quelle: Lampugnani, S. 594), rechts: Luftphoto Wolfsburg 2005

Städtebau im Nationalsozialismus

Siedlung für 20.000 Einwohner
Arch. Gottfried Feder um 1939



Stadt der Hermann-Göring-Werke
ab 1937, Bebauungsplan 1939
Arch. Herbert Rimpel

Folie 55: Stadt der Hermann-Göring-Werke (Watenstedt-Salzgitter) (ab 1937), Arch. Herbert Rimpl, (Quelle: Lampugnani, S. 593)

Im theoretischen Hauptwerk nationalsozialistischer Stadt- und Siedlungsplanung „Die neue Stadt“ von Georg Feder (1939) wendet sich dieser „sowohl gegen die ungesunde, kinderfeindliche, und revolutionsfördernde Großstadt als auch gegen das technisch, infrastrukturell und kulturelle unterversorgte Dorf. Die richtige Lösung sah er zwischen diesen beiden Extremen: in einer aus „Zellen“ oder Nachbarschaften zusammen gefügten Siedlung mit etwa 20.000 Einwohnern.“ Abgesehen von der ideologisch geprägten Nachbarschaftsidee, dem überdimensionierten orthogonalen Achsenkreuz und dem Aufmarschplatz fußen diese Überlegungen weitgehend auf einem Konglomerat aus Gartenstadtidee und den während der Weimarer Republik entwickelten städtebaulichen Prinzipien wie z.B. der Funktionstrennung. (vgl. Lampugnani, ebd. S. 589f)

Mit mehr oder weniger praktischer Wirkung dominierten Pläne für einen repräsentativen Umbau der Innenstädte einerseits und der Bau von Kleinsiedlungen andererseits die städtebaulichen Überlegungen.

Im realisierten Siedlungs- und Wohnungsbau überwogen aus der Ablehnung der Großstädte zunächst ländliche Siedlungsformen und niedrig geschossige Haustypen, allen voran das Kleinhaus mit Garten und steilem Satteldach. Erst im Zuge der verstärkten Aufrüstung und der damit verknüpften Bedeutung industrieller Zentren und Großstädte wurde die Ablehnung der Stadt als Lebensform praktisch aufgegeben. In Nachbarschaft von Rüstungsbetrieben entstanden auch Siedlungen mit mehrgeschossigen Mietshäusern in industrieller Bauweise. Unterschiede zum Siedlungsbau der 20er Jahre bestanden allerdings darin, dass in Anlehnung an die Architektur von Gartenstadt und Heimatschutz und aus Ablehnung der



Folie 56: Siedlungen in Salzgitter (Quelle: Studentische Ausarbeitung)

Zeilenbauweise offene Blöcke bevorzugt wurden, wobei im Blockinneren gemeinschaftlich zu nutzende Grünflächen oder Plätze angelegt wurden. In Kongruenz zur Parteilgliederung umfasste ein Wohnblock 40 bis 60 Haushalte, so

dass die Kommunikation direkt vom jeweils zuständigen Blockwart überwacht werden konnte.

Der repräsentative Umbau der Innenbereiche der Großstädte sah jeweils große Achsen mit breiten Strassen, Plätzen und repräsentative Sport-, Partei- und Staatsbauten vor. Offizieller Stil für die Repräsentationsarchitektur wurde ein wuchtiger, von kleinteiligem Dekor befreiter Neoklassizismus, dessen Materialien ewige Dauer suggerierten.

Die Gestaltungsprinzipien des Nationalsozialismus fasste der Architekt Friedrich Tamm zusammen:

„Es muss streng sein, von knapper, klarer, ja klassischer Formgebung. Es muss einfach sein. Es muss den Maßstab des „an den Himmel Reichenden“ in sich tragen. Es muss über das übliche, dem Nutzen entlehnte Maß hinausgehen. Es muss aus dem Vollen gebildet sein, fest gefügt und nach den besten Regeln des Handwerks wie für die Ewigkeit gebaut.... Es muss etwas Unnahbares in sich tragen, das die Menschen mit Bewunderung, aber auch mit Scheu erfüllt. Es muss unpersönlich sein, weil es nicht das Werk eines Einzelnen ist, sondern Sinnbild einer durch ein gemeinsames Ideal verbundenen Gemeinschaft.“ (Friedrich Tamm zit. nach Lampugnani, 2010, Band II, S. 584)

Die monumentale Umformung historischer Innenstädte findet ihren Höhepunkt in den Plänen für Berlin, das als „Germania“ Vorbild sämtlicher ab 1940 forcierter urbanistischer Neugestaltungen des Dritten Reiches werden sollte. Das Interesse Hitlers galt vor allem dem Ausbau der Nord-Süd-Achse Berlins mit seinen neu zu errichtenden Monumentalbauten u.a. der Germaniahalle für 500.000 Besucher und einem Triumphbogen, 170 m breit, nahezu 120 m tief und hoch.



Städtebau im Nationalsozialismus

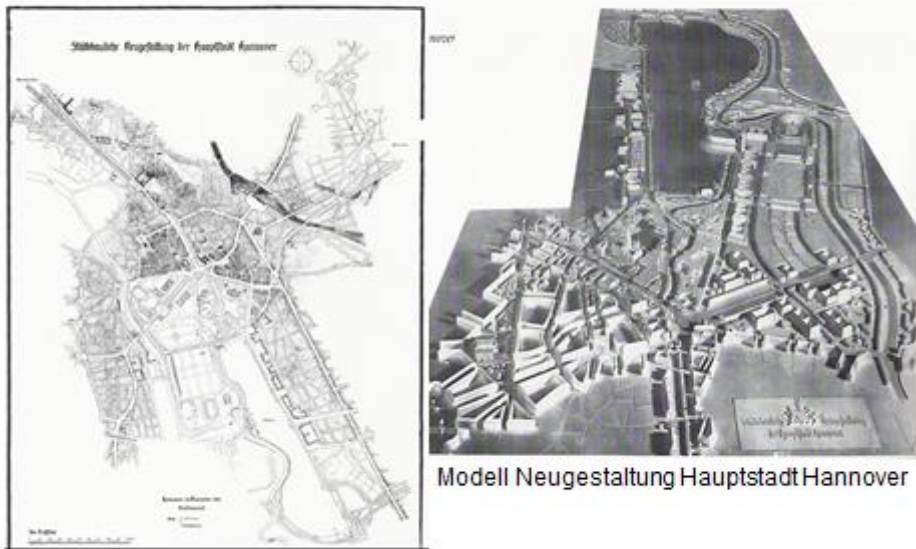


Neuplanung Berlin: „Germania“, Arch. Albert Speer,
links: Lageplan Nord-Süd-Achse, 1939
oben: Zeichnung von A. Friedrich, 1941

Folie 57: links: „Germania“, Lageplan der Nord-Süd-Achse, Arch. Albert Speer, 1939, (Quelle: Lampugnani, S. 608), rechts: Vogelperspektive Zeichnung von A. Friedrich, 1941, (Quelle: Lampugnani, S. 606)

Auch für Hannover gibt es Pläne (1938 – 1941) zur Neugestaltung des Zentrums und seiner Einbindung in ein übergeordnetes sternförmiges Straßennetz, dessen Kreuzungspunkt im Bereich des späteren Friederikenkreises liegt.

Städtebau im Nationalsozialismus



Städtebauliche Neugestaltung Hauptstadt Hannover 1938, Stadtbaurat Karl Elkart

Folie 58: links: Städtebauliche Neugestaltung der Hauptstadt Hannover 1938, (Quelle: Durth, S. 711), rechts: Modell zur Neugestaltung der Hauptstadt Hannover 1939, (Quelle: Durth, S. 714)



Folie 59: Perspektivische Skizze der Uferpromenade am Maschsee 1939, (Quelle: Durth, S. 715)

„Von besonderer Bedeutung für die Gestalt der künftigen Gauhauptstadt Hannover ist im neuen Plan vom November 1938 offenbar die Umgebung des Maschsees. Auf der westlichen Seite sind weite Grün- und Sportanlagen vorgesehen: Schießstände, Leichtathletik- und Schwimmstadion bilden den südlichen Abschluss eines großen Aufmarsch- und Ausstellungsgeländes, das im Westen von Tribünen begrenzt und im Norden vom „Parteiforum“ gleichsam „gekrönt“ wird.“ (Durth, 1988, 2. Band, S. 710)
Auf der östlichen Seite des Maschsees sind Repräsentationsgebäude des „Stadtforums“ geplant.

Städtebau im Nationalsozialismus

In der Moderne faschistische Ochlokratie, später tyrannische Organisation mit den städtebaulichen Merkmalen:

1. **Zentralität?** Geplanter Um- und Ausbau der urbanen Zentren mit Aufmarschplätzen, weiträumigen Achsen und monumentaler Herrschaftsarchitektur vorrangig für Staats- und Repräsentationsbauten,
2. **Funktionsmischung?** Orientierung eher an Funktionstrennung,
3. **Einheitlichkeit?** Bau von niedrig geschossigen Wohnsiedlungen in Blöcken mit Bogentordurchgängen, Plätzen und Gebäuden im sog. Heimatstil in industrieller Bauweise; funktioneller Industriebau, monumentale Kultur-, Staats- und Repräsentationsbauten im Neoklassizismus,
4. **Begrenzung?** Nicht erkennbar geplant, einerseits Expansion Berlins beabsichtigt; andererseits stadtfeindliche Präferenz für ländliche Siedlungen und Kleinstädte,
5. **Öffentlichkeit?** Kontrollierte Öffentlichkeit, Plätze für linientreue Versammlungen und Aufmärsche, kontrollierte Privatheit (Blockwart) und kleinbürgerliche „Idylle“,
6. **Leistungsfähigkeit?** Stadträume werden für Menschenmassen aufgeweitet, soziale und kulturelle Einrichtungen werden errichtet oder umgenutzt im Sinne totalitärer Erziehung und Herrschaft.

Wer baut die Stadt für wen?

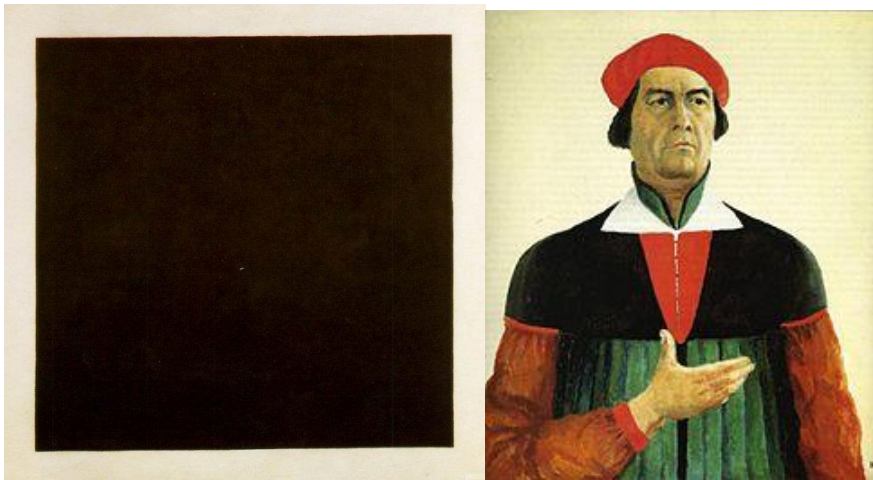
eine faschistische Planwirtschaft für Repräsentation und anonyme Massen

Folie 60: Städtebau im Nationalsozialismus

Sozialistischer Städtebau

Im zweiten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts – mitten im Ersten Weltkrieg – vereinigen sich die einzelnen neuen Tendenzen innerhalb der Kunst und innerhalb der Technik zu einer einheitlichen Bewegung, zu einem neuen umfassenden Entwurf eines Gesamtkunstwerkes.

Nach der Oktoberrevolution 1917 wurde die Sowjetunion für kurze Zeit bis etwa 1930 zum Experimentierfeld nicht nur der russischen künstlerischen und kulturellen Avantgarde. Die Künstler der russischen Avantgarde verleihen ihrer Technikbegeisterung Ausdruck und sind oft Maler, Grafiker, Architekten, Handwerker in einer Person.



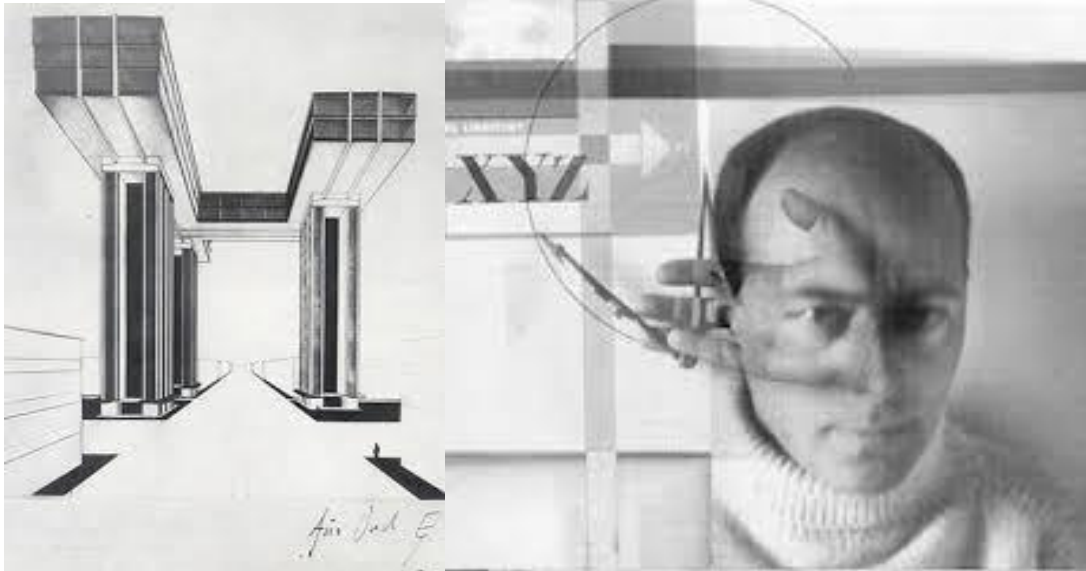
Folie 61: links: „Das Schwarze Quadrat auf weißem Grund“, Kasimir Malewitsch, 1915; rechts: Selbstporträt, Kasimir Malewitsch, 1933

Malewitsch war Maler und Vertreter der Russischen Avantgarde, Wegbereiter des Konstruktivismus und Begründer des Suprematismus. Das „Schwarze Quadrat auf weißem Grund“ wird als Ikone der Moderne bezeichnet.



Folie 62: links: „Monument der Dritten Internationale 0 10“, Wladimir Tatlin, 1919
rechts: Wladimir Tatlin vor seinem „Tatlin Turm“, 1920

Tatlin war Maler und Vertreter der Russischen Avantgarde. Für ein utopisches 400 m hohes Turmprojekt entwarf und baute Tatlin 1919 das 5 m hohe konstruktivistische Modell „Monument der Dritten Internationale 0 10“ für die III. Internationale. Als Begründer der Maschinenkunst betont Tatlin die Ästhetik der Technik. „Die Kunst ist tot. Es lebe die neue Maschinenkunst“.



Folie 63: links: „Wolkenbügel“, El Lissitzky, 1924; rechts: Photographisches Selbstporträt, El Lissitzky, 1914

El Lissitzky war Maler, Architekt, Grafikdesigner, Photograph und Vertreter der Russischen Avantgarde. Sein konstruktivistischer „Wolkenbügel“ (1924) versucht die statischen Möglichkeiten neuer Baustoffe und Technologie zu nutzen, um in Abkehr traditioneller, „kapitalistischer“ Hochhausbauweise (vgl. auch Hilbersheimer's „Hochhausstadt, 1924) Büroräume in horizontaler Leichtigkeit anzuordnen. Auch wenn die Projektideen der Konstruktivisten nicht realisiert wurden, haben sie die Architektur zum Beispiel Le Corbusiers bis hin zu den gegenwärtigen, postmodernen Dekonstruktivisten (Frank Gehry, Gruppe Himmelblau) nachhaltig beeinflusst.

Über die künftige Siedlungsstruktur, die Stadtgrößen und die Wohnformen einer sozialistischen Stadt wurde, unter Beteiligung westeuropäischer Architekten und Planer, leidenschaftlich diskutiert.

In Ablehnung der chaotisch wachsenden Großstädte galt die von Marx und Engels geforderte und von Lenin erneuerte Überwindung des Gegensatzes von Stadt und Land als vorrangiges Ziel einer sozialistischen Stadt- und Raumplanung.

Tatsächlich wurden in der Sowjetunion insgesamt etwa 1.200 neue Städte, davon ca. 200 neue Städte im ersten Fünfjahresplan, gegründet. Die Neugründungen verteilten sich über das ganze Staatsgebiet und standen in engem Zusammenhang mit der nachzuholenden Industrialisierung des Landes.

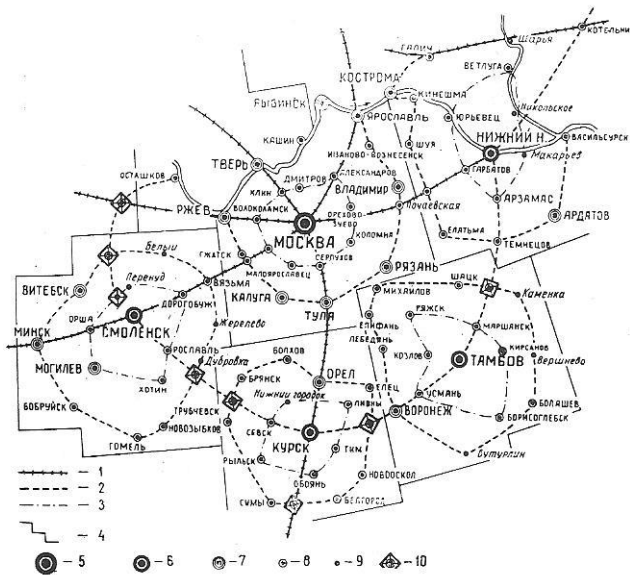


Bild 25. Das früheste Regionalschema für Besiedlungssysteme des zentralen Großgebietes der UdSSR. Arch. B. W. Sakulin, 1918 – 1922

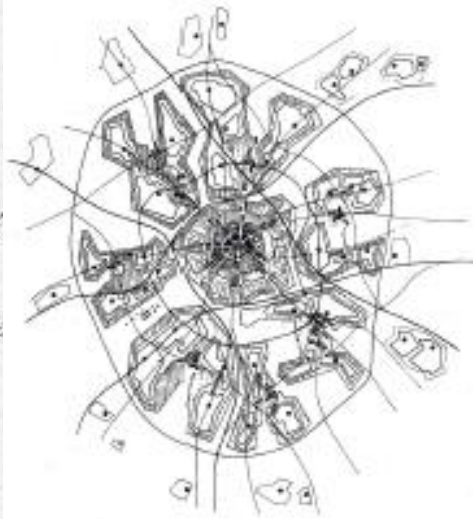
- 1 bestehende Eisenbahnstrecken, 2 geplante Eisenbahnstrecken, 3 Autobahnen, 4 Gebietsbereiche,
- 5 Hauptstadt, 6 Großstädte, 7 Kleinstädte, 8 Gartenstädte, 9 Siedlung, 10 neue Städte und Siedlungen

Folie 64: Regionales Besiedlungssystem für das Zentralgebiet der UdSSR, Arch. Boris Sakulin, 1918-1922, (Quelle: Goldzamt, Edmund, Städtebau sozialistischer Länder, Berlin 1973, S. 45)

Die städtebaulichen Überlegungen korrespondierten mit der 20er Jahre Diskussion und der 1933 veröffentlichten Charta von Athen. Sie lehnten die chaotisch dicht bebaute gründerzeitliche Stadt ab und vertraten vielmehr die Prinzipien der Funktionstrennung. Sie propagierten clusterförmig organisierte, weitgehend egalitäre Wohnquartiere und eine großzügige Verkehrserschließung. Bei der Übertragung der sozialistischen Idee auf ein Stadtmodell spielt die Überwindung der dem Kapitalismus und dem Privateigentum an Grund und Boden zugeschriebenen sozialen und baulichen Segregation eine wichtige Rolle. Ideal erschien ein Siedlungsgefüge, das sich ausschließlich an funktionellen Prinzipien sowie an dem Grundsatz sozialer Gleichheit orientieren sollte.

Die städtebauliche Diskussion konzentrierte sich zunächst bis etwa 1930 auf zwei unterschiedliche Modelle der Entflechtung von Großstädten: während die Urbanisten sich an der Idee der Gartenstadt von Ebenezer Howard orientierten und beispielsweise für Moskau einen Ring von Satellitenstädten vorschlugen, forderten die Desurbanisten die Auflösung der kompakten Stadt zugunsten linearer Bandstädte.

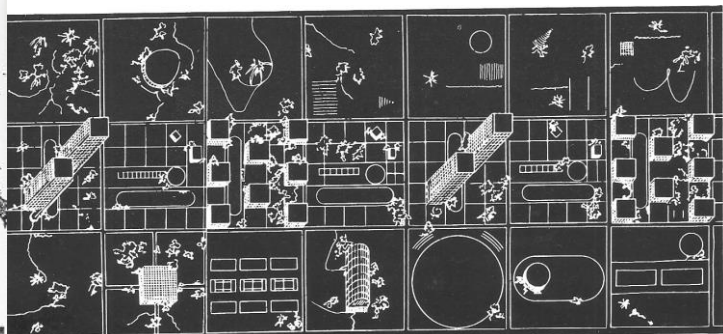
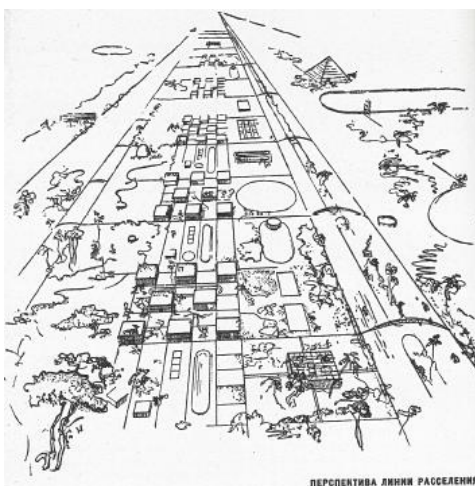
Auch wenn die tatsächliche Entwicklung Moskaus sich eher als schnell wachsende kompakte Stadt vollziehen sollte, wirken die Ideen der 20er Jahre bis in die jüngste Zeit der Planungskonzepte für Moskau nach. Allerdings blieb die Idee eines Ringes von Satellitenstädten im Ansatz stecken und wurde zugunsten radialer Stadterweiterungen – nur von einem inneren grünen Ring unterbrochen - schon frühzeitig aufgegeben.



Folie 65: links: Vorschlag zur Gebietsplanung Moskaus, Arch. Boris Sakulin, 1918-1922, Quelle: Sakulin, Stadt der Zukunft, zit. nach Lampugnani, Band I, S. 235), rechts: Städtebauliche Konzeption Moskau, Michail Possochin u.a., 1971, (Quelle: Goldzamt, S.53)

Die Desurbanisten schlugen vor, die übliche Konzentration von Produktionsstätten in Anlehnung an vorhandene Stadtzentren aufzugeben zugunsten einer dezentralen Verteilung der Industriebetriebe und ihrer weitläufigen Vernetzung durch Strassen- und Bahnlinien. An diesen entlang sollten die Wohn-, Gemeinschafts- und Dienstleistungseinrichtungen lokalisiert werden.

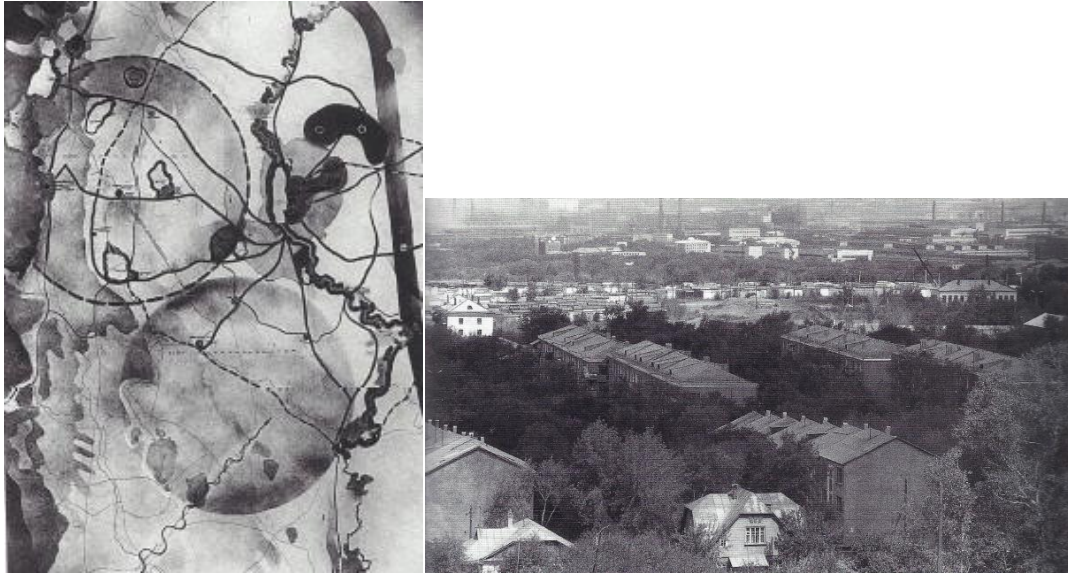
Um den Nachteil finiter Strukturen einer Anordnung der Siedlungsbänder zwischen zwei Produktionszentren zu überwinden, entwickelten die Desurbanisten das „fließende Funktionsschema“ einer Bandstadt, bei der nicht nur die Siedlungen, sondern auch die Industrie linear angeordnet werden (vgl. Nikolai Miljutin, Schema eines linearen Quartiers, Stalingrad, 1930).



Folie 66: links: Plan für Magnitogorsk, Iwan Leonidow, 1930, (Quelle: Lampugnani, Band I, S. 246), rechts: Isometrische Teilansicht einer Bandstadt, Iwan Leonidow, 1930, (Quelle: Goldzamt, S. 46)

Die Neugründung der Stadt Magnitogorsk (Ural) um ein neues chemisch-metallurgisches Kombinat bot den Architekten und Stadtplanern eine Chance, ihre Vorstellungen einer idealen sozialistischen Stadt zu entwerfen. Als Vertreter der

Desurbanisten schlugen Ochitowitsch u.a. vor, acht Siedlungsbänder mit jeweils ungefähr 25 Kilometer Länge an acht Hauptstraßen anzuhängen und diese radial auf das chemisch-metallurgische Kombinat zuzuführen, das mit dem unmittelbar davor gelegenen Verwaltungs- und Sozialzentrum sowie einem Kulturpark zum „funktionalen, ökonomischen und ideellen Herz des Organismus erhoben wird (Lampugnani, S.244).



Folie 67: links: Entwurf einer Bandstadt Magnitogorsk, Arch. Michail Ochitowitsch u.a., 1930, (Quelle: Lampugnani, S.243), rechts: Häuser in Sozgorod I, Arch. Ernst May u.a., ab 1930, (Quelle: Bauwelt 48/1995, S. 2783)



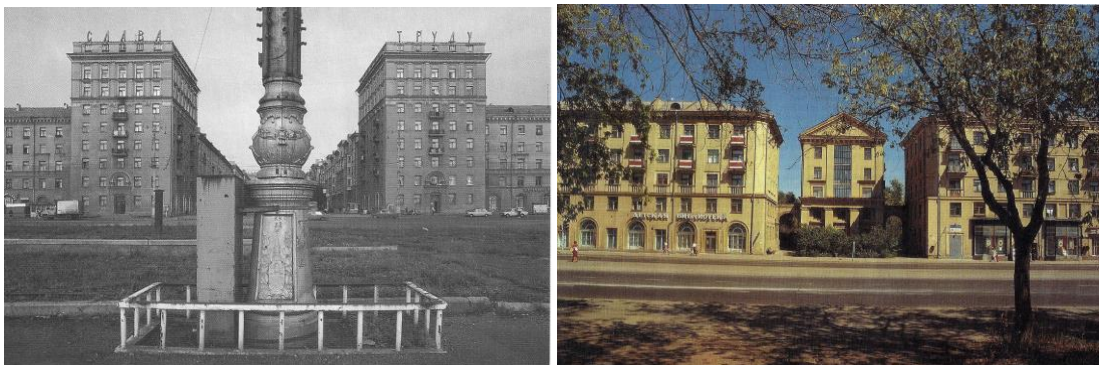
Folie 68: Planungsschema Magnitogorsk um 1995, (Quelle: Bauwelt 48/1995, S. 2750)

Von 1930 an werden in der Sowjetunion die Ressourcen noch entschiedener primär zugunsten der Industrialisierung verwendet. Der Städtebau wendet sich ab von der Idee der Auflösung der Stadt; es dominiert eine pragmatische Hinwendung zur kompakten Stadt.

Am Beispiel der Entwicklung von Magnitogorsk lässt sich dies nachvollziehen: Während die ersten Wohnquartiere unter Leitung des deutschen Bauhausarchitekten Ernst May südöstlich des Kombinates noch in Anlehnung an die Bandstadtidee errichtet wurden, verlagerte man die weitere Siedlungsentwicklung auf das Gebiet westlich des Uralsees. Anstelle der von den Desurbanisten vorgeschlagenen strahlenförmigen Siedlungsbänder entsteht eine kompakte Siedlungsstruktur mit orthogonalem Erschließungssystem und in Blockbauweise aneinander gereihter Wohnkomplexe.

In der Bauperiode der 40er bis 50er Jahre bildeten vier Komplexe ein Quartal, vier Quartale ein Rayon, mehrere Rayons die ganze Wohnstadt. Durch Magistralen voneinander getrennt entstanden die Quartale mit vier- bis fünfgeschossiger Bebauung für jeweils 2500 bis 4000 Bewohner. Den Magistralen sollte eine halboffene Blockrandbebauung durch fünf- bis siebengeschossige, individuell entworfene Gebäude einen repräsentativen Charakter verleihen. Die Höfe sind in der Regel 60 bis 80 Meter breit, was mit einem Abstand von etwa drei Gebäudehöhen einer relativ niedrigen Bebauungsdichte (um 0,4 GFZ) entspricht. Die Hauseingänge befinden sich auf der Hofinnenseite und bieten Anreize zur Kommunikation und fördern die sozialen Kontakte aber auch die soziale Kontrolle. In den Höfen befinden sich über Aufenthalts- und Spielflächen hinaus idealtypischerweise vielfältige Wohnfolgeeinrichtungen bis hin zu Grün- und Sportanlagen sowie Schulen für jeweils 10.000 Einwohner.

Bereits für diese Phase konstatiert der polnische Stadtplaner Goldzamt eine Abkehr von den Errungenschaften der funktionellen Siedlungsarchitektur zugunsten der Gestaltung von Straßenkomplexen und Plätzen, die von anachronistischer Monumentalität geprägt sind während der angestrebte Bau gesellschaftlicher Einrichtungen in Zuordnung zu den Wohnquartieren zunehmend vernachlässigt wird (Goldzamt, S.236).



Folie 69: links: Ecktürme am Platz der Metallurgen, Arch. Bumaschny, Balatow, u.a. um 1950, (Quelle: Bauwelt 48/1995, S. 2790), rechts: Wohn- und Geschäftshäuser am Leninprospekt, (Quelle: Bauwelt 48/1995, S. 2791)

Mit Beginn des industrialisierten Bauens in den 50er und 60er Jahren ordnete man die sog. Chrustschow-Bauten als fünfgeschossige Zeilenbauten linear zu den Magistralen an. Die skelettlosen Plattenbauten zeichnen sich durch Grundrisse mit

kleinen Räumen, Durchgangszimmern, fehlenden Kellern und Abstellräumen etc aus. Sie sind wenig beliebt und stehen auch wegen baulicher Mängel zur Sanierung an. In den 60er und 70er Jahren dominierte die Großtafelbauweise mit neun Geschossen, Aufzügen, Abstellräumen unter dem Flachdach und einer höheren städtebaulichen Dichte. Das Innen und Außen der Wohnhöfe wird aufgelöst. Erschließungsstraßen durchziehen nun mäanderartig den auf eine Größe von 60 Hektar angewachsenen Mikrorayon.

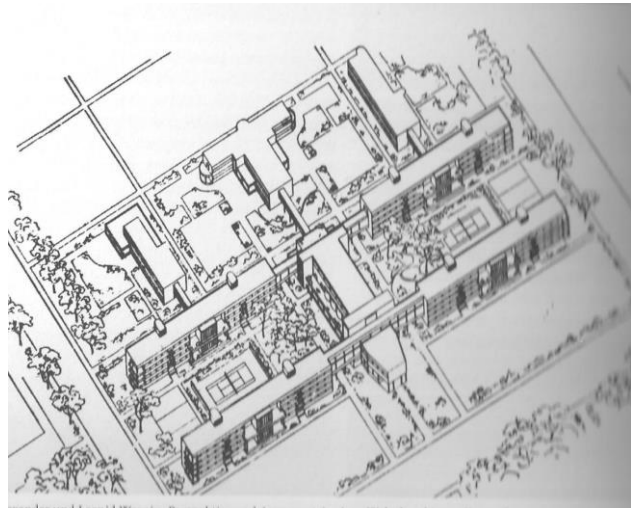
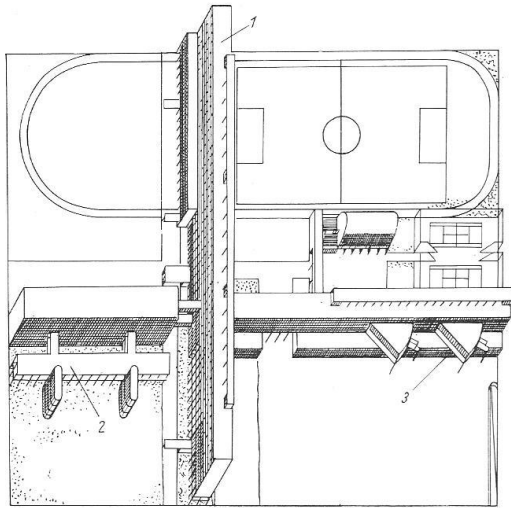
Seit der Perestrojka werden zunehmend Einfamilienhausgebiete ausgewiesen, für die es eine große Nachfrage gibt. In Magnitogorsk entstehen entsprechende Baugebiete westlich der Stadt hinter einem großzügigen von Nord nach Süd verlaufenden Grünstreifen.

Angesicht dieser Entwicklung resümiert Architekturkritiker Felix Zwoch: "Die Stadt Magnitogorsk ist heute...kein Mythos mehr, eher provinzielle Realität, an die sich kein Herz mehr hängt, eine mittelgroße Stadt hinter dem Ural." (Bauwelt 48/1995, S. 2751)



Folie 70: links: Großtafelbauweise 60er-70er Jahre, (Quelle: Bauwelt 48/1995, S. 2789), rechts: Plattenbauweise 80er-90er Jahre, (Quelle: Bauwelt 48/1995, S. 2793)

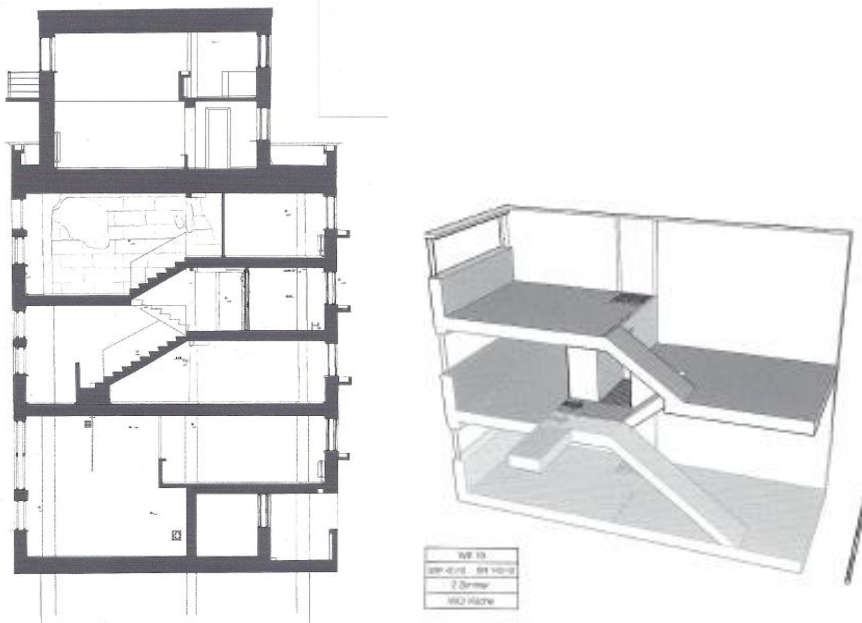
Auf der konkreten Ebene des Baugeschehens wollten die Urbanisten mit der Architektur einer neuen, sozialistischen Lebensweise entsprechen, die sich am Kollektivbewusstsein bzw. dem Prinzip der „vergesellschafteten Organisation des Daseins“ orientierte. Sie nutzten die faktische Wohnungsnot als zusätzliches Argument zur Minimierung der Wohnfläche, die durch das Angebot verschiedener Dienstleistungen kompensiert werden sollte.



Folie 71: links: Projekt einer Hauskommune, Arch. Michail Bartsch, Wladimir Wladimirow, 1929, (Quelle: (Goldzamt, Edmunt: Städtebau sozialistischer Länder, Berlin, 1974, S. 229), rechts: Projekt eines Wohnkombinates, Arch. Leonid Wesnin, 1930, Quelle: Lampugnani, Band I, S.242)

- 1929 entwarfen M. Bartschtsch und W.Wladimirow das Projekt einer „Hauskommune“ für 1680 Personen. Der Hauptblock war für 1000 erwachsene Personen mit individuellen Schlafkabinen von ca. 6 qm Grösse , der linksseitige Gebäudeflügel für 320 Kinder im Alter zwischen 8 bis 16 Jahren, der rechtsseitige Querflügel für 360 Kinder im Vorschulalter vorgesehen. In den unteren Geschossen befinden sich Dienstleistungen aller Art, wie z.B. Kulturräume, Bibliothek, Speiserestaurant. Die Baukörper sind miteinander verbunden. In die Freiräume sind Sportanlagen integriert.
- 1930 planten Alexander und Leonid Wesnin die neue Stadt Kusnezsk als „Sozgorod“ = sozialistische Stadt für 35.000 Einwohner. Die sich aneinander reihenden uniformen Wohnkombinate bestehen jeweils aus vier Wohnhäusern (zwei für Familien, zwei für Alleinstehende), einem Gemeinschaftsgebäude (mit Kantine, Versammlungsraum, Lesesaal und Sporthalle), einem Schulgebäude (mit Internat) sowie Kindereinrichtungen. Sämtliche Baukörper sind durch Brückenelemente miteinander verbunden . Je zwei dieser Wohnkombinate sind zu einem Viertel zusammengefasst; die Nahtstelle ist als kollektiv benutzbare Grünfläche ausgewiesen.





Folie 72: oben: Narkomfin-Kommunehaus, Arch. Moisej Ginzburg / Ignatij Milinis, Moskau 1928-1930, links unten: Schnitt, rechts unten: Kleinwohnungstypen Isometrie, (Quelle: Cramer/Zalivako, S. 8, 46 und 50)

- Ein besonders interessantes Kommunehaus-Projekt war das realisierte Narkomfin-Gebäude der Architekten Ginzburg und Milinis. Dieses nach den Grundsätzen des Funktionalismus gestaltete Gebäude zeichnet sich durch seine Vielfalt unterschiedlicher Wohnungstypen und eine äußerst sparsame Erschließung aus. Auf die ideologisch überspitzte Trennung von Eltern und Kindern sowie kleinste Wohnzellen für Einzelpersonen wird verzichtet.

Unter Verweis auf die Wirtschaftslage, den Mangel an Kapazitäten für die Realisierung aufwendiger Dienstleistungseinrichtungen einerseits und das noch fehlende Bewusstsein in der Bevölkerung für die vorgeschlagenen Formen der Vergesellschaftung andererseits befürchtete das Zentralkomitee der KPdSU 1930 in seinem Dokument „Über die Arbeiten zur Umgestaltung des alltäglichen Lebens“ eine Vergeudung enormer Mittel sowie eine Diskreditierung der Idee der sozialistischen Umgestaltung an sich und lehnte den Bau weiterer Wohnkombinate ab.

- „Diese Projekte streben nach völliger Vergesellschaftung aller Seiten im Leben der Werktätigen: der Ernährung, des Wohnens, der Kindererziehung – mit Trennung der Kinder von den Eltern, Beseitigung der Familienbindungen und administrativem Verbot der individuellen Speisenzubereitung u.a.m. Eine Realisierung dieser schädlichen utopischen Unternehmungen, die nicht die materiellen Möglichkeiten des Landes und den Grad der Vorbereitung der Bevölkerung berücksichtigen, würden zur Vergeudung enormer Mittel und zur Diskreditierung der Idee der sozialistischen Umgestaltung des Daseins selbst führen.“ (zit. nach Godzamt, S.230)

Die während der Stalinära realisierten Wohngebäude und gesellschaftliche Bauten lehnen sich stilistisch an klassische Bauformen an und zeigen eine große Variationsbreite an Schmuckelementen. Mit dem eklektizistischen Rückgriff auf Stilelemente der Renaissance sowie des Klassizismus des zaristischen Russland

wollte man der Arbeiterklasse eine Architektur zukommen lassen, die bisher dem privilegierten Bürgertum vorbehalten blieb. Die mit Lisenen, Erkern, Säulenreihen und Ecktürmen geschmückten Wohnhäuser dienen der kostbaren Einfassung der als bedeutsam definierten Straßenräume bzw. Magistralen.

„Die Fassaden auf den Rückseiten der Gebäude sind zwar schlichter als die der Straßenfronten, doch werden auch zur Blockinnenseite Balkone, Loggien und horizontale Schmuckbänder ausgebildet.“ (Altrock und Kuder, Sowjetischer Klassizismus, in: Bauwelt 48/1995, S.2784)



Folie 73: Stalinistische Wohnhäuser in Magnitogorsk, (Quelle: Bauwelt 48/1995, S. 2786 f.)

Kennzeichnend für die im Sozialismus entstehenden Städte sowie den Umbau gewachsener Städte sind daher das Fehlen von Stadtzentren bzw. das Heranbauen von egalitären, mehrgeschossigen Wohnblöcken bis an die tradierten Kerne während die bürgerliche Altbausubstanz vernachlässigt wird. Die meisten notwendigen Dienstleistungen werden in die Wohnquartiere integriert. Die gesellschaftlich besonders wichtigen Dienstleistungseinrichtungen, wie z.B. Kulturzentren, Sport- und Freizeitparks werden baulich und standörtlich hervorgehoben; die Wohncluster werden entlang breiten Magistralen mit mittig geführter Straßenbahn angelegt; die Orientierung der Wohncluster und gesellschaftlich bedeutsamen Einrichtungen erfolgt auf die Industriebetriebe bzw. auf ganze Kombinate hin; Parks und Stadtgrün werden kaum oder nur unzureichend berücksichtigt bzw. realisiert.

Nowa Huta /Polen

Eine der bedeutensten Stadtgründungen der Nachkriegszeit und außerhalb der Sowjetunion ist Nowa Huta (Neue Hütte) in Polen. 1949 begann östlich von Krakau der Aufbau des riesigen metallurgischen Kombinates Nowa Huta (vormals Lenin-Hütte). Die mit dem Werk zu errichtenden Wohnsiedlungen wurden als eigenständige Stadt für 100.000 Einwohner konzipiert. Zu Beginn der 60er Jahren nach Krakau eingemeindet, hat der Stadtteil Nowa Huta inzwischen 220.000 Einwohner und wächst seither mit Krakau unaufhaltsam zusammen. Und dies, obwohl von den vormals bis zu 38.000 Arbeitern (1977) im Stahlwerk unter dem neuen Börsen notierten Eigentümer Acelor Mittal nur noch ca. 2.500 Arbeiter beschäftigt werden.



Folie 74: Flächennutzungsplan der Region Krakau (Ausschnitt), (Quelle: Loegler, Nowa Huta, in Bauwelt 4/1993, S.148)



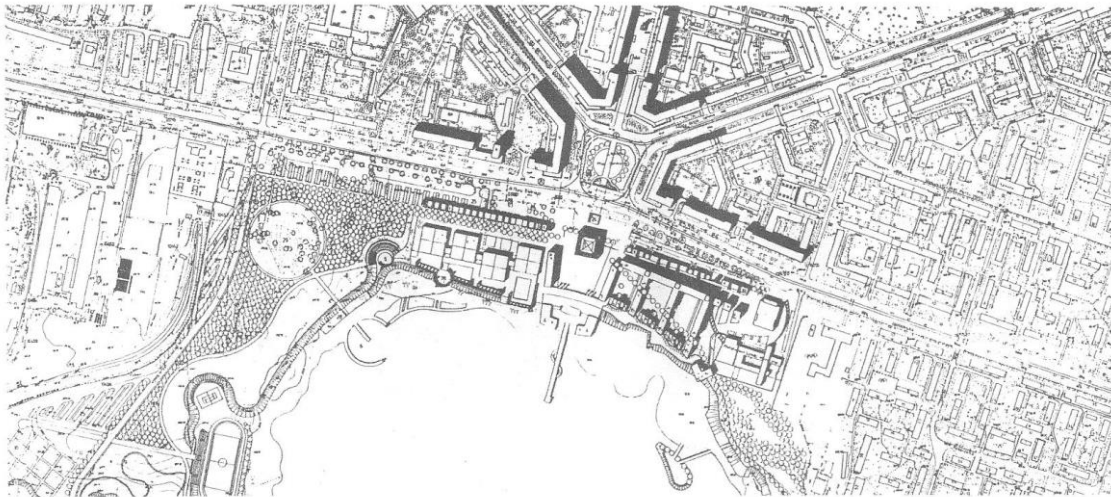
Folie 75: Stadtplan Nowa Huta, das halbe Achteck und die fünf Finger, (Quelle: wikipedia.org)



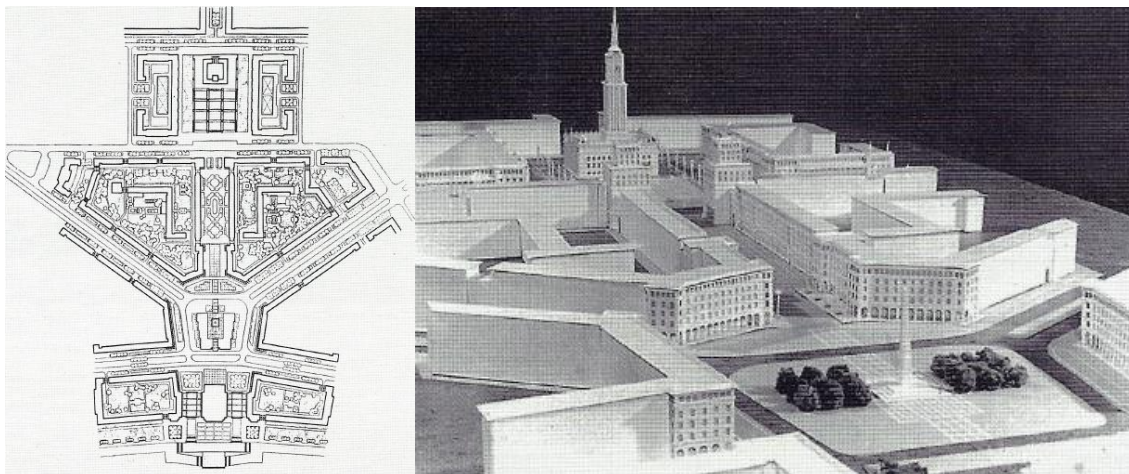
Folie 76: Luftaufnahme Nowa Huta, 2010

Die städtebauliche Konzeption entsprach den in der Sowjetunion üblichen Leitbildern der sozialistischen Stadt:

Von einem klar definierten Mittelpunkt, dem Plac Centralny (Zentral-Platz) strahlen fünf gewichtige Achsen in die einzelnen Wohnquartiere aus. Die Hauptachse ist ähnlich einer barocken Schlosskaskade mit breiten Bürgersteigen, Alleebäumen, Rabatten, Brunnen und einem (inzwischen verkauften) monumentalen Lenindenkmal geschmückt und sollte auf das nicht realisierte Rathaus zuführen. Die zweitwichtigste Achse (Alea Solidarnosci) verbindet den Stadtmittelpunkt mit dem Haupteingang des Hüttenwerkes.



Folie 77: Südseite des Zentralplatzes mit Kulturkomplex aus den 70er Jahren und östlichem Abschluss der Platzanlage mit bis zu 7-geschossigen Wohnbauten um 1990, (Quelle: Loegler, S. 151)



Folie 78: links: Zentralplatz, Entwurf 1949, (Quelle: Loegler, S. 151); rechts: Modell des Zentralplatzes mit Rathaus



Folie 79: Fußgängerallee Aléa Róz, (Quelle: wikipedia.org)

An der Südkante des als symmetrischem Viereck angelegten Zentralplatzes sollte der Geländesprung „im Sinne eines Stadtbalkons“ genutzt und mit einem Kulturhaus und anderen Freizeiteinrichtungen besetzt werden. Die Wohngebiete waren bzw. sind nach Norden und Osten hin durch Niederungen eines kleinen Flusses sowie einen – bis heute von Bebauung weitgehend freigehaltenen, dem Immissionsschutz und der Naherholung dienenden -Grüngürtel streng gefasst.



Folie 80: links: Plan der Wohnstadt, erster Ausführungsentwurf 1949, (Quelle: Loegler, S. 149), rechts: überarbeiteter Plan von 1959 mit tendenzieller Auflösung der Blockstruktur im Sektor D,

Bogendurchgängen, Monumentalgliederungen und Säulenfronten der Wohnhäuser“ (Loegler, S.151). Lediglich das Rathaus (nicht realisiert) und die beiden spiegelgleichen Verwaltungsgebäude am Eingang des Kombinates nehmen mit ihrem Zinnenkranz Bezug auf die nationale Bautradition der Tuchhalle.



Folie 83: Verwaltungsgebäude der Stahlwerke mit Zinnenkranz

Mit der Chruschow-Ära verlor die ursprüngliche Gesamtplanung für Nowa Huta ihre Verbindlichkeit. Das spezifische städtebauliche Leitbild mit seiner Geschlossenheit löste sich mit der Industrialisierung des Wohnungsbaus und dem damit einhergehenden Übergang von der Blockstruktur zur Hochhausscheibe und seiner beliebigen Anordnung auf. Im Nachhinein werden diese anonymen Wohnquartiere mit Kirchen und subzentralen Handelseinrichtungen aufgerüstet.



Folie 84: links: Osiedle Centrum, Sektor B 1956 bei der Sanierung, (Quelle: Rojkowska-Tasak/Ciepiela, S. 184); rechts: Kirchenneubau 1982

Sozialistische Stadt

In der Moderne sozialistische Ochtokratie, später tyrannische Organisation mit den städtebaulichen Merkmalen:

- 1. Zentralität?** Anfangs ideell Dezentralisierung bis hin zur Auflösung des Zentrums; faktisch tlw. monumentale zentrale Plätze und räumliche Konzentration gesellschaftlich bedeutsamer Einrichtungen ohne besonderes Einkaufs- und Konsumzentrum
- 2. Funktionsmischung?** Großräumliche Funktionstrennung, kleinräumlich in den Wohnclustern Zuordnung wohnungsnaher Dienstleistungen
- 3. Einheitlichkeit?** Einheitliche Wohn- und Gebäudeformen, fehlende Vielfalt, egalitäre Vision von Gesellschaft
- 4. Begrenzung?** Anfangs geplante Begrenzung/Zuzugssperre für Moskau und Einrichtung eines Grüngürtels sowie Dezentralisierung der Siedlungsstruktur; später unbegrenztes radial ausgerichtetes Wachstum der Besiedlung
- 5. Öffentlichkeit?** Alle Einrichtungen werden der Gemeinschaft, dem Betriebs- und Wohn-Kollektiv zugeordnet, begrenzte Privatheit und individuelle räumliche Entfaltungsmöglichkeiten, fehlende Balance Privatheit – Öffentlichkeit
- 6. Leistungsfähigkeit?** Funktionstrennung bedingt lange Wege, Vorrang ÖPNV, leistungsstarke U-Bahn, faktische Ungleichzeitigkeiten zwischen expandierendem Wohnungsbau und Ausstattung mit geplanten Dienstleistungen, insbesondere mit Grünflächen und Naherholungsräumen, starke Umweltbelastungen durch Industrie, Vernachlässigung der Altbausubstanz/privaten Eigentums bis hin zu ideologisch begründeten Abrissen von Symbolen bürgerlicher „Herrschaftsarchitektur“

Wer baut die Stadt für wen?

ideell: eine zentrale Planwirtschaft für die Arbeiterklasse; tatsächlich Funktionäre einer zentralistischen Planwirtschaft für Repräsentation, gesellschaftliche Einrichtungen und die Bewohner; parallel planen und bauen volkseigene Betriebe/Kombinate für sich und die Betriebsangehörigen und ihre Familien

Folie 85: Sozialistische Stadt

Städtebauliche Leitbilder der Nachkriegszeit: New Towns und Green Belts

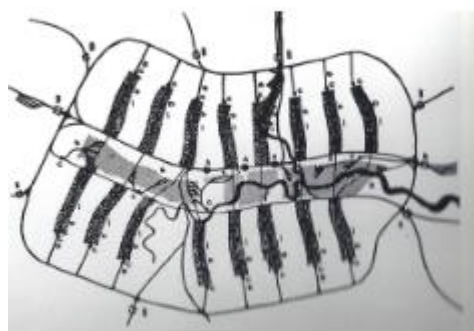
Die Zerstörungen des II. Weltkrieges führten in ganz Europa nicht nur zu Strategien zur Bewältigung der Wohnungsnot, sondern zu einem grundsätzlichen Umdenken in der Stadtplanung. Man wurde gewahr, dass auch die Zeit zwischen den Weltkriegen – trotz des Modernen Bauens - ohne praktische Konsequenzen für eine grundlegend geordnete Stadtentwicklung geblieben war und besann sich auf die siedlungsstrukturelle Alternative der Gartenstadtidee, indem die Stadtentwicklung in einen regionalen Kontext gestellt wurde.

Um das als chaotisch bezeichnete Wachstum der Großstädte zu ordnen, gewannen in Großbritannien vor allem zwei miteinander kombinierte Strategien an Bedeutung:

- die der Begrenzung der Stadt durch Green Belts (Grüne Ringe) und
- die der Stadterweiterung in Form von jenseits der Green Belts zu errichtenden New Towns (Satellitenstädte).

Nachdem der Plan der Gruppe MARS (Modern Architectural Research Group), den diese mit dem Ziel der Auflösung Londons in eine Stadtlandschaft 1938-1942 entwickelt hatte, folgenlos geblieben war, erarbeitete Patrick Abercrombie den sehr viel realistischeren, pragmatischen „Greater London Plan“ von 1944.

New Towns und Green Belts



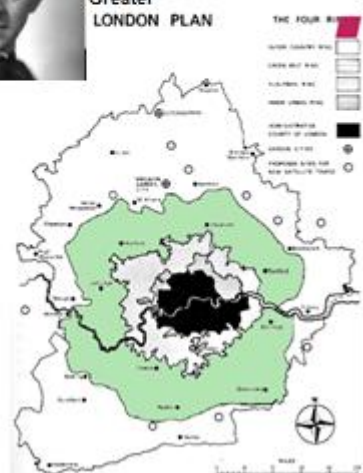
1 Wohngebiete; 2 Geschäfts- und Verwaltungszentrum (city);
3 Politisches Zentrum; 4. Geschäftszentrum mit U-Bahnanschluss;
5 Kulturzentrum und Park; 6-8 Industriegebiete; A Bahnhöfe;
B und C Güterbahnhöfe; D Märkte

Gruppe MARS (1938 – 1942)
Auflösung Londons zur Stadtlandschaft



Sir Patrick Abercrombie
1897 - 1957

Greater
LONDON PLAN



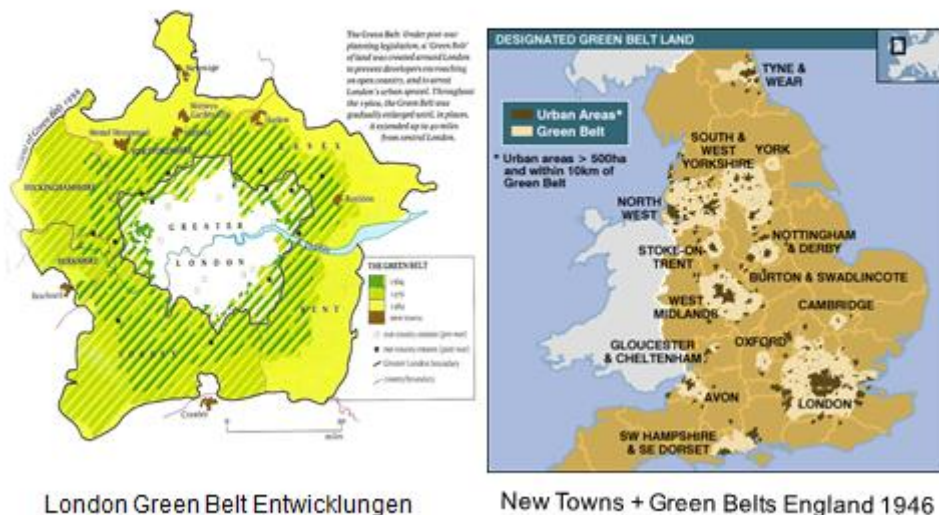
Folie 86: links: Plan der Gruppe MARS 1938-1942, (Quelle: Benevolo, S. 978),
rechts: „Greater London Plan“ 1944, (Quelle: Lampugnani, S. 696)

Das Ballungsgebiet London mit etwa 6700 Quadratkilometern wurde in 4 Ringe gegliedert:

- im dichten und überbevölkerten Inner Urban Ring war eine Entlastung um mehr als 400.000 Einwohnern vorgesehen;
- im Suburban Ring wurde die Entwicklung – vorbehaltlich notwendiger Sanierungen – eingefroren;
- der Green Belt Ring sollte als Landschafts- und Naherholungsraum von weiteren Siedlungen frei gehalten werden;
- im Outer Country Ring sollten bestehende Siedlungen erweitert und zusätzlich 8 neue Satellitenstädte entwickelt werden.

Während der „Green Belt Act“ bereits 1938 erlassen worden war, wurde der „New Town Act“ 1946 von der Labour Regierung verabschiedet. Er sah die Entwicklung von 13 New Towns vor (darunter 8 im Outer Country Ring Londons). „Im Jahr darauf wurde der „Town and Country Planning Act“ ratifiziert, mit dem der Staat die Entwicklung der Industriezonen unter seine Kontrolle brachte und den öffentlichen Zugriff auf die Baugebiete erweiterte.“ (Lampugnani, S. 698)

New Towns und Green Belts



Folie 87: links: Green Belt Entwicklung von London 1964 – 1984, (Quelle: The Times London History Atlas, S. 125), rechts: Standorte der New Towns in Großbritannien, (Quelle: Benevolo, S. 981)

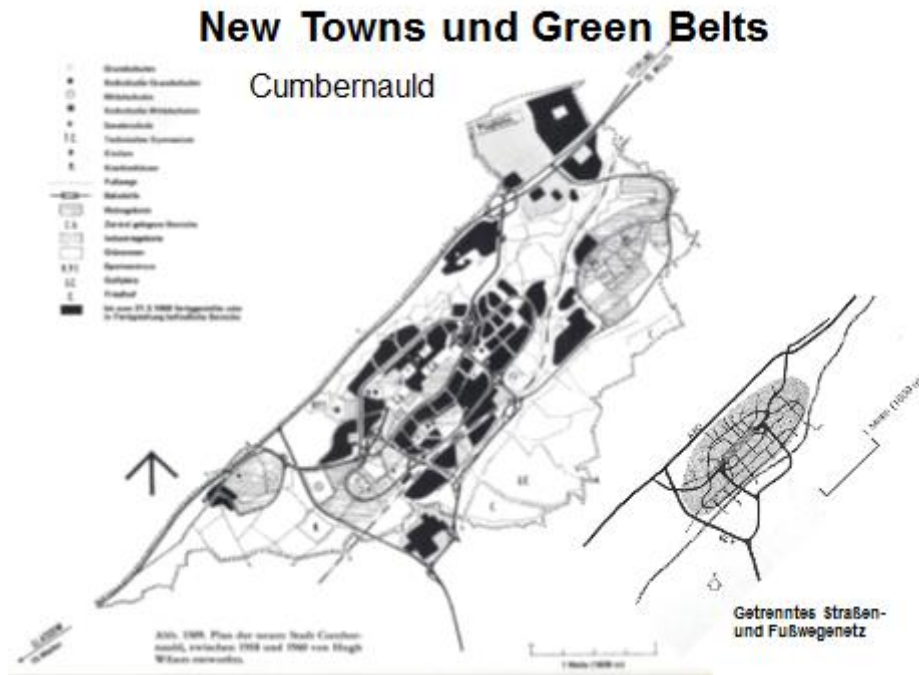
Die Größe der New Towns wurde zunächst mit 20.000 bis 60.000 Einwohnern festgelegt. Zwischen 1946 und 1951 wurden die ersten 13 New Towns geplant und gebaut. Ziel war es, möglichst multifunktionale, weitgehend autarke Städte zu entwickeln; sie mussten deshalb weit genug von der zu entlastenden Großstadt entfernt liegen; dies war den Annahmen nach zwischen 60 und 80 Kilometer Entfernung vom Stadtzentrum Londons der Fall.

Die einheitlichen Planungen sahen 3 voneinander getrennte Areale für Stadtzentrum, Wohngebiete und Industriezonen vor. Die Wohngebiete waren in neighbourhoods mit bis zu 10.000 Bewohnern unterteilt, die überwiegend niedrig geschossigen Wohngebäude wurden weitläufig in Grün gebettet ebenso wie die dazu gehörigen Einrichtungen. So wurde die Dezentralisierungsstrategie bis in die Quartiersstruktur beibehalten. Von den Bewohnern wurde sie als öde und zu weitläufig empfunden.

Die nächste Generation der New Towns nahm die Kritik an den „Subtopien“ mit zu geringer Dichte auf, behielt aber die strikte Funktionstrennung bei. Die Zielgröße betrug nunmehr 70.000 bis 100.000 Einwohner und die Wohnquartiere wurden ebenfalls größer vor allem aber kompakter geplant.

Cumbernauld, 22 km von Glasgow entfernt und 1956 geplant für 70.000 Einwohner, sollte besser auf die Anforderungen des motorisierten Verkehrs abgestimmt werden und verfügt über zwei vollständig voneinander getrennte Straßennetze für Fahrzeuge und für Fußgänger. Das Straßennetz für den motorisierten Verkehr führt direkt bis

unter das monumentale Stadtzentrum; sämtliche Kreuzungen sind höhenungleich mit Brücken oder Unterführungen ausgestattet.

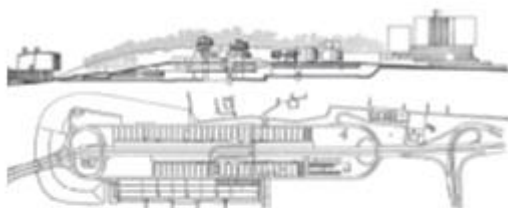


Folie 88: Plan der New Town Cumbernauld (1956 – 1960), Arch. Hugh Wilson sowie Verkehrsnetz für motorisierten und Fußgängerverkehr, (Quelle: Benevolo, S. 988f)

In dem einzigen Stadtzentrum wurden sämtliche kollektiven Aktivitäten konzentriert und die Entfernung zu den Wohnquartieren durfte maximal 10 Minuten zu Fuß betragen. Damit wurde das ursprüngliche Konzept der neighbourhoods in ein neues Experiment von Urbanität integriert. (vgl. Lampugnani, S. 700)

Seinen exemplarischen architektonischen Ausdruck erhielt das Stadtzentrum mit dem Civic Center von Cumbernauld.

New Towns und Green Belts



Cumbernauld ab 1956
Einkaufs- und Geschäftszentrum

- 1 Autostraße; 2 Hotel; 3 Verwaltungszentrum;
- 4 Büros; 5 Parkplatz; 6 Wohnhäuser;
- 7 Kindergarten; 8 Versorgungseinrichtungen;
- 9 Gesundheitszentrum; 10 Geschäfte.



Folie 89: *New Town Center Cumbernauld, Auf- und Grundriss, (Quelle: Benevolo, S.988), darunter: Luftphoto, (Quelle: Bullivant, Lucy, S. 47), rechts daneben: Titel der Zeitschrift „Architectural Design“ vom Mai 1963 mit einem Photo des Modells des New Town Center Cumbernauld, (Quelle: Bullivant, Lucy, S. 46)*

Die achtgeschossige Megastruktur, die auf einem Straßennetz mit gigantischen Parkgaragen aufbaut und in den Obergeschossen ein System von Fußwegen aufweist, beherbergt verschiedene Läden sowie Kultur-, Erholungs- und Vergnügungseinrichtungen. „Das Bemühen um Urbanität ist sichtbar; doch die städtische Seele und Persönlichkeit, vermag diese gewaltige (und gewalttätige) Architekturskulptur nicht zu verkörpern“ (Lampugnani, S. 701)

In der Tat rissen Bulldozer die Megastruktur im Spätherbst 2000 ein. Das New Town Center, für das sich keine Pächter und Kunden mehr fanden, wich dem Plan eines offenen Straßenraums mit größeren und kleineren Geschäften.

New Towns and Green Belts



Cumbernauld: Wohnviertel, ringförmig um das Zentrum angelegt
Luftphoto Stand 50er Jahre

Folie 90: *Wohnviertel (Neighbourhood) in Cumbernauld um 1958, (Quelle: Benevolo, S. 987)*

New Towns und Green Belts



Folie 91: Abbruch Cumbernauld Zentrum, 2000, (Quelle: Bullivant, S.49)

Inzwischen werden die monostrukturierten Stadtzentren saniert und überplant. Ein Beispiel dafür ist das Stadtzentrum von Stevenage, einer der ersten New Towns (ab 1946) nördlich von London. Hervorzuheben ist die nunmehr vorgesehene Mischung mit neuem Wohnungsbau und die Auflösung größerer Gebäudekomplexe zugunsten von malls.

New Towns und Green Belts



Stevenage Stadtzentrum 2004

Stevenage Revitalisierungsplanung

Folie 92: Stadtzentrum der New Town Stevenage 2005 und Überplanung des Stadtzentrums 2005, (Quelle: London-Exkursion 2005)



Folie 93: Umbaupläne Stadtzentrum Stevenage, (Quelle: London-Exkursion 2005)

Vom Ergebnis her lässt sich zu den New Towns festhalten:

Wie bei der Gartenstadtidee ist es kaum möglich, mit den New Towns neue, autarke Siedlungen neben dem bestehenden Siedlungs- und Zentrensystem zu gründen. Diejenigen New Towns, die keine eigene wirtschaftliche Grundlage hatten oder bilden konnten, sind in ihrer Entwicklung wenn nicht in ihrem Bestand tendenziell gefährdet. Dies gilt umso eher, je näher sie an den traditionellen Zentren gelegen sind: siehe Cumbernauld im Verhältnis zu Glasgow.

Umso eher sich die New Towns um das expandierende London aufgrund entwickelter Schnellbahnanschlüsse und Autobahnanschlüsse auf ihre Entlastungsfunktion stützen konnten und können, desto erfolgreicher haben sie sich als abhängige Satellitenstädte entwickelt. Stevenage ist ein Beispiel dafür, wie sich diese New Town der ersten Generation nach einer langen Phase des Niedergangs seit geraumer Zeit aufgrund verbesserter Verkehrsanbindung an London und dessen fortwährender Expansion, gestützt auf seine Entlastungsfunktion für Gewerbebetriebe und den Wohnungsmarkt, wieder zunehmend entwickelt. Dabei treten die Schwierigkeiten der Weitläufigkeit der Wohngebiete mit zunehmender Motorisierung in den Hintergrund. Das Stadtzentrum selbst wird derzeit saniert und multifunktionaler ausgerichtet indem nunmehr auch neue Wohnanlagen integriert werden. Dennoch bleibt der Mangel an Urbanität der Preis für die aus London verdrängten Bewohner. Die Green Belt Policy hingegen bleibt mit ihrer Intention der Begrenzung und Gliederung ringförmigen Wachstums der Großstädte soweit ein Erfolg als sie in ihrer Stringenz des Ausschlusses von Besiedlung durch gehalten wurde bzw. wird.

Städtebauliche Leitbilder der Nachkriegszeit: Gegliederte und Aufgelockerte Stadt

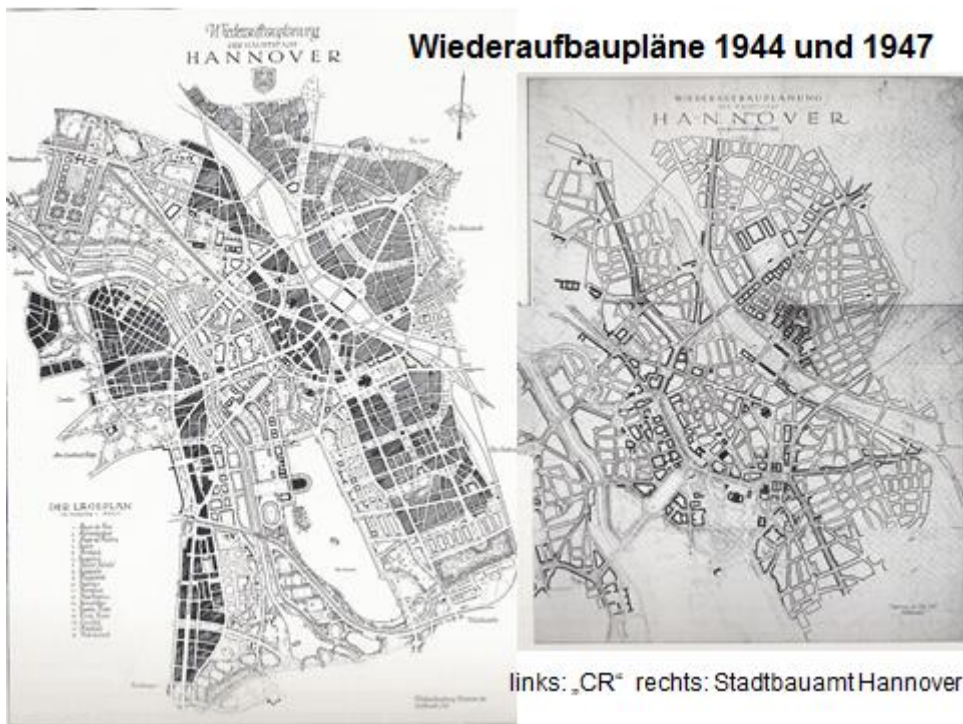


Folie 94: links: Hamburg 1947, Blick von der Versöhnungskirche, (Quelle: Lampugnani, S.246), rechts oben: Zerstörte Innenstadt Berlin 1945, (Quelle: www.hdg.de/lemo/objekte/pct/kg_011_3/index.jpg), rechts unten: Zerstörte Innenstadt Hannover 1945, (Quelle: Durth, S. 731)

In Deutschland führte die Zerstörung der Städte einerseits zu radikalen theoretischen Überlegungen der Auflösung der Stadt zugunsten einer netzartigen oder organischen Stadtlandschaft. Dabei mischten sich überkommene Vorbehalte gegenüber der Großstadt und Luftschutzgedanken mit der Gartenstadtidee.

Die bereits im August 1940 einsetzenden Luftangriffe führten bei dem von 1925 bis 1945 amtierenden Stadtbaurat Elkart zu grundlegenden neuen Erkenntnissen für die künftige Stadtplanung, die auch den Wiederaufbau der Nachkriegszeit nicht nur in Hannover beeinflussten:

„...die Erfahrungen aus dem Luftkrieg werden zu einer starken Auflockerung und Ausweitung führen. Rein wirtschaftliche Erwägungen werden für die Bebauungsmöglichkeit der Zukunft nicht mehr maßgebend sein dürfen. Die künftigen Stadterweiterungen werden von der bestehenden Bebauung abgesetzt und als eigene Stadtteile gestaltet werden müssen.... Der Gedanke der Sternstadt wird mit dem Schema der Trabantensiedlung vereinigt werden müssen mit dem Ziel, eine Auflockerung des ganzen Organismus durch Grünland in einem bisher ungeahnten Ausmaß herbeizuführen... Die Großstadt wächst sich aus zur „Stadtlandschaft“, die sich nicht wie bisher gegen die Umgebung absetzt, sondern mit ihr zu einer Einheit zusammen wächst“ (Durth, ebd., S. 710)



Folie 95: links: Wiederaufbauplan der Hauptstadt Hannover, 1944, (Quelle: Durth, S. 725); rechts: Wiederaufbauplan der Hauptstadt Hannover, 1947, (Quelle: Durth, S. 735)

Der Wiederaufbauplan von 1944 (mit Stempel „geheim“ und ohne Unterschrift von Stadtbaurat Prof. Karl Elkart) für die Innenstadt von Hannover zeigt eine deutlich aufgelockerte Baustruktur und eine Betonung naturräumlicher Gegebenheiten, behält Repräsentationsarchitektur und Aufmarschplatz bei, sieht eine innere Ringstrasse um das Zentrum vor. Dieser Plan entspricht in seinen Grundzügen dem in den 50er Jahren dominierenden „Leitbild der gegliederten, aufgelockerten Stadt“ aber nicht der sich tatsächlich vollziehenden Planung in Anpassung an die Gegebenheiten.

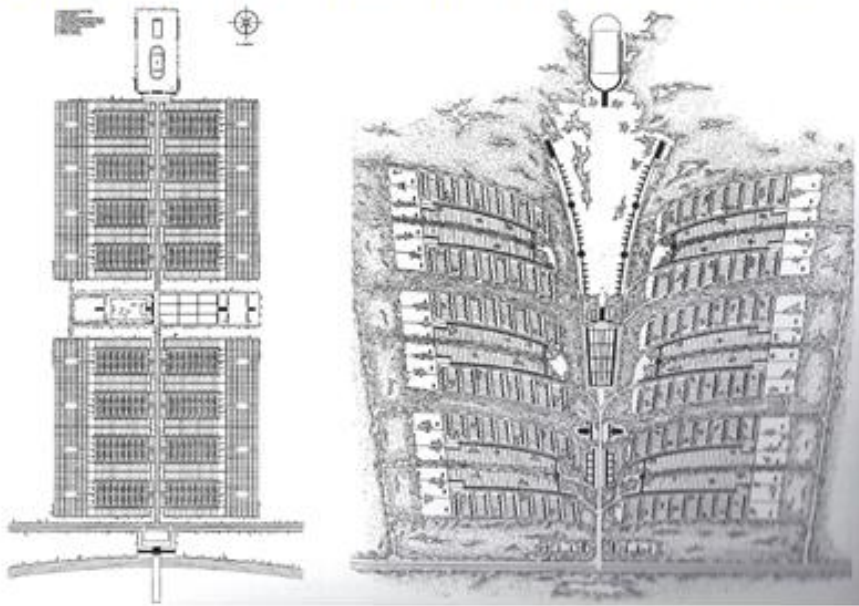
Denn der tatsächliche Wiederaufbau der Innenstädte orientierte sich unter dem Druck der Wohnungsnot weitgehend an der vorhandenen Infrastruktur (Straßentrassen, Kanalisation, Gas-, Wasser-, Telephon-, Eltleitungen) sowie in Westdeutschland an den fortbestehenden Eigentumsverhältnissen an Grund und Boden. Dabei wurde auch auf die bereits vor Kriegsende ausgearbeiteten Wiederaufbaupläne der Innenstädte zurück gegriffen.

Der Wiederaufbauplan von 1947 vom Stadtplanungsamt (unter Stadtbaurat Otto Meffert)

- verzichtet auf die repräsentativen Aspekte eines Straßennetzausbaus und die monumentale Partei- und Staatsarchitektur zugunsten organisch schwingender Verbreiterungen und Verknüpfungen des vorhandenen radialen Straßennetzes (insbesondere zwischen Aegidientorplatz und Königsworther Platz) aber noch ohne den nördlichen Abschluss des späteren Cityringes im Sinne der „autogerechten Stadt“,
- sieht eine Umstrukturierung der City von kleinteiliger Bebauung und Mischfunktion hin zu größeren Blöcken und ihrer Funktion als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum vor (mit Ausnahme des Kreuzkirchenviertels, das als kleinteiliges Wohnquartier entstand).

Exponent der Vorstellungen einer organischen Stadtlandschaft wurde der Planer Hans Bernhard Reichow mit seiner 1948 veröffentlichten Schrift „Organische Stadtbaukunst“ und der 1959 veröffentlichten Schrift „Die autogerechte Stadt“. Während er noch 1941 Formationen von Ortsgruppen als Siedlungszellen im rechten Winkel anordnete und zielstrebig auf ein kleines Parteiforum zulaufen ließ, mutierten diese Zellen bei ihm 1948 zu Nachbarschaften, die sich der Topographie entsprechend in die Landschaft organisch einfügen sollten bis sie 1959 dann durch ein geschwungenes, hierarchisches Straßennetz im Sinne der autogerechten Stadt erschlossen und mit dem Rathaus als Stadtkrone entworfen wurden. Beispielhaft verwirklicht wurde dieses Leitmodell nach Plänen von Reichow (1954-69) mit der Sennestadt bei Bielefeld.

Gegliederte und Aufgelockerte Stadt



Schema einer Stadt 20.000 Einwohner
B. Reichow, 1941

Schema einer zellengegliederten
Nachbarschaft, B. Reichow, 1948

Folie 96: links: Schema einer Stadt für 20.000 Einwohner, Arch. Bernhard Reichow, 1941; rechts: Schema einer zellengegliederten Nachbarschaft, Arch. Bernhard Reichow, 1948, (Quellen: Pehnt, S. 272)

Gegliederte und Aufgelockerte Stadt



Schema einer autogerechten Stadt
Hans Bernhard Reichow, 1959



Sennestadt Grundriss, 1956 - 1969
Hans Bernhard Reichow,

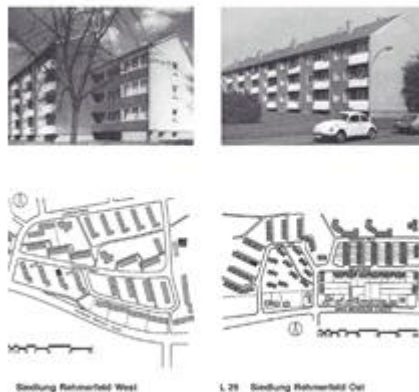
Folie 97: links: Schema der organischen, autogerechten Stadtlandschaft, Arch. Bernhard Reichow, 1959, (Quelle: Pehnt, S.271) rechts: Sennestadt, Lageplan, 1954-56, Arch. Bernhard Reichow, (Quelle: Mehlhorn, S. 354)

Tatsächlich gewann aber das Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ mit seiner pragmatischen Akzeptanz der gewachsenen Großstädte und mit seiner Beschränkung auf eine die vorhandene Bebauung ergänzenden Rolle größten Einfluss auf die erste Phase der Nachkriegsentwicklung.

Gegliederte und Aufgelockerte Stadt



Gegliederten und aufgelockerten Stadt,
Arch. Johannes Göderitz, 1957



Hannover: Siedlung Rehmer Feld
1958 – 1962, Arch: Host Langer u.a.

Folie 98: links: Schemaskizze gegliederte und aufgelockerte Stadt, Arch. Johannes Göderitz, 1957, (Quelle: Melhorn, S. 338) rechts: Siedlung Rehmer Feld, Hannover 1957-58, (Quelle: Architektur in Hannover seit 1900, S. L28 und L29)

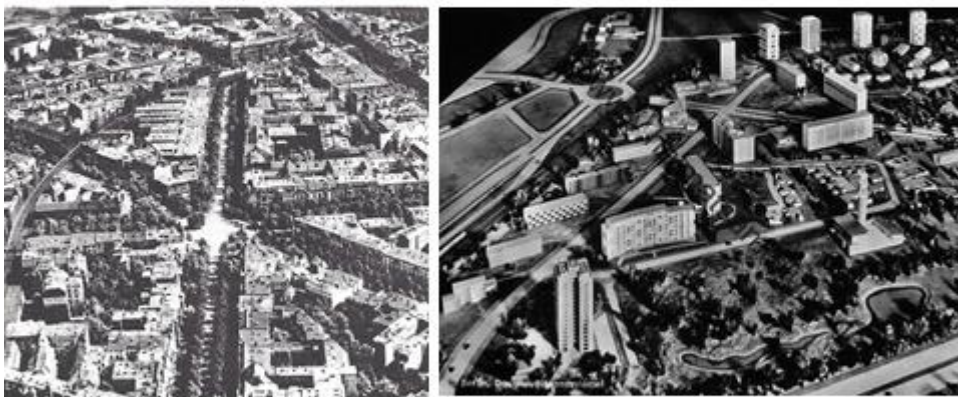
Das „Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt“, das noch während der NS-Zeit von Johannes Göderitz/ Roland Rainer/ Hubert Hoffmann erarbeitet und im Januar 1945 veröffentlicht wurde, greift verschiedene Ideen zum Städtebau auf: die Idee der Gartenstadt mit ihrer in Grün eingebetteten und von Grün durchzogenen Kernstadt und ihren Satellitenstädten ebenso wie die der Charta von Athen entlehnte Funktionstrennung und das großzügige, hierarchisch gegliederte Straßennetz sowie die vom Weimarer sozialen Wohnungsbau übernommene Zeilenbauweise, nunmehr ergänzt um die an der Versorgungsinfrastruktur orientierte hierarchische Gliederung in Siedlungszellen und Stadtbezirke; wobei der noch aus der NS-Zeit stammende Begriff der „Siedlungszelle“ später zu dem der ebenso hierarchisch gegliederten angelsächsischen „Nachbarschaft“ mutiert.

Zur Bekämpfung der Wohnungsnot wurden neue Wohnquartiere zunächst in größeren städtebaulichen Lücken und in möglichst zentrumsnahen Freiräumen – wie dem Mittelfeld oder dem Rehmer Feld in Hannover -erschlossen und entsprechend dem Leitmodell der aufgelockerten und gegliederten Stadt vorwiegend in Zeilenbebauung errichtet. Der Architekturstil war nicht nur schlicht und einfach, sondern blieb hinter den Erkenntnissen des Neuen Bauens während der Weimarer Zeit zurück. Soweit die meist 3 – 4geschossigen Wohngebäude mit Steildach errichtet wurden, deutet dies auf eine nachhaltige Abkehr vom Neuen Bauen und auf den anhaltenden Einfluss der NS-Zeit hin.

- Siedlung Rehmer Feld, Hannover 1956 – 62, Wohnquartier mit überwiegend 3-4geschossigen Zeilenbauten, Reihenhäusern und vereinzelt 8-geschossigen Wohnhochhäusern in überwiegender Bauträgerschaft der Neuen Heimat, finanziert mit Mitteln des öffentlich geförderten sozialen Wohnungsbaus

Eine der wenigen Chancen für die Realisierung eines modernen städtebaulichen und architektonischen Idealbildes bot die Internationale Bauausstellung 1957 in West-Berlin mit der Bebauung des Hansaviertels.

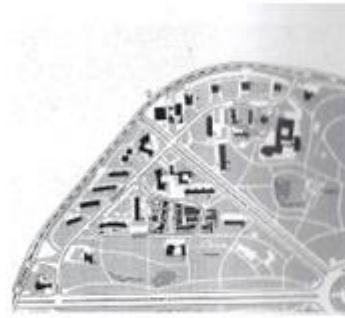
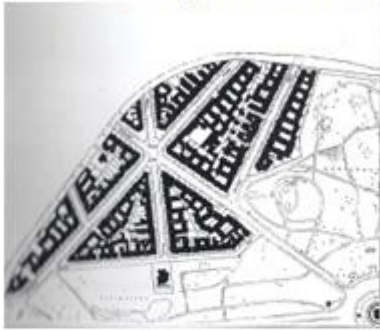
Gegliederte und Aufgelockerte Stadt



Blockstruktur 1930 Hansa Viertel Berlin Internationale Bauausstellung 1955-57

Folie 99: links: Hansa Viertel vor der Zerstörung, Luftbild um 1939, (Quelle: Benevolo, S. 631); rechts: Hansa-Viertel 1957, Luftbild, (Quelle: www.heimatsammlung.de/topo_unter/10/hansaviertel/hansaviertel_15.jpg)

Aufgelockerte und gegliederte Stadt



Hansaviertel vor und nach dem Krieg, 1956-58



Karl-Marx-Allee, Arch. Hermann Henselmann, ab 1950

Folie 100: oben: Hansaviertel vor und nach dem Kriege, (Quelle: Jonas, S.222 und 223), unten: Karl-Marx-Allee (alias Stalinallee), (Quelle: Jonas, S. 238)

Das Hansaviertel wurde in prominenter Lage zwischen der Straße des 17.Juni und S-Bahnring als Gegenbild zur im Osten entstehenden Stalinallee im „International Style“ errichtet. Der herkömmliche, durch Blöcke, Parzellenstruktur, Achsen und Symmetrie gekennzeichnete Stadtraum wurde durch eine aufgelockerte Anordnung solitärer Bauten (mit insgesamt 1.256 Wohnungen) und ihre Einbindung in eine Art Landschaftspark überwunden. Die Gebäude wurden einzeln oder in Zeilen angeordnet und von den großen Architekten des International Style – u.a. Aalto, Gropius, Jacobsen, Niemeyer sowie der deutschen Elite geplant.

„Im Hansaviertel sind alle damals gebräuchlichen Typen des Wohnungsbaus vertreten: Scheiben- und Punkthochhäuser folgen im Nordwesten dem Verlauf der S-Bahn-Trasse, ein weiteres Punkthochhaus bildet am Südrand eine Dominante. Zwischen Großzeilen entfaltet sich eine teppichartige Bungalowbebauung. Zwei Kirchen, ein Ladenzentrum und Bildungsbauten setzen gestalterische Akzente. Bruchlos gehen die Grünräume der Siedlung in den Tiergarten über. Gleichzeitig entwarf Le Corbusier außerhalb des Interbauareals“ nahe dem Olympiazentrum eine Unité d’Habitation. (Hesse, S. 158)

Ohne hier weiter auf den sich in Ost- und Westdeutschland zunächst unterschiedlich entwickelnden Städtebau einzugehen, bleibt festzustellen, dass sich ab den späten 1960er Jahren zumindest gestalterische Parallelen im trivialisierten Modernismus von Plattenbauten und Großsiedlungen am Stadtrand abzeichnen.

Gegliederte und Aufgelockerte Stadt



Unité d'Habitation, Arch. Le Corbusier, Berlin 1957

Folie 101: Unité d'Habitation, Arch. Le Corbusier, Berlin 1957, (Quelle: Ansichtskarte)

New Towns und Green Belts Gegliederte und Aufgelockerte Stadt

Aufgeklärte Demokratien der Nachkriegszeit mit den städtebaulichen Merkmalen:

1. **Zentralität?** Dezentralisierungsstrategien zugunsten regional strukturierter Stadtlandschaften bei gleichzeitiger Konzentration öffentlicher und privater Einrichtungen an zentralen Standorten bis hin zu kompakten Zentren,
2. **Funktionsmischung?** Entschiedene Funktionstrennung in Stadtzentren, Wohngebiete, Industriezonen und deren Verknüpfung mit getrennten Verkehrsnetzen für motorisierten und Fuß-/Radwegeverkehr,
3. **Einheitlichkeit?** Zeilenbebauung mit unterschiedlichen, standardisierten Gebäudetypen realisiert durch private und gemeinnützige Bauträger,
4. **Begrenzung?** Besonders ausgeprägt in Großbritannien sind die Strategien zur Begrenzung großstädtischen Wachstums durch green belts (Grüne Ringe) und new towns (Stadtneugründungen),
5. **Öffentlichkeit?** Wohngebiete werden als überschaubare Nachbarschaften strukturiert; öffentliche Grünflächen nehmen Einrichtungen auf und sind von Fußwegen durchzogen; aber fehlende Mischung und Weitläufigkeit mindern die Qualität öffentlicher Räume,
6. **Leistungsfähigkeit?** Autarkie der new towns bleibt Illusion; Weitläufigkeit der Siedlungsstruktur und Funktionstrennung bedingen längere Wege und höheren Verkehrsaufwand,

Wer baut die Stadt für wen?

Private und kommunale bzw. staatliche Entwicklungsträger und gemeinnützige Wohnungsbauunternehmen / Genossenschaften bauen nach mehr oder weniger stark regulierten staatlichen Vorgaben neue Siedlungseinheiten bis hin zu neuen Städten für private Nutzer und „breite Schichten der Bevölkerung“. Von Partizipation der Bürger kann kaum die Rede sein.

Folie 102: Planungsprinzipien der Englischen New Towns und der Aufgelockerten und Gegliederten Stadt

Urbanität durch Dichte – Leitbild der 1960er und 1970er Jahre

Anhaltendes Bevölkerungswachstum der Großstädte aufgrund positiver Geburtenraten und Zuzügen von außen und innen, ein im Zuge der Wohlstandsgesellschaft zunehmender Wohnflächenbedarf sowie die expandierende Wirtschaft und Anforderungen an eine moderne Infrastruktur stellten die Stadtentwicklung vor neue Herausforderungen bisher nicht bekannten Ausmaßes.

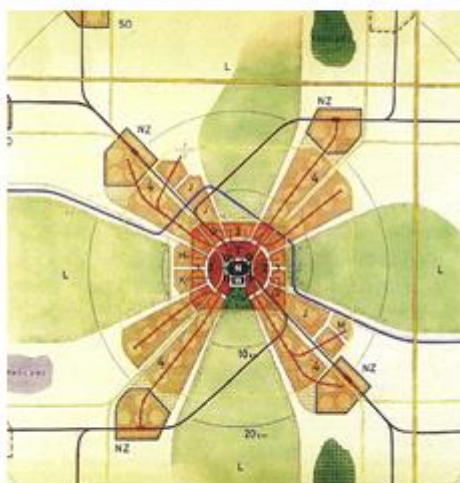
Unter den Bedingungen eines liberalen Bodenmarktes droht sich die Siedlungsentwicklung in Form eines ungesteuerten Suburbanisierungsprozesses zu vollziehen, bei dem Bevölkerung und Arbeitsplätze von der Kernstadt in das Umland abwandern.

Das Leitbild von der „Urbanität durch Dichte“ ist zu verstehen als Abkehr von der illusionären Vorstellung der Stadtlandschaft aber auch von den begrenzten Möglichkeiten der aufgelockerten, gegliederten Stadt und demgegenüber als ein neuer Ansatz, das anhaltende Wachstum der Städte in geordnete Bahnen zu lenken.

Dem entsprach das Regionalstadtmodell (vgl. Hillebrecht, 1967), das sowohl die Entwicklung neuer urbaner Zentren in der Kernrandzone als auch die Entwicklung der Städte im Umland zur Entlastung größerer Kernstädte vorsah. Damit wurde die Siedlungsentwicklung in einen regionalen Kontext gestellt.

Beispielhaft waren die Gründung des *Großraums Hannover* (1963) und das Leitmodell für die regionale Entwicklung (1965), mit dem das Prinzip der dezentralen Konzentration verfolgt wurde. Zur Entlastung der Kernstadt sollten die umliegenden Kleinstädte zu selbständigen Mittelzentren entwickelt und gleichzeitig mit dem schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) an die Kernstadt angebunden werden.

Urbanität durch Dichte



Regionalstadtmodell nach Hillebrecht, 1967



Leitmodell Region Hannover, 1965

Folie 103: links: *Regionalstadtmodell nach Hillebrecht, 1967*, (Quelle: *Auffahrt*, S.60); rechts: *Regionales Leitmodell für den Großraum Hannover von 1965*, (Quelle: *Großraum Hannover, Beiträge zur regionalen Entwicklung*, Heft Nr. 96, 2001, S. 57)

Der Städtebau der 1960er und 1970er Jahre konzentrierte sich entsprechend dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“ vor allem auf den massiven Wohnungsbau in Form von Großsiedlungen am Stadtrand und ist in mehrerlei Hinsicht ein wenig ruhmreiches Kapitel in der deutschen Baugeschichte.

Urbanität durch Dichte



Großsiedlungen ab ca. 1960 bis 1975



Folie 104: Großsiedlungen ab ca. 1960 bis ca. 1975, (Quelle: picturealliance/ZB)

Urbanität durch Dichte



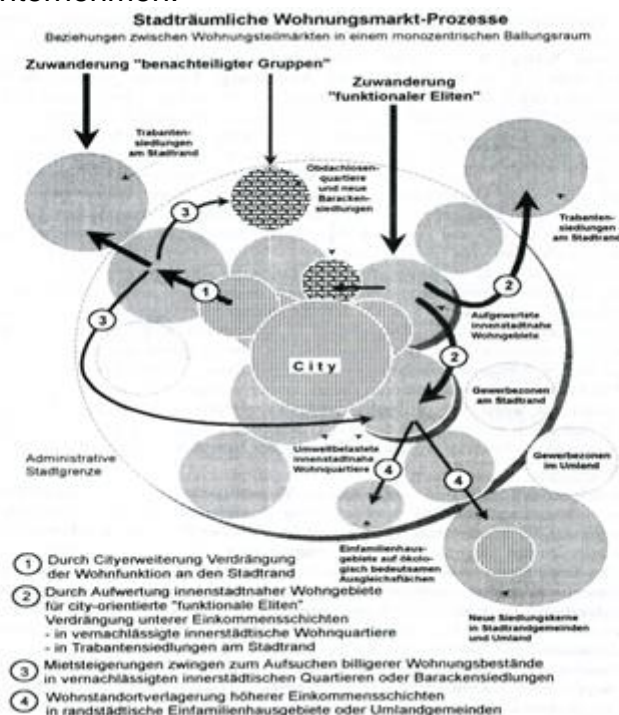
Berlin Märkisches Viertel 1964 -1974, Lageplan

Folie 105: Lageplan Märkisches Viertel, Berlin 1964 – 1974, (Quelle: Senatsverwaltung für die Stadtentwicklung)

Die städtebaulichen Vorstellungen umfassten möglichst selbständige Stadtteile, die außer unterschiedlichen Wohnformen auch eine komplette Infrastruktur privater Dienstleistungen und öffentlicher Einrichtungen von der Kita über die Schule bis hin zum Schwimmbad, Flächen für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben in räumlich getrennter Zuordnung sowie einen guten öffentlichen Nahverkehrsanschluss an das historische Zentrum vorsahen. Für die interne Erschließung wurden für den motorisierten und Fußgängerverkehr getrennte Verkehrsnetze geplant und die Gebäude wurden in öffentliche Grünanlagen eingebettet. Das Wohnungsangebot variierte zwischen Einfamilienhäusern in verdichteter niedrig geschossiger Bauweise (Reihenhäuser, Gartenhofhäuser) bis hin zu unterschiedlich großen Wohnungen mit Balkon/Loggia im Geschößwohnungsbau unterschiedlicher Bauform (Punkthochhaus, mehr oder weniger geschwungene Zeile bis Rundbau) und variierender Höhe.

Die in Westberlin ab 1962 bis 1975 errichtete Gropiusstadt mit heute 50.000 Einwohnern war eine der ersten Großsiedlungen in Westdeutschland. In Westberlin entstand außerdem zwischen 1963 – 1974 die Großsiedlung „Märkisches Viertel“ für 50.000 Einwohner. In Hamburg die Großsiedlungen „Osdorfer Born“ und „Mümmelmannsberg“, in Köln „Chorweiler“. Aber auch in kleineren Städten entstanden nach relativ gleichem Grundmuster insbesondere durch den gemeinnützigen Bauträger „Neue Heimat“ Großsiedlungen, so in Kiel die Großsiedlung „Mettenhof“, geplant für 40.000 Einwohner, die im Laufe der 70er Jahre auf die Hälfte reduziert wurde. Die größte neue Großsiedlung war schließlich München-Neuperlach für ca. 80.000 Einwohner.

Die städtebauliche Form der unwirtschaftlichen Großsiedlungen mit ihren überbordenden Geschößhöhen und 90 Meter hohen Wohngebäuden einschließlich der mit ihr verknüpften sozialen Segregation aufgrund ihrer Finanzierung als öffentlich geförderten sozialen Wohnungsbau verweist in erster Linie auf eine spekulative, liberale Bodenpolitik und einen unsozialen Bauwirtschaftskapitalismus in Händen weniger Unternehmen.



Folie 106: Grafik Suburbanisierungsprozess der Wohnfunktion

„Die in den zwanziger Jahren von Le Corbusier und anderen modernistischen Architekten geforderte Trennung von Wohnung und Arbeitsstätte wurde realisiert – nur anders: An den Stadträndern wucherten unkontrolliert monofunktionale Schlafstädte, während sich die Glaskästen der Banken und Versicherungen durch die vom Krieg verschont gebliebene Bausubstanz fraßen. Die Städte wurden von Schnellstraßen zerschnitten um den unzähligen Pendlern die Fahrt von der Peripherie zu ermöglichen. Die Geschäftsviertel tagsüber Schauplatz von Verkehrschaos und fieberhaftem Leben, blieben abends und nachts leer, die Menschen gingen dazu über, sich voneinander isoliert in Vorortsiedlungen zurückzuziehen. Dies waren bestenfalls grüne Ghettos, die wie unwirtliche Schmarotzer an den urbanen Ballungsräumen hingen. Zu guter Letzt wurden in den nicht selten ebenso nostalgisch wie falsch wieder aufgebauten historischen Stadtzentren, deren penetranter Kitsch die Bewohner für die ansonsten mangelnde ästhetische und emotionale Umweltqualität entschädigen sollte, kommerziell genutzte Fußgängerzonen eingerichtet, die das ohnehin gestörte urbane Gleichgewicht zusätzlich einseitig beeinflussten: Das durchmischte städtische Leben wurde durch Einkaufsflanieren zwischen zweifelhaften „Möblierungen“ ersetzt, der Bürger zum Konsumenten degradiert.“ (Lampugnani, S.718)

Bereits 1965 war „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“ von Alexander Mitscherlich als „Anstiftung zum Unfrieden“ erschienen. Mitscherlich machte als wesentliche Ursache für städtebauliche Fehlentwicklungen der Nachkriegszeit Versäumnisse einer gemeinwohlorientierten Bodenpolitik aus. Er schlug im Rückgriff auf die Bodenreformdiskussion um die Wende zum 20. Jahrhundert vor, das zu kommunalisierende Eigentum an Grund und Boden vom aufstehenden privaten Eigentum an den Gebäuden zu trennen. Als Ursache für die nach dem Kriege versäumte Bodenreform macht er – ganz Sozialpsychologe – „schlotternde Angst“ und „taube Ohren“ aus, auf die die Vorschläge der Stadtplaner zu einer umfassenden Reform städtischen Bodenbesitzes stießen. In der Tat war das Baugesetzbuch erst im Jahre 1960, 15 Jahre nach dem Kriegsende, verabschiedet worden, bevor man sich über ein weitgehend liberales Bodenrecht als Kernstück des Gesetzes einig geworden war.

„Die Stupidität, die es unmöglich machte, dass auch nur eine Stadt sich großzügig wieder herstellte, ist motiviert durch ein panisches Regressionsbedürfnis vom Vater (dem nun alle Schuld zugeschoben wird) weg zur „Mutter Erde“, die – hat man ein Stück von ihr – einen nicht verkommen lässt. Wahrhaftig nicht: die Bodenpreise stiegen – und steigen weiter.“ (Mitscherlich, 2008, S. 64)

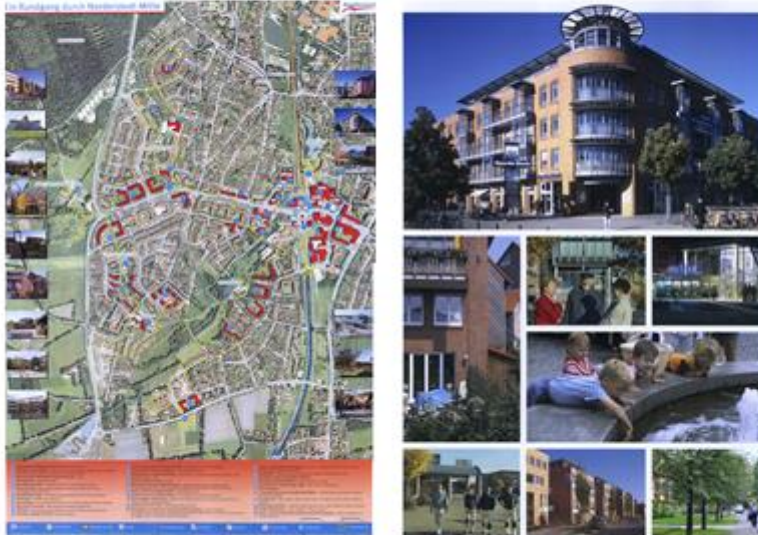
Aber Mitscherlich, der 1965 mit seiner Kritik am Städtebau der Nachkriegszeit das ganze Ausmaß anhaltender Fehlentwicklungen in Form von Großsiedlungen während der 60er und 70er Jahre vorwegnahm, belässt es nicht bei der Analyse, sondern ruft auf zum Unfrieden. In der Tat tritt dieser Unfrieden mit der Studentenrevolte von 1968 endlich offen zu Tage und mit ihr beginnt eine neue Ära partizipativer Planungsstrategien und eines Umdenkens in Architektur und Städtebau.

So eröffnete das Städtebauförderungsgesetz von 1971 mit der Förderung städtebaulicher Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen eine neue Dimension der Stadtentwicklung. Das Gesetz war eine Antwort auf die Kritik an der um sich greifenden Flächensanierung der zentrumsnahen Altbaustadtteile und setzte auf eine behutsame Bestandserneuerung als Alternative, verfügte gegenüber dem privaten Eigentum über wirksamen Steuerungsmöglichkeiten und ermöglichte eine umfassende Bürgerbeteiligung.

Mit der Möglichkeit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wurde der Grunderwerb zum planungsunbeeinflussten Wert ermöglicht. Beispielhaft sei die

1974 begonnene Entwicklungsmaßnahme von Norderstedt bei Hamburg aufgeführt. Sie setzte neue Maßstäbe eines humanen und in seinen Funktionen vielfältigen Städtebaus.

Urbanität durch Dichte



Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Norderstedt ab 1974

Folie 107: Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Norderstedt ab 1974 (Quelle: Düsterhöft/Pahl-Weber)

Die Entwicklung Norderstedts ist das Ergebnis der Kritik am Leitbild der „Urbanität durch Dichte“ und der Rückbesinnung auf die städtebaulichen Qualitäten der Funktionsmischung sowie einer humaner Maßstäblichkeit und einem Zusammenspiel baulicher und räumlicher Dichte bei dem auch die Freiräume landschaftlichen Charakter haben und nicht zum unbestimmten Abstandsgrün degenerieren. Zugleich verhinderte die Festlegung als Entwicklungsmaßnahme (nach §165 BauGB) kommunale Konkurrenzen und Bodenspekulation. Die Bebauung vollzog sich nicht in einem Atemzug, sondern in mehreren auch zeitlich gestreckten Bauabschnitten; sie oblag nicht einem einzelnen, sondern mehreren privaten und gemeinnützigen Unternehmen und wurde auch nicht so ausschließlich mit Mitteln des öffentlich geförderten Wohnungsbaus finanziert, wie dies bei den meisten Großsiedlungen der Fall gewesen war. Eine Vielfalt rechtlich und baulich unterschiedlicher Wohnungsangebote sorgt für eine wünschenswerte soziale Durchmischung. Ein neues Stadtzentrum gruppiert sich um einen offenen Marktplatz und orientiert sich entlang von Fußgängerachsen, Promenaden und Strassen von dort nach drei Seiten. Die Bebauung erfolgt nicht als Einzelinvestment mit einem geschlossenen Baukörper, sondern ist in Parzellen untergliedert, um eine bauliche Vielfalt zu erreichen.

Der Rahmenplan Norderstedt-Mitte von 1977 stellt die Ziele dar, die auch weitgehend realisiert wurden:

- Stadt-Landschaftssymbiose
- Funktionsmischung von Wohnen, Bildung und Kultur, Verwaltung, Dienstleistungen, Industrie in angemessener Erreichbarkeit
- Vielfalt des Stadtzentrums als Ort privater und öffentlicher Dienstleistungen mit Marktplatz und hoher Aufenthaltsqualität; auch die bis ins Zentrum geführte Wohnbebauung weist im Erdgeschoss Ladenzeilen auf

- Vielfalt der Wohnformen in humaner Maßstäblichkeit, d.h. maximal 6 Geschosse mit zum Stadtrand hin abnehmender Höhe
- Hierarchisch gegliedertes Straßennetz und separates Fuß- und Radwegenetz
- ÖPNV-Knoten mit U-Bahn, ZOB und P+R

Urbanität durch Dichte

In der Moderne repräsentative demokratische Organisation mit den städtebaulichen Merkmalen:

1. **Zentralität?** dezentrale Konzentration: im dezentralen Stadtteilzentrum werden öffentliche und private Dienstleistungen konzentriert; problematisch ist oft die ÖPNV-Anbindung an die City sowie benachbarte Stadtteile und Arbeitsstätten
2. **Funktionsmischung?** Übergewichtung der Wohnfunktion und Wohnfolgeeinrichtungen; Trennung von Wohnen und fließendem Verkehr
3. **Einheitlichkeit?** Übergewichtiger Anteil an Hochhäusern im sozialen Mietwohnungsbau bei vielfältigen Grundrissen
4. **Begrenzung?** Meist geplante, klare Begrenzung zum Landschaftsraum bzw. zu Naherholungsgebieten hin
5. **Öffentlichkeit?** Begrenzt auf Naherholungs- und Grünflächen und das Stadtteilzentrum; nachbarschaftliche Anonymität durch Hochhäuser
6. **Leistungsfähigkeit?** Hohe Leistungsfähigkeit durch hohe städtebauliche Dichte sowie technische und soziale Infrastruktur

Wer baut die Stadt für wen?

Die Kommune, das Städtische Planungsamt sowie private und gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaften für „breite Schichten der Bevölkerung“

Folie 108: Planungsprinzipien des Leitbildes „Urbanität durch Dichte“

Liberalisierte Stadtentwicklung: Suburbanisierung und Gated Communities

Um die fortwährenden Bemühungen der Stadtplanung europäischer Städte zur Begrenzung und Strukturierung des Stadtwachstums besser einschätzen zu können, erscheint ein Blick über den Tellerrand sinnvoll. Anderswo beobachten wir eine Stadtentwicklung von der regulierten zur deregulierten, liberalisierten Suburbanisierung bis hin zur Desurbanisierung.

Liberalisierte Stadtentwicklung - Suburbanisierung

In **New York** spricht man zunächst von einem gesamtstädtischen „Schmelztiegel“. Die englische Sprache dient der gemeinsamen Verständigung und die tradierte Einwanderungsphilosophie bietet gewisse Durchlässigkeiten für den sozialen Aufstieg. Trotz Little Italy, Chinatown oder den Bronx konnte man zunächst noch von einer relativen, auch räumlichen Durchmischung der multiethnischen Bevölkerung und verschiedener Nutzungen ausgehen.

Liberalisierte Stadtentwicklung Suburbanisierung



New York Suburbanisierung: Levittown



Detroit Suburbanisierung: Innenstadt,
General Motors, Woodward Av. 1905

*Folie 109: links: Suburb Levittown-New York 1947 – 51, (Quelle: google Levittown);
rechts: Detroit Innenstadt 2005, (Quelle: Fotos Corbis in: Süddeutsche Zeitung,
15./16. Oktober 2005)*

Der Suburbanisierungsprozess beispielsweise in New York setzt bereits in den 1930er Jahren ein. Eine der ersten Suburbs, also Vorstädte, war „Llewellyn Park“, das in einem englischen Landhausstil für stadtlüchtende Mittelschichten als reine Schlafstadt errichtet wurde.

Mit der Motorisierung und dem Bau von High Ways kam es nach dem II. Weltkrieg zur Ausbreitung von Suburbs, wobei Stadtrandverdrängung aufgrund steigender Mietpreise, Bodenspekulation zugunsten von Bürohochhäusern sowie Stadtfucht aufgrund rassistisch bedingter Segregation den Trend zur Suburbanisierung unterstützten. Es entstanden monotone Einfamilienhausquartiere - zunehmend angereichert um shopping malls. Beispielhaft erwähnt sei die Suburb „Levittown“ von New York, die 1947 – 1951 unter der Ägide der Firma Levitt & Sons und mit Hilfe der Brüder William und Alfred Levitt konzipiert und verwirklicht wurde.

Die Stadtentwicklung der 50er bis 80er Jahre ist in den USA gekennzeichnet durch eine sich selbst überlassene Ab- und Aufwertung des Zentrums - bestenfalls zu einem monostrukturierten Banken- und Dienstleistungszentrum (Business Centre) bei gleichzeitiger Vernachlässigung, wenn nicht Aufgabe, der die City umgebenden alten Stadtteile.

In Industriestädten wie **Detroit** verfielen sowohl die City als auch angrenzende Stadtteile während sich die zunehmend segregierte Entwicklung an die Stadtränder verlagerte.

„Detroit, die 300 Jahre alte Stadt am Erie-See, das Herz der amerikanischen Autoindustrie wirkt sogar an einem strahlenden Tag wie eine Geisterstadt. Diese Stadt hat scheinbar keine Zukunft, weil die weltweite Autokrise die wichtigsten Arbeitgeber, die Konzerne General Motors (GM), Ford und Chrysler durchschüttelt wie nie zuvor. ... Zehn Fabriken haben die drei großen Autobauer noch in Detroit und Umgebung. Doch die Zeiten, in denen die Theater und Restaurants an der breiten Woodward Avenue überfüllt waren, sind vorüber...Heute ist die einstige Avenue nur noch ein Bild des Jammers. Schaufenster sind mit Spanplatten zugenanagelt oder mit

verrosteten Eisengittern verrammelt. Noch vor 40 Jahren hatte die Autostadt 2 Millionen Einwohner. Heute sind es weniger als 1 Million, die Mehrheit ist schwarz – und arm. Der Drang heraus ist so mächtig, dass viele Menschen ihr Haus in der Stadt einfach leer zurück lassen, weil sich ein Käufer nicht findet. Ganze Viertel sind entvölkert. Über 100 000 Wohnhäuser, so berichten Ökonomen, sollen in Detroit leer stehen. Jedes Jahr werden ein paar Tausend Häuser abgerissen, wenn sie nicht von selbst einstürzen oder abbrennen. Hier gibt es nicht einmal mehr einen Lebensmittelladen. Wer einen Kohlkopf braucht oder einen Liter Milch, muss 20 Meilen ins Umland fahren.“ (Süddeutsche Zeitung, 15./16. Oktober 2005)

„Wer keine Arbeit mehr findet, wird mobil, wandert aus der Stadt aus und fängt woanders neu an. In den USA bleibt die Stadt liegen: abgeschriebene Ruinenlandschaften mit aufgegebenem Eigentum, das ab und zu abgebrannt wird. Die private Verstädterung in den USA kommt ohne Stadtbewusstsein aus...: Zentralität ist in der US-amerikanischen Stadt bloßer ökonomischer Vorteil, fällt dieser fort, wird er woanders gesucht. Gewinner ist immer die Region. 20:80 lautet das Verhältnis der innerstädtischen zur regionalen Bevölkerung z.B. in der Detroit Region. Dort erzeugt die Suburbanisierung, auf dem Hintergrund des spezifisch US-amerikanischen Rassismus, homogene Stadtrandsiedlungen mit den rigiden Vorschriften der Gated Communities oder Common Interest Developments, in denen die stadtfüchtigen Mittelschichten das familienzentrierte Gesellschaftsmodell praktizieren: „American Beauty“ zwischen Highway, Swimmingpool und Shopping-Mall.“ (Prigge, 2003, S.27)

Liberalisierte Stadtentwicklung – Gated Communities

Bis dann gegenwärtig in wenigen US-amerikanischen Stadtzentren, wie z.B. New York, mit aufblühendem Finanzdienstleistungssektor und Tourismus die teilweise Reurbanisierung der an die City angrenzenden Stadtteile zugunsten gehobener Mittelschichten wieder einsetzt.

Ein Höhepunkt der segregierten Stadtentwicklung ist die **Disney-Stadt** „**Celebration**“ mit 7.500 Einwohnern (2010), 91% weißer Bevölkerung, einem ebenso hohen Pendleranteil und einem durchschnittlichen Haushaltseinkommen von 92.000 US\$. Das Äußere dieser ab 1995 für 20.000 Einwohner, 15 Autominuten südlich von Orlando/Florida, konzipierten Stadt ähnelt den Disney-Themenparks und den Filmkulissen Hollywoods; sie orientiert sich an dem Mythos der amerikanischen Kleinstadt und gilt bei ihren Fans als „Experimental Prototype Community of Tomorrow“.

Liberalisierte Stadtentwicklung Gated Communities



Celebration City (USA), Arch. Robert Stern, Jaquelin Robertson, ab 1965, Lageplan

Folie 110: Celebration City Lageplan 1965, (Quelle: www.celebration.com)

Liberalisierte Stadtentwicklung Gated Communities



Celebration City (Florida, USA), Vogelperspektive, 2008

Folie 111: Celebration City Vogelperspektive 2008 (Quelle: www.celebration.com)

Liberalisierte Stadtentwicklung Gated Communities



Folie 112: Celebration City Internetauftritt, (Quelle: www.celebration.com)

Liberalisierte Stadtentwicklung Gated Communities



„low density housing“



Celebration City: Seite aus dem Musterkatalog mit Häusern im viktorianischen Stil

Folie 113: Einfamilienhäuser und Häuser aus dem Musterkatalog viktorianischer Stil
(Quelle: Lampugnani, S.805)

Liberalisierte Stadtentwicklung Gated Communities



Bank of America, Arch. Robert Venturi

Disney Stadt Celebration, Florida (USA)

- Orientierung des Äußeren am Mythos der europäischen Kleinstadt
- Vollständige Privatheit
- Käuflichkeit des Produktes Stadt incl. Lebensstil und Sicherheit



Folie 114: links: Bank of America, Arch. Robert Venturi; rechts: Market Street, (Quellen: www.celebration.com)

Neben einem künstlich angelegten See liegt die zentrale Market Street „als späte und verniedlichte Realisierung von Venturis Motto „main street is almost allright“ von Geschäften und Restaurants gesäumt. Annähernd rechtwinklig mündet sie in die Front Street, eine Uferpromenade mit Brunnen und Cafés. Am See laden ein Kino im Art-déco-Stil, ein Schwimmbad und ein Tennisplatz zum Besuch ein...Die Wohnviertel mit insgesamt 8000 Häusern gruppieren sich in einem Halbkreis nach Norden hin; es stehen vier verschiedene Grundstücksgrößen und sechs erlaubte Baustile für die Häuser zur Auswahl: classical, victorian, colonial revival, coastal, mediterranean, und french...Die Immobilienpreise fangen bei 200.000 Dollar für ein kleines Haus mit Grundstück an und liegen bis zu dreißig Prozent über dem regional Üblichen... Die von Walt Disney Corporation verkündete Mischung der verschiedenen sozialen Schichten bleibt Lippenbekenntnis: Die Bevölkerungsstruktur wird über die Grundstückspreise reguliert... Die sozialen und ethnischen Spannungen, welche die amerikanischen Städte erschüttern, sind dadurch vermieden, dass diejenigen, die sie hervorrufen, von vornherein ausgeschlossen werden.

Anstatt eines gewählten Stadtrates sichert ein bestellter Stadtverwalter das reibungslose Funktionieren von Celebration; So wird in Celebration die kommunitaristische Idee zur platten Dorfgemeinschaftsideologie, die nur Konsens, Pflichten und Tugenden kennt, aber keinen Begriff von Volkssouveränität und bürgerlichem Recht, geschweige denn von sozialem Konflikt und politischem Dissens besitzt.“ (Lampugnani, S.805f)

„Celebration“ ist vollständig privat: ihr urbaner, öffentlicher und politischer Anspruch ist inszeniert.

„Celebration“ ist eine Dienstleistung, ein marktgängiges Produkt, eine käufliche Stadt. Wer ein Haus in der „neuen Stadt“ ersteht, erwirbt zugleich einen kompletten Lebensstil, urbanes Flair, Sicherheit und simulierte öffentliche Ordnung.

„Celebration“ ist der Idealtypus einer neuen inversiven Stadt, nach außen hin abgegrenzt durch Mauern, Zäune, zugänglich nur über einen bewachten Eingang, nach innen ist das Öffentliche privat und das Private öffentlich. Das Verhältnis von

regulierendem, Rahmen setzenden Staat und privaten Wirtschaftssubjekten ist auf den Kopf gestellt. Der Gesellschaftsvertrag ist durch den Privatvertrag ersetzt. Städtefiktionen dieser und vergleichbarer Art verkünden den Untergang der fordistischen Arbeits- und Großgruppengesellschaft und den Aufgang einer erlebnisorientierten Freizeit- und Dienstleistungsgesellschaft. (vgl. Hassenpflug, 2002, S.39ff)

Einig in ihrer Kritik an der US-amerikanischen Stadtentwicklungsmisere und auf der Suche nach neuen Leitbildern veröffentlichen die seit 1993 tagenden Kongresse des New Urbanism – ihrer Intention nach als Nachfolger der Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) – im Jahr 2000 die Charter of the New Urbanism.

Das Kerndokument bekennt sich zur Erhaltung existierender städtischer Zentren und zur Neugestaltung und besseren Einbindung der suburbs in das Stadtgefüge, es fordert öffentliche Räume und Institutionen, eine Gestaltung, die sich auf örtliche Traditionen besinnt und partizipatorische Verfahren, um die Bedürfnisse einer breiten Bürgerschaft zu berücksichtigen. Es werden Planungsprinzipien aufgestellt, die nach den drei Maßstabsebenen der Stadtregion, der Nachbarschaft und des Blocks gegliedert sind.

Metropolitane Regionen werden als Orte ökologischer Einheit definiert mit geographischen Grenzen, die aus der Topographie, den Wasserscheiden, den Uferlinien, den landwirtschaftlichen Flächen, den Regionalparks und den Flussbetten abgeleitet sind. Innerhalb der Region wird eine Politik befwortet, die Grenzen eher klarer definiert als ausfransen lässt. Die Verstädterung soll durch Innenentwicklung aufgehalten werden, wo Erweiterungen erforderlich sind, sollen sie als Nachbarschaften organisiert und mit dem bestehenden Stadtgefüge verknüpft werden. Verschiedene Transportmöglichkeiten sollen verschiedene Optionen bieten ohne dass die Menschen dafür auf das Auto angewiesen sein müssen.

Nachbarschaften sollen kompakt, nutzungsdurchmischt und fugngerfreundlich sein. Ein breites Angebot von Wohnungstypen und Wohnungspreisen soll die Integration verschiedener Altersgruppen, ethnischer Gruppen und Einkommensgruppen fördern. Die Dichte muss hoch genug sein, damit sich öffentliche Verkehrsmittel rentieren. Sämtliche Infrastrukturen von den Schulen bis zu den Parks sollen gleichmäßig verstreut und fußläufig erreichbar sein. Dazu bedarf es verbindlicher städtebaulicher Vorschriften.

Im Zusammenhang mit Block, Straße und Gebäude wird die Bedeutung der Straßen und öffentlichen Plätze als Orte gemeinsamer Benutzung besondere Bedeutung und gestalterische Aufmerksamkeit zugesprochen. Der Straenentwurf soll zur sozialen Sicherheit beitragen. Das Auto muss angemessen untergebracht, aber der Fußgänger soll bevorzugt und ermutigt werden.

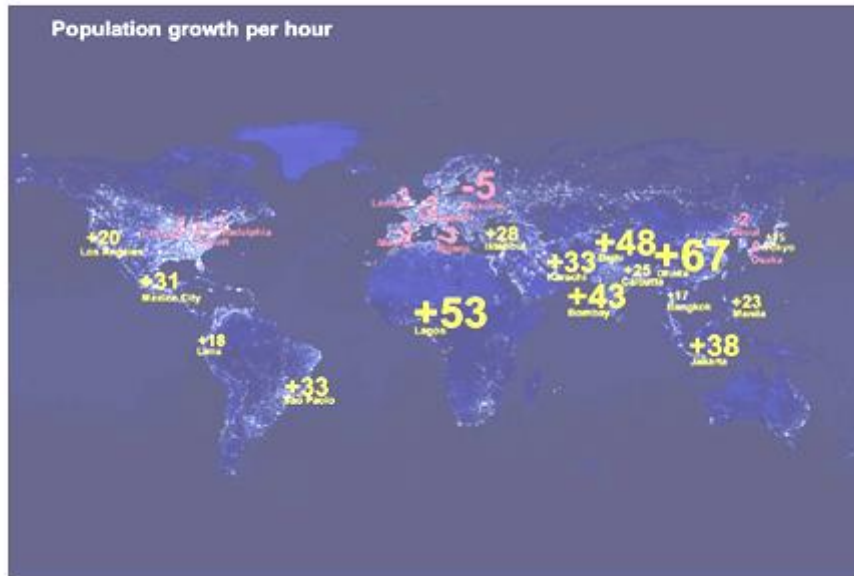
 ffentliche Gebäude und Begegnungsorte sollen besonders gestaltet sein, um die Identität der Gemeinschaft zu stärken. Historische Bauten müssen erhalten und revitalisiert werden. (vgl. Lampugnani, S.809f)

„Damit setzen die amerikanischen Protagonisten des New Urbanism den verheerendsten Folgen des American dream Modelle entgegen, die sie grotenteils aus Europa importiert haben“ (Lampugnani, S. 811)

Globale Stadtentwicklung: Megacities in Entwicklungs- und Schwellenländern

Das Wachstum der Megastädte der Entwicklungs- und Schwellenländer verläuft demgegenüber unterschiedlich.

Globale Stadtentwicklung



Folie 115: Globales stündliches Bevölkerungswachstum, (Quelle: google)

Globale Stadtentwicklung Megacity Mumbai



Mumbai / Indien



Folie 116: links: Mumbai Luftbild, rechts: smog über slum in Mumbai, (Quelle: google)

Vergleicht man die Entwicklung von **Mumbai** (früher Bombay) in Indien auf dem Weg zur zweitgrößten Metropolregion der Welt (12 Mio Einwohner) mit dem Urbanisierungsprozess der Industrieländer, so fällt die differenziertere Ausprägung der sozialen Segregation auf.

Sie ist Spiegelbild nicht nur größerer Einkommensunterschiede sondern auch tradierter kultureller und sozialer Klassen- bzw. Schichtenunterschiede. Darüber hinaus verläuft der Urbanisierungsprozess zeitlich getrennt von der Industrialisierung ab. Die Stadt gerichtete Migration verläuft größtenteils als Landflucht auch ohne Aussicht auf einen Arbeitsplatz. Neuankömmlinge haben oft weder einen Arbeitsplatz noch eine Wohnung bzw. überhaupt eine Unterkunft. Vielen bleiben daher nur ein Schlafplatz auf dem Bürgersteig („pavement dwellers“) und eine unregelmäßige Arbeit im informellen Sektor. In Mumbai sind das etwa 1 Million meistens alleinstehende männliche Migranten.

An den Indikatoren Sprache und Religion lässt sich die geringe Integration der Migranten in Mumbai erkennen. In Mumbai findet eher eine Art kleinstellige komplexe Gefügebildung statt, die eine gegenseitige Durchdringung weder räumlich noch sozial aufkommen lässt. Neben den Gebieten, in denen die Ober- und Mittelschicht leben, lassen sich in Mumbai drei typische Wohnformen für die arme Bevölkerung, die auf ca. 8 Mio Einwohnern geschätzt wird, charakterisieren:

1. Chawls, rental tenements: niedriggeschossige, seit dem „rental control act“ von 1950 unrentable, verfallende über das ganze Gebiet der Kernstadt verteilte Mietskasernen, aber auch vom Bombay Improvement Trust errichtete chawls in besserem Zustand
2. Zopadpatties, squatter housings bzw. slums: 2001 gab es ca. 2000 slum settlements mit 6,25 Mio Bewohnern, davon waren 40% legalisiert, nur 49% aller slums haben Zugang zu Wasser aus gemeinschaftlichen Standpumpen
3. Pavement dwellings

Globale Stadtentwicklung Megacity Mumbai



chawls / rental tenements



zopadpattis / squattered housings

Folie: 117: links: chawls/rental tenements, rechts: zopadpattis/slums, (Quelle: Learning from Mumbai, Section 3, VII ff)

Insofern gibt es je nach sozialer Lage Quartiere mit Funktionsmischung auf der Basis von Wohnen und Arbeiten in chawls/Slumhütten bis hin zur Funktionstrennung gehobener Wohnquartiere von den gehobenen Arbeitsstätten.

Zwar gibt es ein historisch gewachsenes Zentrum, das aber für die meisten Bewohner aufgrund ihrer am unmittelbaren Tagesgeschehen orientierten Lebensweise sowie der erschwerten Erreichbarkeitsverhältnisse keine größere Bedeutung hat.

Globale Stadtentwicklung Megacity Mumbai



Öffentlicher Nahverkehr



Pavement dwellings

Folie 118: Pendlerzug, (Quelle: [www.the hindubusinessline.com](http://www.thehindubusinessline.com)), Pavement dwellings, (Quelle: *Learning from Mumbai*, ebd.)

Globale Stadtentwicklung Megacity Mumbai



Mumbai (Indien)
Soziale Segregation



Folie 119: links: Textilverarbeitung im informellen Sektor, (Quelle: www.travelblog.org), rechts: Einfamilienhaus, (Quelle: www.forbes.com)

Seit 1968 ist die Entwicklung einer Entlastungsstadt „Navi Mumbai“ für 2 Mio Einwohner und Arbeitsstätten auf 244 km² als multifunktionaler Gegenpol zur Kernstadt Mumbai in Planung. Der anhaltende Mangel an Schulen, Freizeitangeboten, Restaurants und Einkaufsmöglichkeiten sowie die unzureichende verkehrliche Anbindung und Vernetzung mit der Kernstadt sowie dem Flughafen hält viele potentielle Investoren von einer Ansiedlung ab.

Im Maßstab der Regionalplanung versucht das Konzept des „Knowledge Corridor Mumbai-Pune“ die Städte Mumbai und Pune durch den Ausbau einer sich durch das dazwischen liegende Gebirge „Western Ghats“ schlängelnden Straßenverbindung miteinander zu vernetzen und Raum zu schaffen für mehrere geplante Technologie- und Industrieparks. Der Bau eines zweiten internationalen Flughafens soll ebenfalls zur dezentralen Konzentration beitragen. Ob die implementierten und noch geplanten Maßnahmen der Stadtplanung, polyzentrale Strukturen aufzubauen, Erfolg haben werden, wird sich erst in den kommenden Jahrzehnten zeigen. Die sich permanent erweiternde Stadt findet ihre Grenzen nur in naturräumlichen Barrieren (Meer, Überschwemmungsbereiche, Gebirge). Der öffentliche Nahverkehr schafft keine gleichzeitige Vernetzung und ist den Pendlerströmen kaum gewachsen. Die Schnelligkeit des Wachstums und eine weitgehend korrupte, zum Teil von organisierter Kriminalität durchsetzte Baupolitik erfordern neue Instrumente der Stadtentwicklung und ein aufgeklärteres Politikverständnis. Eine der größten Herausforderungen wird die Integration durch Partizipation auch der unterprivilegierten Schichten sein – bei einer stündlichen Zuwachsrate von 42 Personen sicherlich keine leichte Aufgabe.

Liberalisierte Stadt und Megacities

Eine aristokratisch beherrschte Demokratie setzt ihre Interessen oligarchisch durch:

1. **Zentralität:** die City der Kernstadt verliert an Bedeutung und Vielfalt; die Einkaufsfunktion verlagert sich in suburbane, auto-erschlossene Einkaufszentren
2. **Funktionsmischung:** von Lagegunst und Bodenpreisen abhängige Funktionsentmischung; die Wohnfunktion selbst aber auch ganze Stadtteile ordnen sich den unterschiedlichen Milieus bzw. Bewohnerschichten zu
3. **Einheitlichkeit:** soziale, ethnische, religiöse und kulturelle Unterschiede dominieren die Raumaufteilung und bestimmen die Gebäude-, Wohnformen und Infrastrukturausstattung
4. **Begrenzung:** unkontrolliertes Wachstum und Zersiedlung bestimmen das Geschehen; strukturierende und begrenzende Grünzüge, -achsen und -ringe werden nicht geplant und /oder sind nicht durchsetzbar
5. **Öffentlichkeit:** eine allgemeine Öffentlichkeit findet kaum statt – dazu fehlen ihr auch die Räume; sie weicht der Privatheit und einer organisierten Dienstleistungsgesellschaft
6. **Leistungsfähigkeit:** Disfunktion und Mobilitätszwänge, ungleichzeitige Infrastrukturausstattung und Umweltzerstörung mindern die Leistungsfähigkeit der Stadt

Wer baut die Stadt für wen?

Eine überforderte, teilweise willkürliche Planung trifft auf renditeorientierte Investments, sich selbst verwirklichende bürgerliche Milieus und ein auf Selbsthilfe verwiesenes Prekariat

Folie 120: Liberalisierte Stadt und Megacities

Der Blick über den Tellerrand zeigt das Phänomen der sozialen Segregation in seiner extremen städtebaulichen Ausprägung zwischen Slum und Gated Community; und er zeigt uns die Entgrenzung städtischen Wachstums in Form von Megacities zwischen chaotischer Funktionsmischung und Mobilität fordernder Funktionstrennung als Begleiterscheinungen des Postfordismus und der Globalisierung in den USA sowie den Entwicklungs- bzw. Schwellenländern. Er zeigt uns das Aufbegehren der US-amerikanischen Eliten im Rückgriff auf städtebauliche Prinzipien der traditionellen Europäischen Stadt.

Postmoderne Architektur und Städtebau

Auch in Deutschland stehen wir seit Ende der 60er / Anfang der 70er Jahre vor neuen Herausforderungen des gesellschaftlichen Strukturwandels.

Postfordismus

Gesellschaftliche Strukturelemente

- neue Produktionsmittel befördern die Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft
- neue Konsummodelle und Erlebnisgesellschaft,
- zunehmende Umweltbelastungen,
- soziale Disparitäten und räumliche Segregation,
- zunehmende Individualisierung,
- Neubewertung von Kultur und Bildung,
- Flexibilisierung gesellschaftlicher Macht,
- Globalisierung einschließlich Migration und Integrationsproblemen

Folie 121: Gesellschaftliche Strukturelemente des Postfordismus

Die Prosperitätsspirale des fordistischen Entwicklungsmodells überschritt in den sechziger Jahren ihren Höhepunkt und mündete zu Beginn der Siebziger in eine Phase krisenhafter Konjunkturschwankungen und tiefgreifender Strukturveränderungen. Die besonderen Wachstumsbedingungen der Rekonstruktionsära der Nachkriegszeit waren offensichtlich ausgeschöpft. Unter den Bedingungen des Postfordismus und der Globalisierung, des Übergangs von der Industrie- zur Wissens- und Dienstleistungsgesellschaft sind die Städte in vielfältiger Weise betroffen: Als Folge der globalen Wettbewerbs- und Investitionsstrategien von Unternehmen sind sie einem zunehmenden Standortwettbewerb um Investitionen, Arbeitsplätze und qualifizierte Arbeitskräfte ausgesetzt. Sie sind Ziel internationaler Migrationsprozesse...; sie sind eingebunden in die globalen Informations- und Kommunikationsnetzwerke, die die Entwicklung und die Produktion von Waren und Dienstleistungen, den Handel und Transport, die private und öffentliche Verwaltung, Wissenschaft und Kultur sowie die private Kommunikation und Unterhaltung durchdringen. Aber auch die Globalisierungskräfte wirken keineswegs eingleisig in Form einer räumlichen Dispersion der Ökonomie, einer Erosion sozialstaatlicher Arrangements oder einer Nivellierung kultureller Unterschiede. Der Auflösung tradierter Standortbindungen stehen neue Standortbindungen gegenüber, und der komplementäre Prozess zur „Entbettung“ ist die „Rückbettung“. Der Tendenz zur Nivellierung kultureller Unterschiede steht die Revitalisierung lokaler Kulturen und Identitäten gegenüber. Wie in vielen anderen Ländern zeigt sich auch im deutschen Städtesystem, dass Globalisierung und Informatisierung nicht – wie von vielen Experten prophezeit – zu einer Auflösung der Städte, sondern zu einer Neubewertung der Stadt und zur Herausbildung einer neuen Form städtischer Zentralität in Form der Metropolisierung führen. In den Global Cities konzentrieren sich die Kontroll-, Integrations- und

Steuerungsfunktionen der global verteilten Wertschöpfungsketten. (vgl. Häußermann/Läpple/Siebel, 2008, S. 159ff)

Unter diesen neuen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen des Postfordismus kommt „nach“ der Moderne im wissenschaftlich-künstlerischen Bereich der Begriff der **Postmoderne** auf.

In der Postmoderne steht nicht die Innovation im Mittelpunkt des (künstlerischen) Interesses, sondern eine Rekombination oder neue Anwendung vorhandener Ideen. Die Welt wird nicht auf ein Fortschrittsziel hin betrachtet, sondern vielmehr als pluralistisch, zufällig, chaotisch und in ihren hinfälligen Momenten gesehen. Im Bereich der Architektur und des Städtebaus ist die Postmoderne tendenziell als Ablehnung eines doktrinären Verbindlichkeitsanspruchs und als eine pluralistische Grundhaltung in Bezug auf Methoden und Konzepte im Sinne eines „anything goes“ zu verstehen. (vgl. Wikipedia: Postmoderne, Postmoderne Architektur)

„Bereits 1966 war mit Aldo Rossis Schrift „L'architettura della città“ die zumindest für Europa folgenreichste Neubestimmung urbanistischer Leitbilder erschienen. Rossi attackierte das modernistische Dogma, wonach die Form aus der Funktion erwachse. Vielmehr sei... historisch belegt, dass sich die prägnante, ortsbezogene Form vielfältigen Nutzungen anpasse. Aus den lebens- und geschichtsfremden Stadtutopien der ersten Jahrhunderthälfte und den Machbarkeitsphantasien der Nachkriegsplaner zog Rossi die Konsequenz, dass Städtebau nicht Stadtauflösung und voraussetzungslose Totalplanung bedeuten könne. Am Ort selbst und von seiner Analyse ausgehend seien die Probleme der Stadt zu lösen.“ (Hesse, S. 161)

So befand Robert Venturi in seiner Publikation „Learning from Las Vegas“ (1974), die main street – die von Reklameschildern und Reklamebauten flankierte Hauptstraße jeder durchschnittlichen nordamerikanischen Stadt, Emblem des Kitsches und der Banalität, Gegenstand von ebenso empörten wie folgelosen Protesten, Objekt der verächtlichen Ablehnung nahezu sämtlicher Intellektuellen – sei genau betrachtet „almost allright“, ganz in Ordnung.“ (Lampugnani, S. 790)

Die Postmoderne ist eine Architektur der Erinnerung; sie sieht Tradition nicht als etwas, das überwunden werden muss, so wie es in der Moderne geschah, sondern als eine Sammlung von Möglichkeiten, derer sie sich bedient; sie ist ihrem Wesen nach eklektizistisch. Dabei setzt die Postmoderne gern auf die Anwendung – nicht Adaption - antiker, klassischer Architekturelemente.

Die Postmoderne lehnt bloßen Funktionalismus ab. Baukonzept wie auch Fassade werden zum Bedeutungsträger und erzählen Geschichten. Daher rührt auch die Stilrichtung des Dekonstruktivismus, der nicht auf historische Stilelemente zurückgreift, sondern auf das Neue, Experimentelle, technisch Mögliche setzt. Die geschaffene Architektur soll sich in das Ensemble einfügen und sich nicht wie in der expressionistischen Moderne als eigenständiges bildhauerisches Werk darstellen. Grundsätzlich gilt nicht „form follows function“, sondern „form follows fiction“. (vgl. Wikipedia: Postmoderne Architektur).

Postmoderner Städtebau



Piazza d'Italia, New Orleans
Arch. Charles Moore, 1990



Atlantis auf Teneriffa, Entwurf
Arch. Léon Krier, 1986

Folie 122: links: Piazza d'Italia in New Orleans, Arch. Charles Moore, 1990; (Quelle: wikipedia), rechts: Atlantis auf Teneriffa, Arch. Léon Krier, Vogelperspektive, 1986, (Quelle: Lampugnani, S.829)

Entsprechend definiert der Luxemburger Léon Krier den Traum von der Stadt in seinem Entwurf für Atlantis auf Teneriffa (1986) als eine feingliedrige, kompakte und weitgehend orthogonale urbane Struktur mit kleinen Blockgrößen und einer differenzierten Hierarchie vom Boulevard über Alleen und Straßen bis hin zu Gassen und Passagen. Geometrische Plätze bilden Brenn- und Orientierungspunkte im Netz des öffentlichen Stadtraumes. Die Bebauung schreibt einfache historische Grundtypen der Klassik fort – wobei die Hauptelemente Akropolis als Stadtkrone, Agora als öffentlicher Ort, eine Mauer als Begrenzung der Stadt und hängende Gärten im Übergang zur freien Landschaft aus der griechischen Antike übernommen werden.

Den Städtebau wünscht sich der Katalane Ricardo Bofill so, wie er sich in Italien zwischen Mittelalter und Renaissance vollzogen hat: als ein ständiges Weiterbauen an der überlieferten Substanz mit jeweils epochenspezifischen neuen Elementen. Seine Giebelfenster und Säulenspaliiere versteht der Architekt nicht als Kopien oder Antikenverschnitt, sondern als Fortentwicklung einer Formensprache mit minimalistischem Vokabular.

Schon 1980 entstand in Montpellier/Südfrankreich der von Ricardo Bofill entworfene Stadtteil Antigone im Zitatstil der Postmoderne. Als Wohngebiet mit besonderem Augenmerk auf öffentliche Räume ist das Viertel heute trotz seines Anteils von 30% Sozialwohnungen, seinen gewollten Disfunktionen zwischen Wohnungsgrundriss und Fassade sowie der besonderen Formensprache, wohl aber auch wegen seiner günstigen Lage zum Zentrum hin, besonders begehrt.

Postmoderne Architektur und Städtebau



Stadtteil Antigone/Montpellier (F)
Arch. Ricardo Bofill, ab 1980



Folie 123: Stadtteil Antigone/Montpellier, Arch. Ricardo Bofill (Quelle:NN)

Der Architekt und Stadtplaner Rob Krier (Bruder von Léon Krier) entwirft 1998 den Stadtteil Vleuterweide/Utrecht (Niederlande) für 15.000 Einwohner, der seit 2000 realisiert wurde.

Postmoderne Architektur und Städtebau



Stadtteil Vleuterweide / Utrecht (NL),
Arch. Rob Krier
Entwurfsskizze und Masterplan, 1998



Folie 124: Stadtteil Vleuterweide/Utrecht, Arch: Rob Krier, (Quelle: links: Deutsches Architekturmuseum, in: Süddeutsche Zeitung 13.09.2005, rechts: www.vleuterweide.n)

Nachhaltige Stadtentwicklung

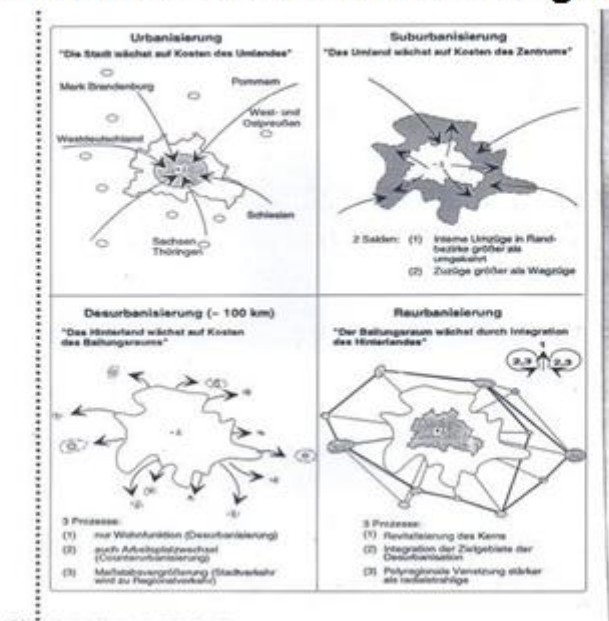
Die städtebauliche Ausgangslage in Deutschland unter den Bedingungen des Postfordismus ist differenziert und erfährt einen anhaltenden Paradigmenwechsel:

- während sich in den meisten europäischen Ländern eine einzige dominante Global City herausgebildet hat, verfügt Deutschland historisch über ein Netz mehrerer leistungs- und innovationsfähiger Städte, die ein Metropolensystem bilden, das sich als zukunftsfähige Alternative zu dem stark zentralisierten Modell der Global City erweisen könnte.
- einerseits profitieren von den Wachstumsbedingungen nur wenige Metropolregionen und ihre Städte; der demographische Wandel führt trotz zunehmender Migration in diesen begünstigten Städten zwar nicht zu unlöslichen Bevölkerungszuwächsen. Aber besondere Herausforderungen bilden die Integration von Migranten, die Polarisierung von Arm und Reich, die Instandhaltung und Modernisierung der Infrastruktur, die Flexibilisierung der Arbeit sowie die Förderung von Bildung, Wissenschaft und Kultur auf hohem, möglichst internationalem Niveau.

Die Tendenz zur Reurbanisierung kann dabei auf Innenentwicklungspotentiale zurückgreifen, die aufgelassene Grundstücke und Konversionsflächen von Industrie, Gewerbe, Bahn, Post, Häfen, Militär, Krankenhäusern, Kirchen ermöglichen. Die multifunktionale Aufwertung der City, die Sanierung und Modernisierung Innenstadt-naher Altbauquartiere und von Großsiedlungen, der Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs sowie die Entwicklung und Vernetzung von Frei- und Naherholungsräumen bieten den deutschen Großstädten entsprechend dem Leitbild der „kompakten Stadt“ bzw. „Stadt der kurzen Wege“ vielseitige Chancen, im globalen Wettbewerb zu bestehen. Das Konzept der Metropolregionen muss dabei der Aufgabe der Gatewayfunktion mit ihren Anforderungen an international bedeutsame Infrastrukturen (Flughäfen, Straßen- und Bahnverbindungen, Güterverteilzentren, Häfen) gerecht werden.

- andererseits stellt die zunehmende Zentrenorientierung schrumpfende Mittel- und Kleinstädte und strukturschwache Regionen vor besondere Herausforderungen. Die sich neu herausbildende, sich qualitativ verändernde Siedlungsstruktur erfordert neue Konzepte zur Ausstattung und Erreichbarkeit öffentlicher und privater Infrastruktureinrichtungen und Dienstleistungen. Im Maßstab von Raumordnung und Regionalentwicklung sind dafür die Zentrale Orte Konzepte zu überprüfen und auf Basis eines interkommunalen Diskurses realistisch, integrierte Siedlungsentwicklungskonzepte zu entwickeln. (siehe hierzu: Güldenbergh, „Strategien für den Umbau ländlicher Siedlungen“, in: RaumPlanung, Heft1/2012)

4 - Phasen Schema Stadtentwicklungszyklus

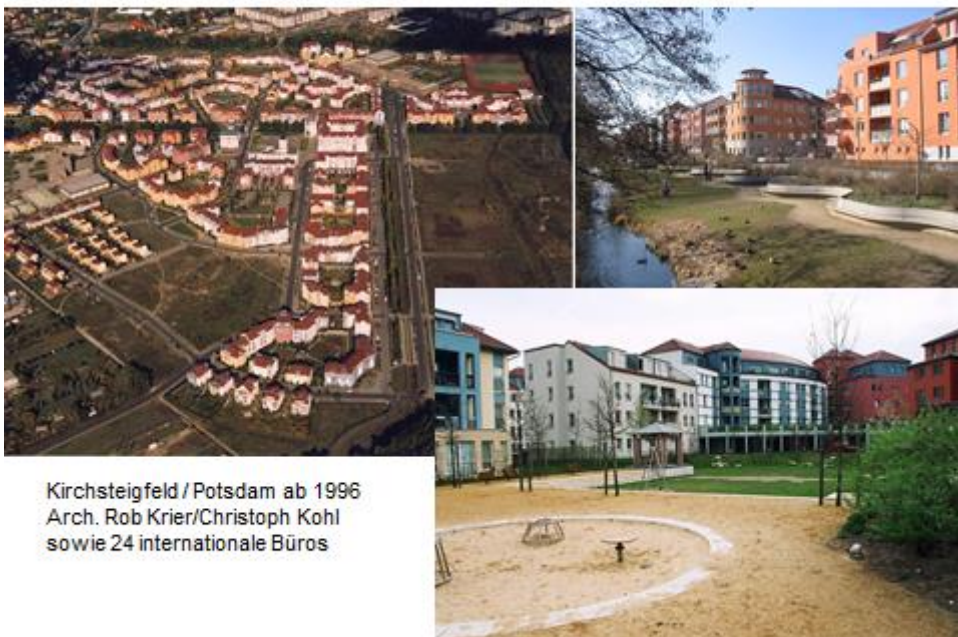


Folie 125: 4-Phasen Schema des Stadtentwicklungszyklus, (Quelle: Politische Ökonomie, Nr.29/30, Dezember 1992)

Unter den sozioökonomischen, demographischen Rahmenbedingungen des Postfordismus sind neue Entwicklungen ganzheitlicher, integrierter Stadtteile selten geworden.

Dennoch sei insbesondere wegen ihres Reflexes postmoderner Architekturtheorien auf die beispielhafte Stadtteilentwicklung von Kirchsteigfeld in Potsdam verwiesen.

Nachhaltige Stadtentwicklung



Kirchsteigfeld / Potsdam ab 1996
Arch. Rob Krier/Christoph Kohl
sowie 24 internationale Büros

Folie 126: Stadtteil Kirchsteigfeld, Potsdam, ab 1996, Arch. Rob Krier u.a., (Quelle: google Kirchsteigfeld)

Unter Leitung des Wiener Büros Rob Krier/ Christoph Kohl wurde mit der Potsdamer Vorstadt Kirchsteigfeld zwischen 1993 und 1998 das größte städtebauliche Neubauprojekt für ca. 5000 Einwohner verwirklicht. Der Stadtteil wurde von einem privaten Bauträger errichtet und verfügt über (derzeit) 2700 Wohnungen, einen Stadtbahnanschluss, eine funktionierende Infrastruktur mit Gewerbe, Dienstleistungen und öffentliche Einrichtungen bis hin zu einer von Rob Krier entworfenen futuristisch anmutenden Kirche an einem zentralen Platz. Das Grundkonzept liefert eine Geschichts-bewusste, an den klassischen Stadtmodellen der Europäischen Stadt orientierte, unregelmäßige Blockrandbebauung mit relativ schmalen alleeartigen Straßen und unterschiedlich gestalteten Plätzen. Die Maßstäbe sind human, die Gebäude überwiegend 4-geschossig, teilweise 3-geschossig mit Staffelgeschoss; die für Wohnen schwer zu nutzende Erdgeschoßzone wird überwiegend für 50% der erforderlichen PKW-Stellplätze genutzt; die Wohnungsgrößen und Grundrisse sind vielfältig, 67% Mietwohnungen stehen (nur ?) 23% Eigentumswohnungen gegenüber. Die Mieten liegen zwischen 5,- und 7,- €/qm kalt, die Erwerbskosten bei 2000,- €/qm Wohnfläche. Für die individuelle Erscheinung der Bebauung sorgt die parzellierte Vergabe an 24 verschiedene, teilweise international renommierte Architekturbüros und ein Konzept auffälliger, Identität stiftender Farben. Der Stadtraum wird aufgewertet durch eine qualitätsvolle Landschafts- und Gartengestaltung. Befragungen haben eine relativ hohe Zufriedenheit ermittelt.

In Hannover wurde im Zuge der EXPO 2000 von 1996 bis 2000 noch ein neuer vielfältiger Stadtteil für derzeit 7.200 Einwohner und 3000 nahebei gelegene Arbeitsplätze (LBS-Nord, Finanz-Informatik etc.) am Stadtrand auf dem Kronsberg errichtet. Motto: „Ökologische Optimierung Kronsberg“.

Nachhaltige Stadt



Nachhaltiger Stadtteil Kronsberg ab 1992
Quelle: Modell Kronsberg (2000), S.23 ff

Folie 127: Nachhaltiger Stadtteil Kronsberg, (Quelle: Modell Kronsberg – nachhaltiges Bauen für die Zukunft, Hrsg. Landeshauptstadt Hannover, 2000)

Nachhaltige Stadt



Stadtteil Kronsberg, Hannover ab 1996



Folie 128: Nachhaltiger Stadtteil Kronsberg, (Quelle: Hannover-Kronsberg 2013 – 15 Jahre Erfahrung mit einem nachhaltigen Wohnprojekt, Hrsg. Landeshauptstadt Hannover, 2013)

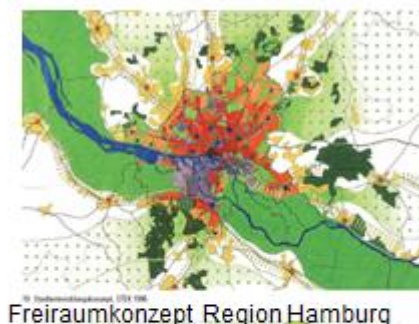


Folie 129: Wohngebäude Kronsberg, (Quelle: ebd.)

Zwar wird auf postmoderne gestalterische Reflexe verzichtet, aber das hierarchisch orthogonale Erschließungssystem und die schachbrettartig angelegten Quartiere mit jeweils einem internen Park orientieren sich am Ideal der hellenistischen Stadt. Die Baublöcke sind weiter geöffnet als beim Kirchsteigfeld, wirken entlang der Stadtbahn (und ihren drei Haltepunkten) mit fünf Geschossen und einer GFZ von 1,2 reichlich

urban, bewegen sich aber mit den überwiegend vier Geschossen noch in humaner Maßstäblichkeit; zum Hang hoch nimmt die Höhe der Gebäude ab und geht in Zeilenbebauung für Reihenhäuser mit einer GFZ von 0,7 über. Der Stadtteil wurde nach den neuesten Erkenntnissen über ökologisches Bauen und Wohnen im Sinne der Agenda 21 geplant und gebaut. Kennzeichnend sind: flächensparendes, ökologisches Bauen, energetische Optimierung durch flächendeckende Niedrigenergiehausbauweise, umweltverträgliche Systeme der Energieversorgung (Nahwärmesystem kombiniert mit zwei Blockheizkraftwerken, Windkraft- und Solarprojekten), umweltfreundlicher Verkehr, qualitätsvolle Freiflächen, Mulden-Rigolen-System für Niederschlagwasser sowie eine kooperative, partizipative Projektentwicklung. Da die Baulose überwiegend blockweise vergeben wurden, fehlt es bei den Mietwohnungskomplexen an einem individuellen Erscheinungsbild wie beim Kirchsteigfeld. Die Mieten differieren je nach Art der öffentlichen Förderung von 2700 Wohnungen; sie betragen derzeit 5,60 – 6,30 €/qm wobei Zweckbindungen und Zinsfreiheit aufgrund der öffentlichen Förderung ab 2013 auslaufen und die Stadt vermutlich ihre 20% Belegrechtswohnungen nachverhandeln muss (soweit diese nicht im Eigentum der städtischen GBH sind); der Anteil an selbst genutzten Eigentumswohnungen beträgt 20% mit steigender Tendenz. Trotz des relativ hohen Anteils an Migranten (42% gegenüber sonst 25%), Arbeitslosen (15% sonst 8%), Transferleistungsempfänger (30% sonst 15%) ist die Kronsberg-Siedlung kein Problemstadtteil. Dies liegt in erster Linie an der herausragenden Ausstattung mit öffentlichen und privaten sozialen Einrichtungen, der hohen Wohn- und Freizeitqualität, der guten Einbindung in die umgebende Landschaft. Die Wohnzufriedenheit ist hoch, erste Umzugsketten von Mietern in selbst genutztes Wohneigentum finden statt, Graffiti und Vandalismus sind unauffällig. (vgl. Hannover-Kronsberg – 15 Jahre Erfahrung mit einem nachhaltigen Wohnprojekt, Hrsg. Landeshauptstadt Hannover, 2013)

Nachhaltige Stadt



Folie 130: links: Freiraumkonzept Region Hannover, (Quelle: Regionales Raumordnungsprogramm 2005, Hrsg. Region Hannover, 2005), rechts: Freiraumkonzept Hamburg, 2007, (Quelle: Räumliches Leitbild, Hrsg. Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, 2007)

Seit den 90er Jahren werden für die Großstädte und ihre Regionen **Freiraumkonzepte** entwickelt, die über ihre ökologischen Funktionen des Natur- und Landschaftsschutzes sowie des Klima- und Bodenschutzes hinausgehen und das strategische Ziel verfolgen, Naherholungsräume zu sichern und zu entwickeln sowie die Siedlungsentwicklung zu strukturieren und zu begrenzen.

Den viel beachteten Anfang machte Frankfurt/Main zu Beginn der 90er Jahre mit der öffentlichen und Fachdiskussion der Planung eines „GrünGürtel Frankfurt“. Dabei wurde auf Ideen der Stadtentwicklung aus den 30er Jahren zurückgegriffen, die aber erst 60 Jahre später mit dem wachsenden Umweltbewusstsein der Bevölkerung erneut zur Diskussion gestellt werden konnten. Unter beispielhafter Einbeziehung der Bevölkerung, der Fachleute, der Politiker von Stadt und Umlandgemeinden und unter Begleitung der Medien wurde mit Hilfe von Aktionen zur Aneignung der Freiräume das Bewusstsein für notwendige Maßnahmen geschärft. Der „GrünGürtel Frankfurt“ wurde nicht nur im Flächennutzungsplan planungsrechtlich gesichert, es wurden auch Finanzmittel zum Ankauf von Grundstücken zur Entwicklung von Natur und Landschaft sowie von Freizeit- und Erholungseinrichtungen bereit gestellt. (vgl. Vision offener Grünräume – GrünGürtel Frankfurt, Hrsg. Tom Königs, Frankfurt/Main, 1991)

Auf der Ebene der Regionalplanung entwickelte der Kommunalverband Großraum Hannover (heute: Region Hannover) erstmals ein Kernstadt und Umlandgemeinden übergreifendes Konzept der Freiraumsicherung und -entwicklung, das im Regionalen Raumordnungsprogramm 1990 planungsrechtlich festgelegt wurde.

Dabei wurden als Freiraumfunktionen unterschieden: Natur- und Artenschutz, Erholung, Klima, Landwirtschaft, Wald und Gliederung des Siedlungsraumes. Zur Sicherung und Entwicklung dieser Funktionen wurden drei Maßnahmebündel erarbeitet:

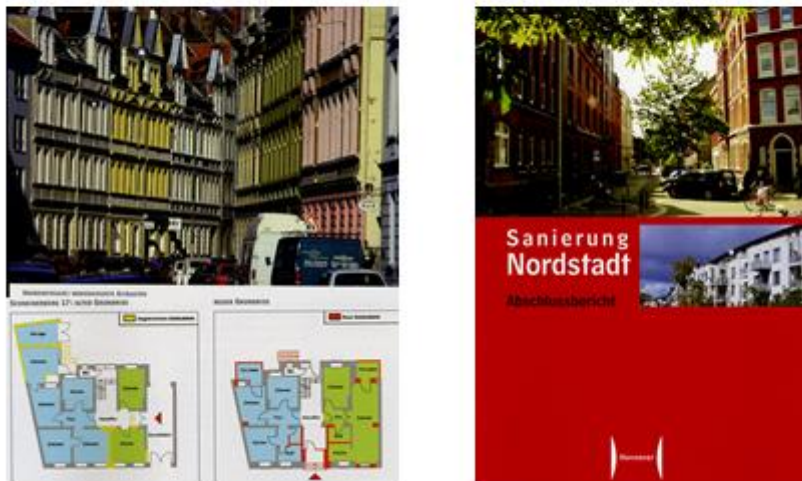
1. ein Siedlungserweiterungskonzept als Abwägungsgrundlage mit Belangen der Freiraumsicherung und –entwicklung,
 2. eine Erfassung besonderer Gefährdungsbereiche der Freiräume zum Beispiel durch Vorhaben zur Siedlungserweiterung, zur Verkehrsinfrastruktur, zu Ver- und Entsorgungseinrichtungen, zum Bodenabbau,
 3. Maßnahmen zur aktiven Freiraumsicherung und –entwicklung; darunter fallen
 - a) agrarstrukturelle Maßnahmen z.B. zur Sicherung von landwirtschaftlichen Betrieben, Bewirtschaftungsauflagen zum Bodenschutz, Einbindung landwirtschaftlicher Nutzflächen in ein Netz von Naherholungswegen und/oder die Biotopvernetzung
 - b) landespflegerische Entwicklungsmaßnahmen, z.B. Renaturierung von Flussläufen
 - c) Naherholungsmaßnahmen, z.B. neue Parks, Erschließung von Fuß- und Radwegenetzen, Freizeiteinrichtungen
 - d) Forstliche Maßnahmen, z.B. Stabilisierung des Waldes
 - e) Renaturierung von Brachen, z.B. Wiedereingliederung von Gewerbebrachen, Renaturierung von Bodenabbaugebieten, Deponien etc
 - f) Schaffung eines Fonds zum Grunderwerb und zur Durchführung von Sicherungs- und Entwicklungsmaßnahmen sowie der Öffentlichkeitsarbeit.
- (vgl. Güldeberg, 1992, S.121ff)

Das Freiraumsicherungskonzept für die Region Hannover hat sich bewährt und wurde in den folgenden Regionalen Raumordnungsprogrammen fortgeschrieben.

Erschlossen wird es durch einen von der Bevölkerung gut angenommenen „Blauen Ring“, ein Fuß- Wander- und Radwegesystem, markiert durch Kunst im öffentlichen Raum und angereichert um besondere Ziele wie Badeteiche, Industriedenkmäler, Parks, Restaurants etc.

Ähnliche Konzepte mit unterschiedlicher planungsrechtlicher Sicherung und Finanzierungsmöglichkeit haben Hamburg, das Ruhrgebiet, Stuttgart, München, Leipzig, Köln und Berlin. Mit seinem neuen Räumlichen Leitbild – „Wachsende Stadt – Grüne Metropole am Wasser“ von 2007 ergänzt Hamburg sein auf dem berühmten Federplan (Fritz Schuhmacher, 1920) beruhendes Landschaftsachsenkonzept um einen 2. Grünen Ring zwischen innerer und äußerer Stadt. Hervorzuheben ist das Ziel der Entwicklung von 8 neuen Stadtparks/Stadtteilparks sowie die Verzahnung vorhandener Parks untereinander. (vgl. Räumliches Leitbild, Hrsg. Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg 2008)

Nachhaltige Stadt



Städtebauliche Sanierung Hannover-Nordstadt 1984 - 2007

Folie 131: Wohnungsmodernisierung Sanierung Nordstadt Hannover, (Quelle: Sanierung Nordstadt – Abschlussbericht, Hrsg. Landeshauptstadt Hannover, 2007)

Nachhaltige Stadt



Engelbosteler Damm Südabschnitt



- Auf gewerblichen Brachflächen entstanden grüne Freiflächen.
- Versiegelte, düstere Höfe wurden zu lichten, wohnungsnahen Grünräumen umgestaltet.
- Für Fußgänger und Radfahrer wurden Flächen im Straßenraum zurück gewonnen. Durch den Bau neuer Wege wurden ihnen kürzere Verbindungen zu den wichtigen Punkten im Stadtteil ermöglicht.
- Ehemalige Durchgangsstraßen wurden zu ruhigen Wohnstraßen.
- Zahlreiche neue Bäume beleben heute die Straßen und Plätze.
- Sanierete Fassaden und architektonisch anspruchsvolle Neubauten sorgen für eine positive Ausstrahlung.
- Mit der vorbildlichen Modernisierung von Gebäuden wurden überdurchschnittliche Effekte bei der Energieeinsparung erzielt (Blockheizkraftwerke, Fassadendämmung, Passivhausstandard).
- Die steigende Nachfrage nach alternativen Wohnformen fand genügend Raum in Alt- und Neubauten.

Folie 132: Umbau Engelbosteler Damm, U-Bahntunnel Sanierung Nordstadt, (Quelle: Sanierung Nordstadt – Abschlussbericht, Hrsg. Landeshauptstadt Hannover, 2007)

Die maßgeblichen Aufgaben der Stadtentwicklung vollziehen sich seit den 70er Jahren im Rahmen von Stadtsanierung und Stadtumbau.

Mit dem Städtebauförderungsgesetz von 1971 (BauGB §136ff) vollzieht sich ein Paradigmenwechsel von der Flächensanierung hin zur behutsamen, erhaltenden Modernisierung insbesondere der City-nahen Altbauquartiere sowie der historischen Altstädte, soweit diese nicht den aufwertenden Aktivitäten der Bürger/Eigentümer selbst überlassen werden können. Das Städtebauförderungsrecht eröffnet in den dafür festgelegten Gebieten weitgehende Eingriffsrechte der öffentlichen Hand in die Eigentumsverhältnisse zur Verhinderung von Bodenspekulation und Fehlentwicklungen. Obwohl es weiterhin Ziel war und ist, die Innenstädte und die sie umgebenden Altbauquartiere funktional aufzuwerten, wurde und wird die erhaltende Stadterneuerung unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange politisch gestützt und finanziell gefördert.

Ziele der erhaltenden Stadterneuerung sind die Beseitigung städtebaulicher Missstände sowie von Funktionsstörungen. Maßnahmen sind beispielsweise:

- Verbesserung der Wohnverhältnisse durch Instandsetzung und Modernisierung von Gebäuden, zeitgemäße Grundrisse, Sanitärausstattung und energetische Aufrüstung
- Verbesserung des Wohnumfeldes durch Abriss, Begrünung, Parks, neue Wegeverbindungen, Kinderspielplätze, Bolzplätze
- Verkehrsberuhigung durch Ausschluss von Durchgangsverkehr, Verbesserung des ÖPNV, Wohn-, Spiel- und Fahrradstrassen, Parkhäuser
- Wirtschaftliche Entwicklung durch Aussiedlung störender Betriebe, Ansiedlung nicht störender Betriebe, Stärkung des lokalen Einzelhandels
- Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange

Begleitet werden die Konzepte und Maßnahmen von einer institutionalisierten, partizipativen Bürgerbeteiligung. (vgl. Melhorn, 2012, S. 371)

Nachhaltige Stadt



Folie 133: Rückbau einer Großsiedlung in Chemnitz, (Quelle: Handlungskonzept Wohnen für Chemnitz, Stadtbüro Hunger, 2005)

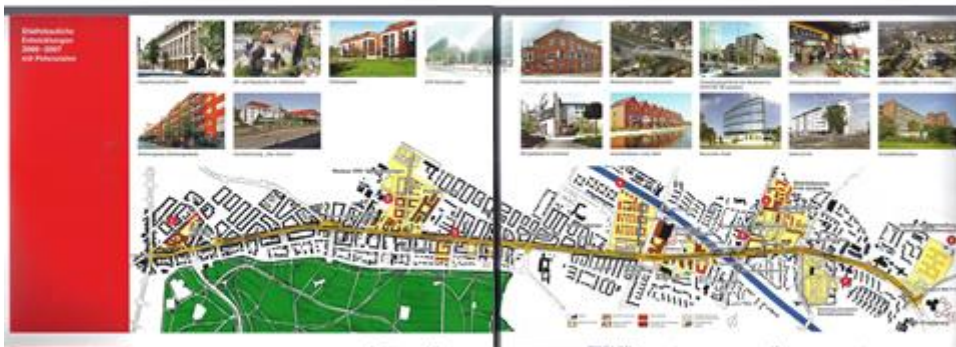
Eine weitere Anpassung an die sich verändernden Rahmenbedingungen schrumpfender Städte und einer sich verschärfenden Segregation erfährt das Städtebaurecht 2004 (BauGB §§ 171aff und 171e) mit den Förderprogrammen „Stadtumbau“ und „Soziale Stadt“.

„Stadtumbaumaßnahmen sind Maßnahmen, durch die in von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten – wie dauerhaftes Überangebot von baulichen Anlagen für bestimmte Nutzungen, namentlich für Wohnzwecke – betroffenen Gebieten Anpassungen zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen vorgenommen werden.“

„Maßnahmen der Sozialen Stadt sind Maßnahmen zur Stabilisierung und Aufwertung von durch soziale Missstände benachteiligten Ortsteilen...“

Insbesondere in den ostdeutschen Städten, aber auch in den vom sozialen Wohnungsbau einseitig geprägten Großsiedlungen in westdeutschen Städten werden der Abriss und Rückbau problembelasteter oder leerstehender Hochhäuser zur Lösung städtebaulicher Missstände oder zur Marktberreinigung genutzt.

Nachhaltige Stadt



Podbielskistraße „Eine Straße verändert ihr Gesicht“, Hannover 2007

Folie 134: Entwicklung der Podbielskistraße Hannover, 2000 – 2007, (Quelle: „Podbielskistraße – eine Straße verändert ihr Gesicht“, Hrsg. Landeshauptstadt Hannover, 2007)



Folie 135: Umnutzung der Bahlsen-Keksfabrik an der Podbielskistraße Hannover, Stand 2015, (Quelle: Aushang vor Ort, Photo: Güldeberg)

Über die Möglichkeiten des besonderen Städtebaurechts darf nicht vergessen werden, dass sich wesentliche Entwicklungen im privatwirtschaftlichen Kontext auf Basis des allgemeinen Baurechts vollziehen. Dabei bieten der andauernde

Strukturwandel der gewerblichen Wirtschaft und die Verlagerung von Gewerbebetrieben sowie diverse Konversionsflächen große Potentiale für die Innenentwicklung unserer Städte. Das Beispiel der städtebaulichen Entwicklung der Podbielskistraße in Hannover zeigt wie im Rahmen des städtebaulichen Leitbildes einer sternförmigen Entwicklung und des allgemeinen Baurechts ehemalige Industrie- und Gewerbebestände mittelständischer und großer Firmen (Bahlsen, Pelikan-Werk, Grammophon, Jänecke+Schneemann, Geha-Werke, Samen-Meisert) umgenutzt werden zugunsten von Einzelhandel, integrierten Einkaufszentren, Dienstleistungen wie z.B. Autohäusern, Verwaltung insbesondere von Versicherungen, Gastronomien und gehobenem Wohnungsbau. Initiiert durch den öffentlichen Ausbau einer attraktiven Stadtbahnlinie erfolgt die anhaltende Umstrukturierung und vielfältige Umnutzung aber auch die Bestandsmodernisierung entlang der Podbielskistraße durch private Investoren. In diesem Zusammenhang spricht man auch von städtebaulichen Aktivzonen im Unterschied zu Passivzonen, die den Einsatz von Maßnahmen der Sanierung, des Stadtumbaus und der Sozialen Stadt im Rahmen des besonderen Städtebaurechts erforderlich machen. Mit diesem Positivbeispiel soll nicht über problematische Entwicklungen, gar Fehlentwicklungen, wie den schwierig zu beherrschenden und ambivalenten Erscheinungen von großen, städtebaulich nicht integrierten Einzelhandelszentren hinweggetäuscht werden.

Nachhaltige Stadtentwicklung

Im Postfordismus eine repräsentativ demokratische Organisation mit oligarchischen Tendenzen und den städtebaulichen Merkmalen:

1. **Zentralität?** Qualifizierung der City durch Verbesserung des Stadtbildes und Vielfalt der Nutzungen; daneben dezentrale Konzentration in Nebenzentren / Zentralen Orten
2. **Funktionsmischung?** Rückkehr zur kleinräumlichen Funktionsmischung; parallel dazu Einzelhandel an konkurrierenden, autogerechten Standorten
3. **Einheitlichkeit?** Vielfalt der Wohnformen entsprechend den zunehmend unterschiedlichen Lebensstilen einer pluralistischen Gesellschaft bis hin zur sozialen Segregation einer sich in Arm und Reich polarisierenden Stadtgesellschaft
4. **Begrenzung?** Ja, durch das Prinzip der dezentralen Konzentration entsprechend dem Regionalstadtmodell und strukturierenden Freiräumen (Grüne Ringe und Achsen)
5. **Öffentlichkeit?** Rückgewinnung und Aufwertung vorhandener sowie Entwicklung neuer öffentlicher Räume, Plätze, Parks aber auch Strassen als z.B. „shared spaces“
6. **Leistungsfähigkeit?** Hohe räumliche Leistungsfähigkeit durch Möglichkeit kleinräumlicher Funktions- und Nutzungsmischung im Zuge des industriellen Strukturwandels und durch einen funktionsfähigen ÖPNV (Stadt der kurzen Wege), hohe Standards der technischen Infrastruktur im Interesse von Klima- und Umweltschutz, teilweise Gefährdung der sozialen und kulturellen Einrichtungen durch Sparzwänge der öffentlichen Hand und neoliberale Entstaatlichung bzw. Liberalisierung

Wer baut die Stadt für wen?

demokratisch gewählte Gebietskörperschaften (Stadt, Region) mit ihren Planungsämtern in Kooperation mit privaten Investoren unter Beteiligung der Bürger für eine pluralistische Gesellschaft und kommerzielle Interessen

Folie 136: Nachhaltige Stadtentwicklung

Helsinki – zum Beispiel

Bei der Frage, ob es denn bei allen widersprüchlichen Tendenzen der postfordistischen Stadtentwicklung in Europa so etwas wie ein positives Beispiel gibt, drängt sich Helsinki auf. Eine wachsende Stadt mit etwa 540 000 Einwohnern in ihren engeren Grenzen und etwa 1,2 Mio Einwohnern in dem miteinander verflochtenen Siedlungsbereich der Region Helsinki.

Auf Helsinki treffen mehrere idealtypische städtebauliche Planungsprinzipien zu:

Helsinki zum Beispiel

1. Identitätsstiftender Umgang mit architektonischer und städtebaulicher Geschichte
2. Zwischen öffentlichen und privaten Interessen ausbalancierter Stadtumbau
3. Funktions-, Nutzungs- und soziale Mischung
4. Einheitlichkeit des Stadtbildes bei Vielfalt der Wohnformen
5. Vorrang für den Öffentlichen Nahverkehr
6. Unterirdische Stadt und öffentlicher Grund und Boden als Chance für die Stadtentwicklung

Folie 137: Beispielhaftes Helsinki ?



Folie 138: Luftphoto Innenstadt Helsinki, (Quelle: Güldenber, 2013)

Das Luftphoto zeigt die Innenstadt von Helsinki mit seiner Lage an der Ostsee. Bemerkenswert ist der streng orthogonal ausgerichtete Grundriss der Innenstadt.



Folie 139: Vogelperspektive Senatsplatz Helsinki, (Quelle: Güldenber, 2013)

Der Senatsplatz im Zentrum Helsinkis ist das bedeutsamste städtebauliche Ensemble dieser relativ jungen Stadt. Innerhalb des orthogonalen Stadtgrundrisses errichtet, befinden sich die von dem deutschen Architekten Carl Ludvig Engel (1778 – 1840) im klassizistischen Stil ab Mitte des 19. Jahrhunderts entworfenen, für das politische, religiöse und kulturelle Leben wichtigsten Gebäude: der Dom (1839) in Überhöhung der Topographie auf einer Felskuppe errichtet und um den Platz herum (im Uhrzeigersinn) das Senatsgebäude (1822) als Sitz der Landesregierung, das alte Rathaus (1819), das Hauptgebäude der Universität (1832) und die Universitätsbibliothek (1840). Den Senatsplatz mit dem Südhafen verbindend liegt der Marktplatz mit dem neuen Rathaus (1833) dem Präsidentenpalais (1820), der schwedischen Botschaft und dem obersten Gerichtshof. Der Marktplatz ist zugleich Kai für die touristischen und Nahverkehrs-Fähren sowie für Boote der Fischer und Gemüsehändler an Markttagen, er ist Strasse einschließlich der Tram und zugleich wichtiges Bindeglied zwischen dem angrenzenden Stadtteil Katajanokka und der Esplanade sowie Vorhof der Repräsentationsgebäude.



Stadtplan Milet 479 v.C.



Isometrie Senatsplatz Helsinki

Folie 140: links: Stadtplan Milet 470 v.Chr., (Quelle: dtv-Atlas zur Baukunst, S. 166), rechts: Isometrie Senatsplatz Helsinki nach Prof. Ranko Radovic', (Quelle: Städtebaulicher Guide Helsinki, S. 96)

Mühelos ist die städtebauliche Orientierung an der hellenistischen Idealstadt erkennbar, wie sie von dem mit Stadtplanung für Helsinki beauftragten Politiker Albrekt Ehrenström (1762-1847) mit seinem Stadtplan von 1817 entworfen wurde. Stadtplaner und Architekt sind hier eine fruchtbare Symbiose eingegangen; Ehrenström und Engel waren miteinander befreundet.

Die Architektur spielt in Finnland eine die nationale Identität stiftende Rolle. Dies kommt im Erziehungs- und Bildungswesen sowie im respektvollen Umgang mit historischen Gebäuden zum Ausdruck. Die Gebäude und Plätze werden nicht lediglich im Sinne der Denkmalpflege äußerlich erhalten und restauriert, sondern sie werden wo immer möglich auch in der ihr zgedachten Funktion bewahrt. Notwendige Anpassungen an veränderte Anforderungen erfolgen durch geschickte, formal anspruchsvolle Um-, An- sowie Erweiterungsbauten und in respektvollem Umgang mit der städtebaulichen Situation. Beispielhaft hierfür sind der Anbau der Rotunda (Arch. Gustaf Nyström 1902-06) an die klassizistische Bibliothek, ihre später erfolgte unterirdische Erweiterung sowie die inzwischen erfolgte Ergänzung durch einen modernen Neubau (Arch. Hofrichter-Ritter, 2012) an einem der sich perlschnurartig nord-östlich entwickelnden Standorte der Universität.



Nationalbibliothek (1840) und Rotunde (1906)



Folie 141: links: Universitätsbibliothek 1840, Arch. Carl Ludvig Engel, Außen- und Innenansicht, rechts: Rotunda-Anbau 1906, Arch. Gustaf Nyström, Außen- und Innenansicht, (Quelle: Güldenber, 2013)



Folie 142: Neue Nationalbibliothek 2012, Arch. Hofrichter-Ritter, (Quelle: www.hofrichter-ritter.at)

Der Stadtumbau der an die Innenstadt angrenzenden Halbinsel Katajanokka in den 70er Jahren steht beispielhaft für den bewussten Umgang mit dem sich seit den 60er Jahren vollziehenden Hafenstrukturwandel.

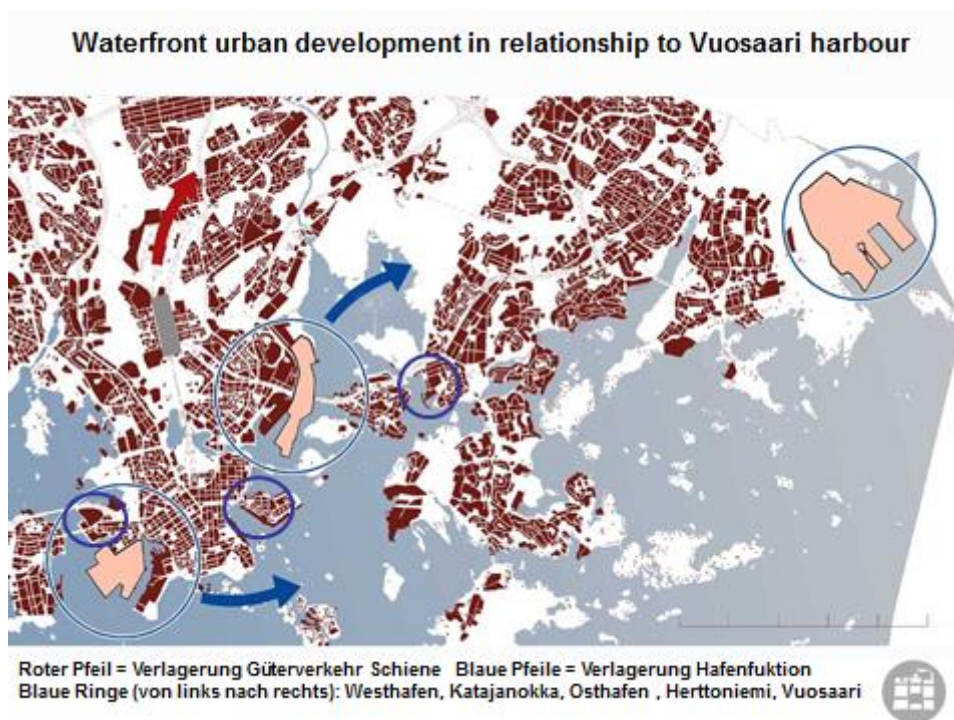


Stadtumbauprojekt Katajanokka 1970 – 87

- Abbau der Gleise
- Passagier- statt Frachthafen
- Militär wird ausgelagert
- Dock nach Vuossari (1974 -75) verlegt
- Wohnungsneubau für 3000 Einwohner 1979-1986
- Marine-Kasernen von C. J. Engel (1819) werden für das Verteidigungsministerium umgenutzt
- Ziegelsteinlagerhäuser werden umgenutzt
- Gefängnis wird zum Hotel umgenutzt
- Neubau einer Ausstellungshalle für Architektur und industrielles Design
- Jugendstilhäuser (1896-1913) werden restauriert
- Begehbare Uferzonen, Grünanlagen

Folie 143: Stadtumbau Katajanokka (Quelle: Güldenber, 2013)

Seitdem vollzieht sich auch in Helsinki der postfordistische Strukturwandel von der Industriegesellschaft zur Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft. Soweit die nahe dem Zentrum gelegenen Uferflächen nicht mehr für industrielle Zwecke, wie vor allem Schiffbau sowie für Stückgutumschlag und Lagerhaltung benötigt werden, ergeben sich Chancen für vielfältige wassernahe Nutzungen: dazu gehören Wohnen und Naherholung, Kreuzfahrttourismus und gehobene Dienstleistungen.



Folie 144: Übersicht Stadtumbauprojekte Helsinki, (Quelle: Güldenber, 2013)

Voraussetzung für den in Helsinki forcierten großmaßstäblichen und komplexen Stadtumbau ufernaher Flächen ist die Planung und Umsetzung eines alternativen Standortes für moderne Seeverkehr und den Containerumschlag in Vuosaari mit modernen Umschlageinrichtungen und entsprechenden Verkehrsanbindungen. In dem für Helsinki üblichen, schnellen Tempo ist der Stadtumbau des Westhafens und seinem Pendant Vuosaari inzwischen weit voran geschritten. Ruoholahti ist das erste im Bereich des Westhafens fertig gestellte Gebiet mit 8000 Einwohnern und etwa ebenso vielen Arbeitsplätzen.



Folie 145: Industrialisierung Westhafen um 1874, (Quelle: Güldenber, 2013)



Folie 146: Stadtumbaugebiete Westhafen um 2010, (Quelle: Güldenber, 2013)



Neuer Stadtteil Ruoholahti

Gebietsgröße	58 ha
Wohnungen	3500
Einwohner	7500
Arbeitsplätze	5000

- 1985 Beschluß, das Gebiet anderen Nutzungszwecken zuzuführen
- 1986 Flächennutzungsplanausschnitt Ruoholahti wird fertiggestellt.
- 1987 Mit dem Bau der U-Bahn und der Aufschüttung des Gebiets wird begonnen.
- 1988 Der allgemeine Planungswettbewerb wird entschieden.
- 1990 Der erste Bebauungsplan für einen Büro- und Geschäftsblock wird verabschiedet.
- 1991 Der Bebauungsplan für die ersten Wohnblöcke wird verabschiedet.
- 1991 Mit dem Bau der ersten Wohnblöcke wird begonnen.
- 1992 Die ersten Bewohner ziehen ein.
- 1993 Die U-Bahn nimmt den Verkehr nach Ruoholahti auf.
- 1997 Mit dem Bau des Büroviertels Ruoholahti wird begonnen.
- 1997 Mit der Aufschüttung des Gebiets an der Spitze von Munkkisaari wird begonnen.
- Der Ideenwettbewerb für das Munkkisaari-Ufer ist entschieden.



Folie 147: Vogelperspektive Entwicklung Ruoholahti 1985 – 1997, (Quelle: Güldenberg, 2013)

Der Stadtteil Ruoholahti steht für:

- eine gelungene Nutzungsmischung von Wohnungen, Büros, Bildungs- und Kultureinrichtungen, Nahversorgungs-, Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten;



Funktionsmischung in Ruoholahti

- Rot = Private Dienstleistungen und Verwaltung
- Blau = Öffentliche Einrichtungen
- Gelb = Wohnen
- Grün = Öffentliche Grünflächen

Folie 148: Konzept Nutzungsmischung Ruoholahti, (Quelle: Güldenberg, 2013)



Folie 149: Dienstleistungsgebäude, Uferpromenade, (Quelle: Güldenberg, 2013)



Folie 150: Dienstleistungsgebäude nachts, (Quelle: Güldenberg, 2013)

- eine optimale Verkehrserschließung durch Tram, Metro, ein hierarchisch gegliedertes Straßennetz, teilweise getrennte Fuß- und Radwege und die wasserseitige Erschließung für Boots- und Fährverkehre;



Folie 151: Masterplan unterirdische Stadt Helsinki, (Quelle: Güldenber, 2013)

- die äußerlich relativ einheitlichen 5 bis 6-geschossigen Wohngebäude relativ hoher städtebaulicher Dichte gliedern sich halboffen um private Innenhöfe und beinhalten ein auf soziale Durchmischung ausgelegtes, teilweise öffentlich gefördertes differenziertes Wohnungsangebot unterschiedlicher Rechtsformen (Eigentum, Mietkauf, Miete)



Folie 152: Wohngebäude 5- 6geschossig, (Quelle: Güldenber, 2013)

Wohnungsmix nach Finanzierung und Eigentum



Folie 153: Wohnungsmix nach Finanzierung und Eigentum, (Quelle: Gülденberg, 2013)

- eine nachhaltige Entwicklung, indem zum Beispiel die Kohleversorgung des Kraftwerks auf unterirdische Transportwege und Kavernen umgestellt wurde oder die ehemalige Kabelfabrik als identitätsstiftendes Gebäude erhalten und zu einem großen, den Stadtteil übergreifenden Kulturzentrum umgenutzt wurde.



Umnutzung
des oberirdischen Kohlelagergebietes
des Kraftwerkes Salmisaari zugunsten
von Verwaltungs- und Bürogebäuden
und einer begehbaren Uferzone mit Yachthafen



Folie 154: Kraftwerk mit und ohne Kohlehalde, (Quelle: Gülденberg, 2013)



Folie 155: Dienstleistungsgebäude auf der ehem. Kohlehalde, (Quelle: Güldenberg, 2012)



Kabelfabrik (Bauphasen 1939 – 1954)
Umnutzung zum Kulturzentrum (1996)

- 54 000 qm Geschoßfläche für
- ca. 1000 Künstler + Gewerbetreibende
 - Volkshochschule
 - Kunstbibliothek
 - Galerien + Workshops + Büros
 - Ausstellungsräume (Seekabelhalle)
 - Räume der Architekturabteilung der TU
 - Restaurant



Folie 156: Umnutzung Kabelfabrik zum Kulturzentrum, (Quelle: Güldenberg, 2013)

Helsinki zum Beispiel Ruoholahti/Helsinki

- **Funktions- und Nutzungsmischung:** Wohnen, Arbeiten, Bildung, Erholung, Versorgung
- **Zentralität:** Kultureinrichtungen, Soziale Dienstleistungen, Einkaufsmöglichkeiten
- **Mobilität:** Tram, Metro, Rad- und Fußwegenetz, Hierarchisches Straßennetz
- **Naherholung/Freizeit:** entlang der Uferbereiche Wassersport, Naherholung/Flanieren
- **Soziale Durchmischung** durch ein mit öffentlichen Mitteln unterstütztes vielfältiges Wohnungsangebot
- **Ökologisches Bauen:** z.B. unterirdische Bunker für Kohlevorräte des Kraftwerkes
- **Bewahrung identitätsstiftender Gebäude:** z.B. Kabelfabrik
- **Urbane städtebauliche Dichte**

Folie 157: Beispiel Ruoholahti / Helsinki

Die städtebauliche Planung und ihre Umsetzung erfolgt in Helsinki rasch und koordiniert wie aus einem Guss und in einer bemerkenswerten Balance zwischen öffentlicher, Rahmen setzender Planung und privaten Investitionen. Siedlungsbau und Bau der öffentlichen Einrichtungen erfolgen gleichzeitig.

Voraussetzungen dafür sind:

- die weitgehende öffentliche Verfügung über Grund und Boden (ca. 85% des Grund und Bodens in Helsinki sind kommunal oder staatlich) und eine – trotz der auch in Finnland anhaltenden Liberalisierung – bewusst fortgesetzte Bodenvorratspolitik; Grund und Boden wird weitgehend nur verpachtet;
- leistungsfähige öffentliche Haushalte und Planungsämter sowie teilweise gemeinnützige Wohnungsunternehmen;
- eine tief im Bewusstsein aller Akteure verankerte Planungs- und Baukultur in Finnland, die auf sozialen Ausgleich durch Einheitlichkeit zum Beispiel der relativ hohen städtebaulichen Dichte und 4 bis 6geschossigen Gebäudeformen bei sparsamen Umgang mit Grund und Boden und gleichzeitig vielfältige Wohnformen setzt;
- die Möglichkeit, die Stadt unterirdisch zu nutzen, indem große Teile der Infrastruktur, nicht nur der Leitungsnetze, der Ver- sowie Entsorgungsstränge, sondern auch Verkehrstrassen (Metro, Busbahnhof, Straßen, Anlieferung der Kaufhäuser in der City) und öffentliche Einrichtungen (zentrale Kläranlage, Schwimmbäder, Sportstadien) - kostenneutral zur Oberflächenerschließung - in den Granit eingelassen werden. Helsinki ist die (bisher) einzige Großstadt der Welt, die über einen unterirdischen Masterplan verfügt.

Schlussfolgerungen

Für den gegenwärtigen Städtebau in Deutschland bietet sich unter Bezug auf tradierte Ideale der „Europäischen Stadt“, die Chance einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Für die funktionale Leistungsfähigkeit des städtischen Raumes in einem inhaltlich kulturellen Sinne ergeben sich daraus folgende **städtebauliche**

Planungsprinzipien:

1. **Zentralität**, die Nähe der Funktionen und Nutzungen in mittlerer Reichweite der Kernstadt („Kompakte Stadt“); darüber hinaus gilt das Prinzip der dezentralen Konzentration in untergeordneten Zentren der Regionalstadt;
2. **Funktions- und Nutzungsmischung**, Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Lernen, Entspannen, Sport etc. sind kleinräumig möglich („Stadt der kurzen Wege“); verschiedene Nutzungen können sich im öffentlichen Raum überlagern; auch die Innenstädte sind hinsichtlich ihrer Nutzungsvielfalt zu qualifizieren; Vermeidung sozialer Segregation durch Vielfalt des Wohnungsangebotes (Wohnform, Rechtsform) auf der Maßstabebene des Quartiers/Stadtteils
3. **Einheitlichkeit**, ausgeglichene städtebauliche Dichte, humane Maßstäblichkeit von Wohnquartieren und Straßenräumen, bei Identität stiftender, relativer Einheit der Bauformen und gleichzeitiger interner Vielfalt der Wohnformen entsprechend einer pluralistischen Gesellschaft mit unterschiedlichen Lebensstilen; allgemeine Zugänglichkeit wohnungsnaher Infrastruktur;
4. **Begrenzung**, Nutzung der Umstrukturierungspotentiale im Siedlungsbestand, Innenentwicklung vor Außenentwicklung, Strukturierung und Begrenzung der Siedlungsentwicklung durch planungsrechtlich gesicherte Freiräume, Grüne Ringe und geschützte Landschaftsachsen;
5. **Öffentlichkeit**, Aufwertung vorhandener und Entwicklung neuer öffentlicher Räume, Straßen, Plätze, Parks, Gebäude und der Stadt als Ganzes im Sinne eines vielfältigen Kommunikations-, Lern- und Erlebnisraumes; allgemein verfügbare Infrastruktur und allgemein zugängliche Einrichtungen für Bildung, Kultur, Sport, Naherholung etc; die baulich-funktionellen Voraussetzungen dienen der bestmöglichen Partizipation, Bürgerbeteiligung an der Planung und dem Bau der Stadt;
6. **Leistungsfähigkeit**, betrifft vielfältige Mobilitätsangebote mit Vorrang für Fußgänger, Radfahrer und Nutzern des öffentlichen Nahverkehrs, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Kommunikationsnetze auf dem jeweiligen Stand der Technik, die öffentlichen Betreuungs-, Erziehungs- und Bildungseinrichtungen, die allgemein zugänglichen Freizeit-, Sport- und Erholungseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf und private Dienstleistungen und all das in zumutbarer Entfernung bzw. fußläufiger Erreichbarkeit sowie zeitgleicher Verfügung mit dem Wohnsiedlungsbau; Die Gleichzeitigkeit ist ein besonderes Merkmal der Balance zwischen öffentlicher und privater Initiative und Investitionen beim Bau der Stadt;
7. **Nachhaltigkeit**, betrifft die Nachhaltigkeit, im Sinne der Agenda 21, d.h. Vermeidung von Emissionen, Reduzierung des Energieverbrauchs, Anwendung erneuerbarer Energien, Abfallvermeidung und –recycling, Ressourcenschutz von Wasser durch Verbrauchsminderung, Wiederverwendung von Siedlungsabwässern etc.

Literaturverzeichnis

- Albers, Gerd und Wekel, Julian: Stadtplanung – eine Einführung, Darmstadt 2008
- Auffahrt, Sid und Dorn, Ralf (Hrsg.): Ein Leben für Hannover – Festschrift zum 100. Geburtstag von Rudolf Hillebrecht, Hannover 2010
- Aust, Bruno (Bearbeiter): Berliner Pläne 1862 – 1994, (Hrsg.) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin 2002
- Avantgarde 1900-1923 Russisch-Sowjetische Architektur, Hrsg.: Scusev – Architekturmuseum Moskau und Institut für Auslandsbeziehungen Stuttgart, Stuttgart 1991
- Avantgarde 1924-1937 Sowjetische Architektur, Hrsg. Scusev – Architekturmuseum Moskau und Institut für Auslandsbeziehungen Stuttgart, Stuttgart 1993
- Becker, Heidede (Hrsg.): Ohne Leitbild? – Städtebau in Deutschland und Europa, Stuttgart 1998
- Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, 6.Auflage, Frankfurt/Main 1991
- Bodenschatz, Harald: Städtebau in Berlin – Schreckbild und Vorbild für Europa, Berlin 2010
- Bullivant, Lucy: Vom New Town Centre zum Betonfossil – Das Veralten der Stadtmitte von Cumbernauld, in: Glück Stadt Raum in Europa 1945 – 2000, Berlin 2002
- Berlepsch-Valendas, Hans-Eduard von: Die Gartenstadtbewegung in England, ihre Entwicklung und ihr jetziger Stand, München und Berlin 1912
- Cramer, Johannes; Zalivako, Anke: Das Narkomfin-Kommunehaus in Moskau 1928-2012, Petersberg 2013
- Dettmann, Klaus: Islamische und westliche Elemente im heutigen Damaskus, in: Geographische Rundschau, Band 21, Heft 2, 1969
- Dtv-Atlas Stadt – von den ersten Gründungen bis zur modernen Stadtplanung, München 1994,
- dtv-Atlas zur Baukunst, 2 Bände, München, 7.Auflage 1987
- Düsterhöft, Renate und Pahl-Weber, Elke: Evaluierung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Norderstedt, Norderstedt 2007
- Durth, Werner und Gutschow, Niels: Träume in Trümmern, Band II Städte, Braunschweig 1988
- Galonska, Clemens und Elstner, Frank: Gartenstadt/Garden City of Hellerau, Chemnitz 2007
- Goldzamt, Edmund: Städtebau sozialistischer Länder, Berlin 1974
- Gradow, G.A.: Stadt und Lebensweise, dt. Bearbeitung Gibbels, Gerd, Berlin 1970
- Hannemann, Christine; Leue, Gerald: Wohnungsbau und sozialistische Stadt, in: Bauwelt 48/1995
- Graßmann, Antjekathrin (Hrsg.): Lübeckische Geschichte, Lübeck 1989
- Güldenbergh, Eckart: Freiraumsicherung und – entwicklung auf der Ebene der Regionalplanung, in: Freiräume für die Stadt, Band 1, Wiesbaden 1992
- Güldenbergh, Eckart: Gartenstadtidee und Genossenschaftsidee – zwei Seiten einer Medaille?, in: Gartenstadt – Geschichte und Zukunftsfähigkeit einer Idee, Dresden 2012
- Güldenbergh, Eckart: Helsinki – weiße Stadt im Norden, short cut –Seminarvortrag, Bildungsverein Hannover 19.04.2013
- Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Räumliches Leitbild – Wachsende Stadt – Grüne Metropole am Wasser, Hamburg 2007
- Häußermann, Hartmut; Läßle, Dieter; Siebel, Walter: Stadtpolitik, Frankfurt/Main, 2008
- Hammerbacher, Valerie und Keuerleber, Dorothee: Weißenhofsiedlung Stuttgart –

Wohnprogramm der Moderne, Norderstedt 2002
Hannemann, Christine; Leue, Gerald: Wohnungsbau und sozialistische Stadt, in:
Bauwelt 48/1995
Harlander, Tilmann, u.a.: Soziale Mischung in der Stadt, Stuttgart 2008
Hassenpflug, Dieter (Hrsg.): Die Europäische Stadt – Mythos und Wirklichkeit,
Münster 2002
Hegemann, Werner: Das steinerne Berlin (1930), Braunschweig, Wiesbaden, 1979
Hesse, Michael Stadtarchitektur – Fallbeispiel von der Antike bis zur Gegenwart,
Köln 2003
Heineberg, Heinz: Stadtgeographie, Paderborn, 2001
Howard, Ebenezer: Gartenstädte von morgen, (Hrsg.) Posener, Julius: Das Buch und
seine Geschichte, Frankfurt/Main, Wien 1968,
Jonas, Carsten: Die Stadt und ihr Grundriss, Tübingen, Berlin 2009
Kessel, Peter van und Schulte, Elisja: Rome, Amsterdam two growing cities,
Amsterdam 1997
Kleefisch-Jobst, Ursula; Flagge, Ingeborg (Hrsg.): Rob Krier, Wien 2005
Klant, Michael; Walch, Josef: Grundkurs Kunst 3 Architektur, Braunschweig 2005
Königs, Tom (Hrsg.): Vision offener Grünräume – GrünGürtel Frankfurt,
Frankfurt/Main 1991
Koch, Wilfried: Baustilkunde: Das Standardwerk von der Antike bis zur Gegenwart,
Gütersloh, München 2006
Krier, Rob und Kohl, Christoph: Potsdam Kirchsteigfeld, Bensheim 1997
Kuder, Thomas; Altröck, Uwe: Die Stahlstadt – das erste Jahrzehnt, in: Bauwelt
48/1995
Lafrenz, Jürgen: Die Stellung der Stadt im Flächennutzungsgefüge des
Agglomerationsraumes Lübeck, Hamburg 1977
Lampugnani, Vittorio: Die Stadt im 20. Jahrhundert, Band I und II, Berlin 2010
Landeshauptstadt Hannover (Hrsg.): Modell Kronsberg – Nachhaltiges Bauen für die
Zukunft, Hannover 2000
Landeshauptstadt Hannover (Hrsg.): Podbielskistraße – Eine Straße verändert ihr
Gesicht, Hannover 2007
Landeshauptstadt Hannover (Hrsg.): Sanierung Nordstadt – Abschlussbericht,
Hannover 2007
Landeshauptstadt Hannover (Hrsg.): Hannover-Kronsberg 2013 – 15 Jahre
Erfahrung mit einem nachhaltigen Wohnprojekt, Hannover 2013
Le Corbusier: Mein Werk, Stuttgart 1960
Lichtenberger, Elisabeth: Stadtgeographie, Stuttgart 1986
Loegler, Romuald: Nowa Huta, in: Bauwelt 4/1993
London History Atlas, London 1998
Lupfer, Gilbert und Sigel, Paul: Gropius, Köln 2006
Mehlhorn, Dieter: Stadtbaugeschichte Deutschlands, Berlin 2012
Meyer, Ulf und Engels, Hans: Bauhaus, München 2006
Mitscherlich, Alexander: Die Unwirtlichkeit unserer Städte, Frankfurt/Main 2008
Nowa Huta, wikipedia.org
Pehnt, Wolfgang: Deutsche Architektur seit 1900, München 2006
Pistorius, Elke: Das Sozgorod-Ideal, in: Bauwelt 48/1995
Prigge, Walter: Schrumpfende Städte, in: Lücken und Tücken – Die Europäische
Stadt zu Beginn des 21. Jahrhunderts, Hannover 2003
Rojkowska-Tasak, Halina; Ciepiela, Wojciech: Das denkmalgeschützte Zentrum von
Nowa Huta, in: Von Moskau lernen?, Berlin Landesdenkmalamt, Berlin 2012
Ruhnke, Amiyo und Kroll, Simon: Mumbai, Seminararbeit am Institut für
Umweltplanung, Hannover 2009

Schröteler-von Brandt, Hildegard: Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte, Wiesbaden 2. Aufl. 2014

Städtebaulicher Guide Helsinki, (Hrsg.) Riitta Salastie, Suvi Tyynilä, Stadtplanungsamt der Stadt Helsinki, Helsinki 2002

Stadtbüro Hunger: Fortschreibung des Räumlichen Handlungskonzeptes Wohnen, Chemnitz 2005

Stasica, Izabela: Städtebau im 3. Reich, ppt-Ausarbeitung, Seminar „Geschichte der Europäischen Stadt“ am Institut für Umweltplanung, Leibniz-Universität Hannover WS 2009/2010

Tatlin Retrospektive, Hrsg.: Strigalev, Anatolij und Harten, Jürgen, Köln 1994

Wirth, Eugen: Die orientalische Stadt im islamischen Vorderasien und Nordafrika, Mainz 2000

Wolf, Jörg und Urbanski, Christof: Sozialer Wohnungsbau 20er und 30er Jahre, Charta von Athen, ppt-Ausarbeitung, Seminar „Geschichte der Europäischen Stadt“ am Institut für Umweltplanung, Leibniz-Universität Hannover, WS 2009/2010

Zimmermann, Claire: Mies van der Rohe, Köln 2006