

## Die Europäische Stadt – zur Geschichte von Städtebau und Stadtentwicklung

### 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.<sup>1</sup> 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. Und sprechen nicht auch die Vielfalt und Unterschiede europäischer Städte gegen seine Hervorhebung? Geht die europäische Stadt nicht in einem allgemeinen Typus der globalisierten Stadt auf?

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:<sup>2</sup>

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.

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.

Bei meinem Überblick über die europäische Stadtbaugeschichte beschränke ich mich auf den besonderen Blickwinkel der Stadtplanung und des Städtebaus. Dabei bilden die **städtebaulichen Leitbilder** europäischer Städte und die Frage nach ihren **Planungsprinzipien** den roten Faden.

### **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?

In Begleitung einiger Bilder möchte ich zunächst diesen besonderen Blickwinkel sowie die Fragestellungen dieses Seminars veranschaulichen.





Das linke Bild (Abb.3) zeigt die Innenstadt von Siena als Stich nach einer Darstellung von Francesco Vanni 1595 – das rechte Bild (Abb.4) 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 raumbildende und deshalb gut bewohnbare Hauptwege und sogar die ersten Fußgängerstraßen zum Rathaus auf den Campo, dem Zentrum, dem gemeinsamen „Wohnzimmer“ der Stadt“. <sup>3</sup>

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 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.“<sup>4</sup>

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**“.<sup>5</sup>

### Ist Glück planbar?

Als Antwort verweist mein Mentor Prof. Gerhart Laage in seinen „Briefen an Stadtbewohner“ auf Cees Nottebohms Beschreibung der Piazza del Campo in Siena 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.“<sup>7</sup>

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. 5) zeigt die „Auswirkungen einer guten Regierung“, eine vielfältig schön gebaute und belebte Stadt in friedlicher Landschaft; das untere Bild (Abb. 6) zeigt die „Auswirkungen einer schlechten Regierung“, zerstörte Häuser, verängstigte Menschen, eine verwüstete Stadtlandschaft.

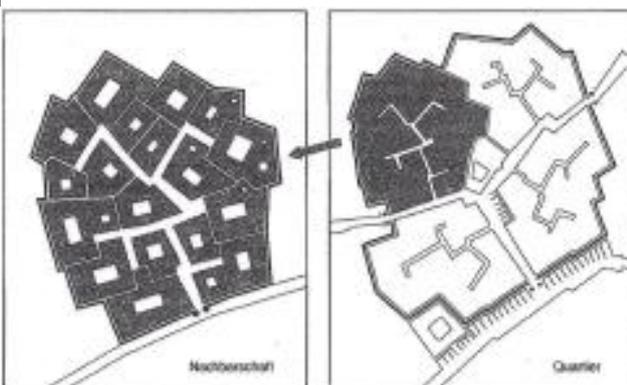
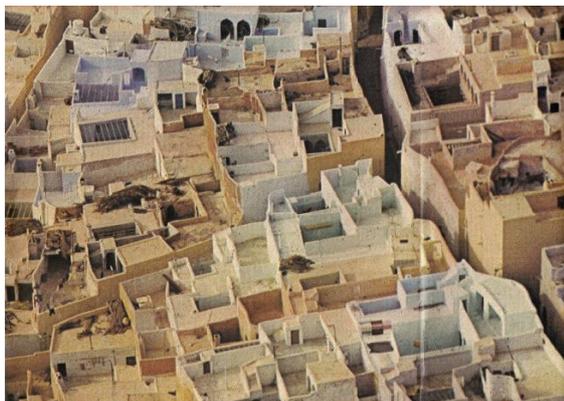




Der Stadtrat von Siena erließ zum Wohl der Stadt und ihrer Bürger Bauregeln, die für alle verbindlich waren. Selbst die mächtige Banca Monte die Paschi (die gerade durch den Stresstest für Banken durchgefallen ist) fügt sich diszipliniert in die übergreifende sozialräumliche Ordnung ein.

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.7 links) zeigt das **Oasendorf Beni Isguen** in der Sahara sowie das idealtypische Erschießungsschema islamischer Siedlungen (Abb.8 rechts).



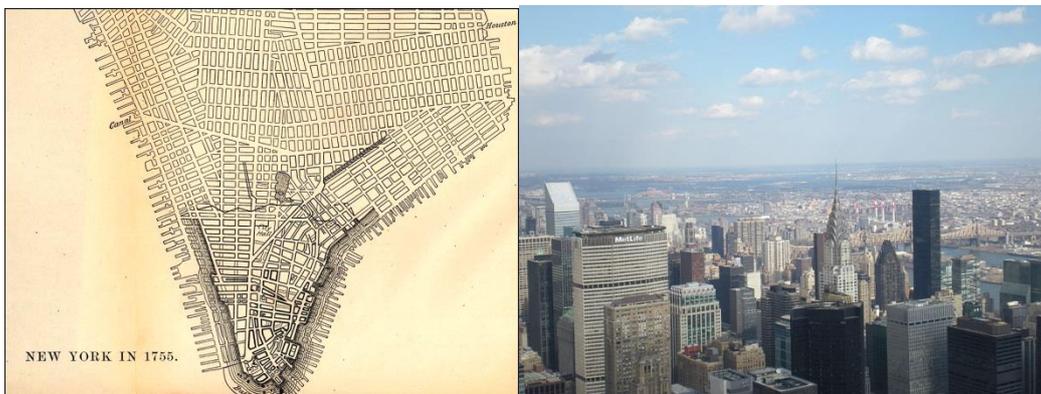
Das hier zu sehende Labyrinth großer und kleiner Häuser steht für eine andere soziokulturelle und klimatisch bedingte Stadt. Das Wohnquartier ist von breiteren, gewundenen Hauptstraßen durchzogen von denen rechtwinklig Nebenstraßen abzweigen und als unregelmäßige Sackgassen enden. Sie erschließen voneinander getrennte Stadtviertel und einzelnen Clans sowie Familien zugeordnete Wohnquartiere, -blocks und -häuser. Jedes Haus hat einen Innenhof, der sowohl soziale als auch klimatische 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.9) zeigt die Wohnverhältnisse in dem durch den Film „Slumdog Millionaire“ bekannt gewordenen Stadtteil Dharavi der unbegrenzt wachsenden indischen 12 Millionen - **Megacity Mumbai/Indien**. In diesem Slum wohnen nicht nur, sondern arbeiten auch größtenteils etwa achthunderttausend Menschen. In einer lokalen 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 sozialer und technischer 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 sich frei von allen vorbürgerlichen Gestaltelementen, wie Burgen, Schlössern, Kirchen und historischen Innenstädten entwickelnden demokratischen und kapitalistischen Gesellschaft? Knüpft nicht der **schachbrettartige Stadtgrundriss von New York** geradezu mustergültig an die hellenistische Idealstadt Milet an (Abb.10 links)?



Unter den Bedingungen eines liberalen Marktgeschehens 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.“<sup>8</sup> Diese Entwicklung setzt sich bis heute z.B. in Manhattan fort (Abb.11 rechts).

Parallel hierzu setzen in den US-amerikanischen Städten seit den 20er Jahren **Suburbanisierungsprozesse** ein, wobei der Lage entsprechende unterschiedliche Bodenpreise und eine rassistisch bedingte Segregation den jeweiligen Charakter der *suburbs* prägen. Auf aktuelle Merkmale der US-amerikanischen Stadtentwicklung werden wir im Zuge des Seminars am Beispiel der **Gated Communities** eingehen.



Dem stehen in Europa nach einer Zeit liberaler Industrialisierung mit **verheerenden Wohnverhältnissen** (Abb. 12 links: Berliner Mietskaserne) und einer vornehmlich auf **Repräsentation ausgerichteten Gebäudeplanung**, wie Museen, Opern, Kirchen im Stil des Historismus (Abb.13 rechts: Kirche „Am Steinhof“, Wien, 1905, Arch. Otto Wagner ) eine **zunehmend intervenierende Rolle staatlicher und lokaler Bauleitplanung** sowie **Initiativen der Arbeiter und Bürger** gegenüber. Sie machen den entscheidenden Unterschied zur liberalen US-amerikanischen Stadtentwicklung aus.

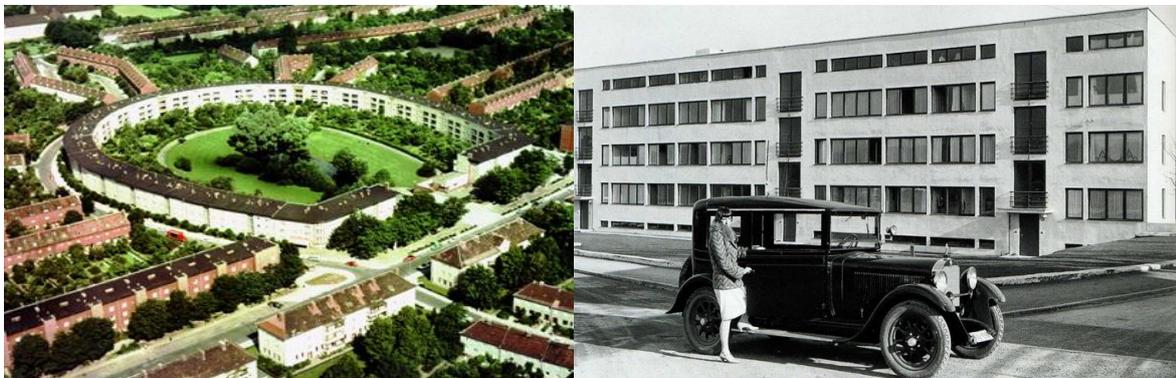
Kennzeichnend für die **postliberale Phase** sind während der Gründerzeit in Deutschland bis zum I. Weltkrieg Investitionen in die **technische Infrastruktur** sowie die **Selbsthilfeorganisationen der Arbeiterklasse**. Dazu zählen Kanalisation, Elektrifizierung, Öffentlicher Nahverkehr (Abb.14 links: Hochbahnhof Bülowstraße, Berlin 1903) ebenso wie der genossenschaftliche Wohnungsbau, die Konsumgenossenschaften oder die Volksfürsorge (Abb. 15 rechts: Wohnungsgenossenschaft „Freie Scholle eG“, Berlin Tegel seit 1895).



Nach dem I. Weltkrieg lehnte man in der Weimarer Zeit den „Amerikanismus“ der Wolkenkratzer wegen ihrer räumlichen Konzentration und ihrer einseitigen Büronutzung 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 verschleiende Formen funktionell gestaltet werden.

Mit der **Bauhaus-Moderne** ist nicht nur eine bewusste Abkehr von den bis dahin vorherrschenden historisierenden Baustilen verbunden.

Die Protagonisten des „Neuen Bauens“ verstanden ihre Projekte als Teil einer umfassenden Neuausrichtung aller Lebensbereiche und zielten in ihrer Mehrheit auf eine demokratisch verfasste und sozial orientierte Gesellschaftsordnung.



Beispielhaft hierfür sind die **Hufeisensiedlung** von Bruno Taut in Berlin-Neukölln, 1925-33 (Abb. 16 links) sowie die **Stuttgarter Werkbund-Ausstellung „Die Wohnung“** im Jahre 1927. Unter Leitung von Mies van der Rohe entstanden 21 Häuser von 17 internationalen Architekten. Darunter so spektakuläre Beiträge wie das minimalistische Reihenhaus des Niederländers Oud, das Doppelhaus des Schweizer Le Corbusier und das mit variablen Grundrissen ausgestattete Appartementhaus des Deutschen Mies van der Rohe (Abb.17 rechts).

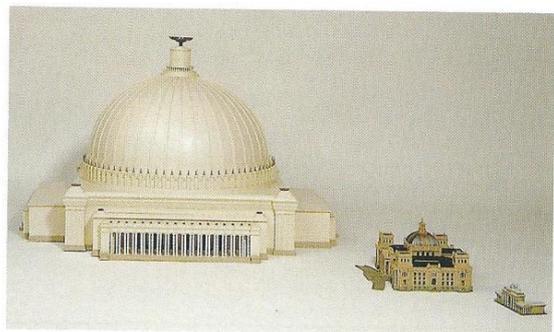
**Städtebaulich dominierte** - in Reaktion auf die ungesunde, inhumane, ökologisch unverträgliche chaotische Mischung von Industrie, Gewerbe und Wohnen bis zum I. Weltkrieg - das **Planungsdogma der Funktionstrennung**. Die Diskussion um die „**funktionelle Stadt**“ (Abb.18 links: Modell Arch. Le Corbusier, 1933) hatte gerade erst begonnen, als der Faschismus in vielen europäischen Ländern und der

Sozialismus in der Sowjetunion begannen, die Richtung für die jeweilige Baukultur und Stadtentwicklung vorzugeben.

Im **sozialistischen Städtebau** dominieren bzw. dominierten Hochhäuser mit gemeinschaftsorientierten Nutzungen die Stadtsilhouette, wie z.B. die entlang dem City-Ring errichteten sieben Hochhäuser in Moskau (Abb. 19 rechts: **Lomonossow-Universität**, Moskau 1953), der Kultur- und Wissenschaftspalast in Warschau oder die Universität in Leipzig. Auf weitere Merkmale wie Gemeinschaftswohnprojekte, die Entwicklung von in Blöcken angeordneten Wohnclustern bis hin zur Loslösung von Idealvorstellungen und der Anpassung an materielle Vorgaben des Städtebaus werden wir näher eingehen.



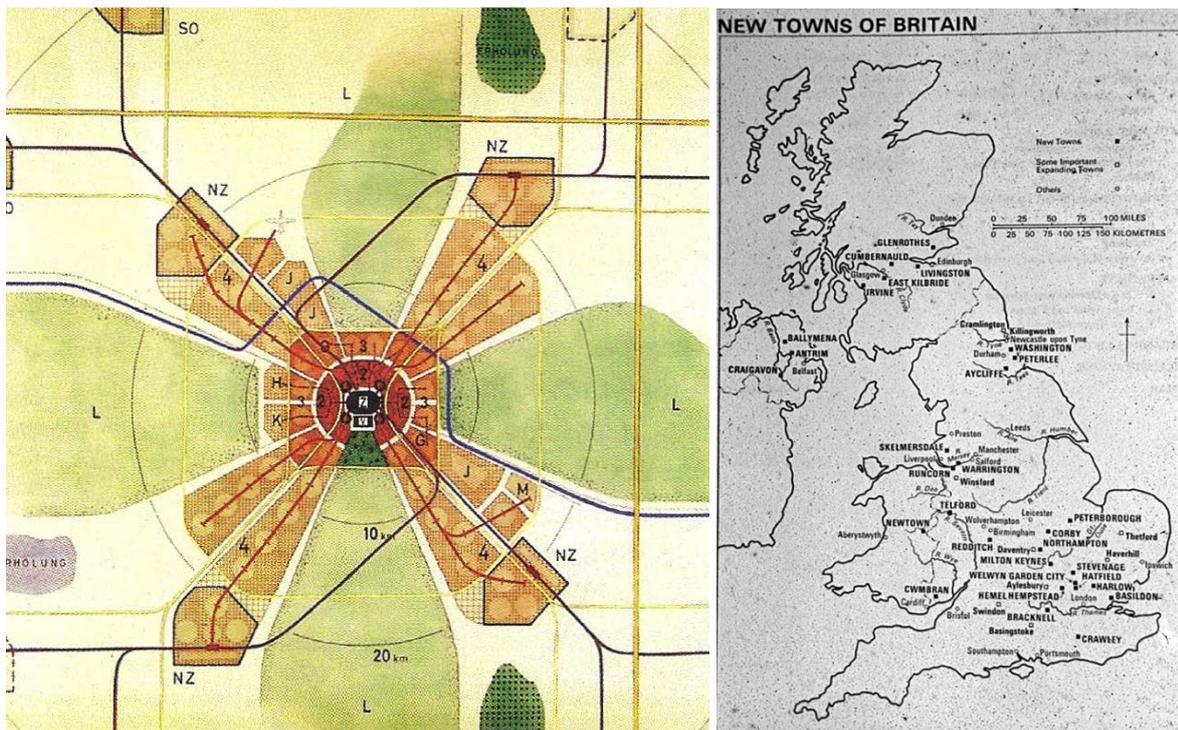
Im Faschismus bzw. Nationalsozialismus dominieren **Stadtfeindlichkeit und Größenwahn** das Baugeschehen bis zur totalen Zerstörung (Abb.20 links: **Schottenheimsiedlung**, bei Regensburg 1937; Abb. 21 rechts: **Germaniahalle**, Berlin 1938-40, Planung Arch. Albert Speer).



**Nach dem II. Weltkrieg** entwickeln sich über den weitgehend **rekonstruktiven Wiederaufbau** unserer Städte ganz unterschiedliche städtebauliche Leitbilder. Das Leitbild der **aufgelockerten und gegliederten Stadt** ist auch als Reflex auf die noch während des Krieges in Deutschland entwickelten Wiederaufbaupläne zu verstehen. Während das Leitbild der **Urbanität durch Dichte** (Abb. 22) einen möglichen Versuch darstellt, dem rasanten Wachstum der Städte während der 60er und 70er Jahre gerecht zu werden.

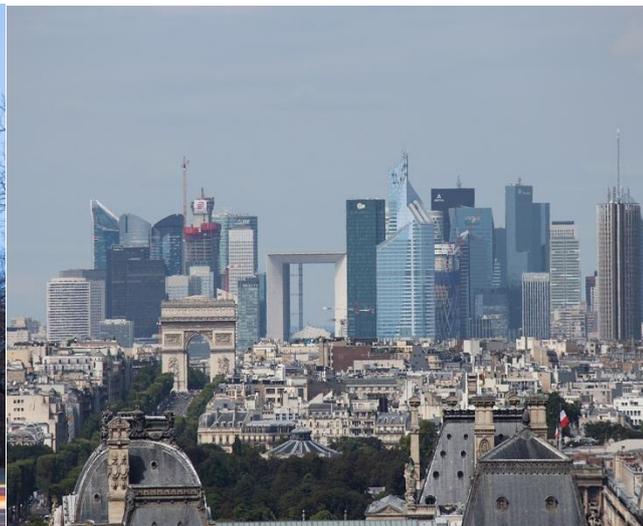


Gleiches gilt für das **Regionalstadtmodell** mit dem Prinzip der dezentralen Konzentration der Siedlungsentwicklung (Abb. 23 links) oder für die britische Alternative der **Gründung neuer Städte**, sog. *new towns* in Verbindung mit Grüngürteln, sog. *green belts* (Abb. 24 rechts).



Im Umgang mit **Hochhäusern** bilden sich **unterschiedliche Strategien** heraus: in **Frankfurt/Main** wird nach langen Auseinandersetzungen (Häuserkämpfe ums Westend) ein **zentraler Distrikt** bewusst für Hochhausentwicklungen des Bankensektors frei gegeben (Abb.22 links), während in den meisten Großstädten, wie Hamburg, München, **Dresden** (Abb.23 rechts) und auch **Hannover** (Abb. 24 links: Conti-Hochhaus, 1957, Arch. Ernst Zinsser) 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 (Abb. 25 rechts), den Docklands in London oder Passila in Helsinki.

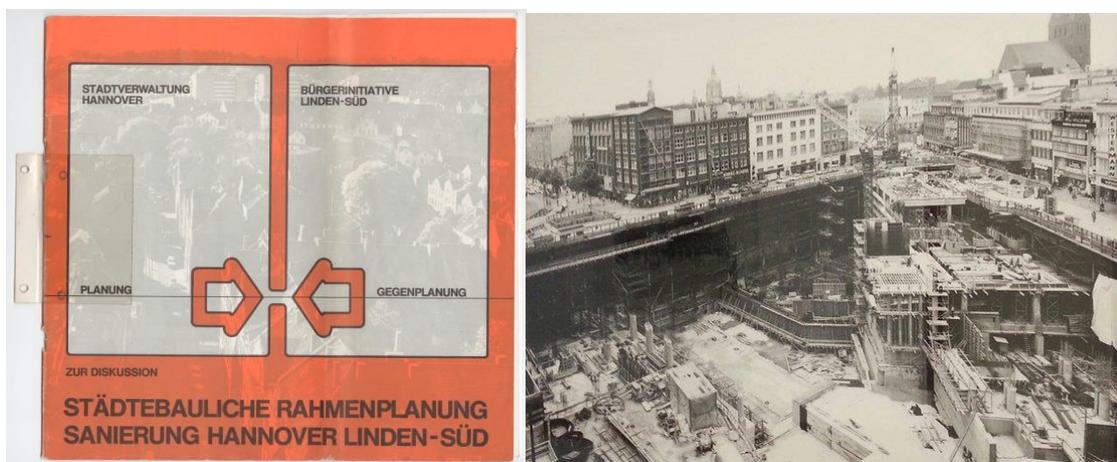


Die **Lage unserer Städte** lässt sich nicht losgelöst von **globalen Trends** beschreiben und an ideellen städtebaulichen Leitbildern messen.  
**Wir beobachten in einer ersten Wachstumsphase der Nachkriegszeit die Auflösung der kompakten, urbanen Stadt.**

„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.“<sup>11</sup>

„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.“<sup>12</sup>. Das Leitbild der Urbanität durch Dichte bewirkte neue Problemräume.

**Seit Mitte der 70er Jahre** steuern die Städte dem negativen Trend der Stadtflucht und der Zersiedlung entgegen. Mithilfe des Städtebauförderungsgesetzes (1974) wird der flächenhafte Abriss von Gebäuden durch behutsame, aber auch langwierige **Stadtteilsanierungen** ersetzt – Hannover Linden-Süd ab 1972, Abb.26 links. Die Städte investieren in die Bewohner nahe Infrastruktur: sie bauen oder modernisieren große Schulzentren, Schwimmbäder, Freizeitzentren, Theater und Museen. Als Antwort auf die Automobilität werden der **öffentliche Nahverkehr** – in Hannover das Stadtbahnnetz, Abb. 27 rechts – ausgebaut und Fußgängerzonen eingerichtet.



**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 massive Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (S-Bahn Netz in Hannover) wirken sich entlastend auf den Massenverkehr aus und tragen zur Verkehrsberuhigung bei. Trotz neoliberaler Einschnitte und Privatisierungstrends gelingt es der Städtebaupolitik (bisher noch), zentrumsnahe Altbauquartiere zu revitalisieren und

die aufgelassenen gewerblichen, industriellen und militärischen Konversionsflächen als große Chance für den **Stadtumbau** (Hannover: von Conti-Limmer zur Wasserstadt Limmer, Abb. 28 links) zu nutzen. Plätze und öffentlicher Raum werden neu gestaltet, Straßen verkehrsberuhigt, Nebenzentren ausgebaut, Grünzüge und neue Parkanlagen werden zu **Grünen Ringen** (Hamburg Landschaftsplan 2010, Abb. 29 rechts) vernetzt. Zur nachhaltigen Entwicklung unserer und europäischer Städte tragen Stagnation bzw. Rückgang der Wohnbevölkerung bis ca. 2010 bei.



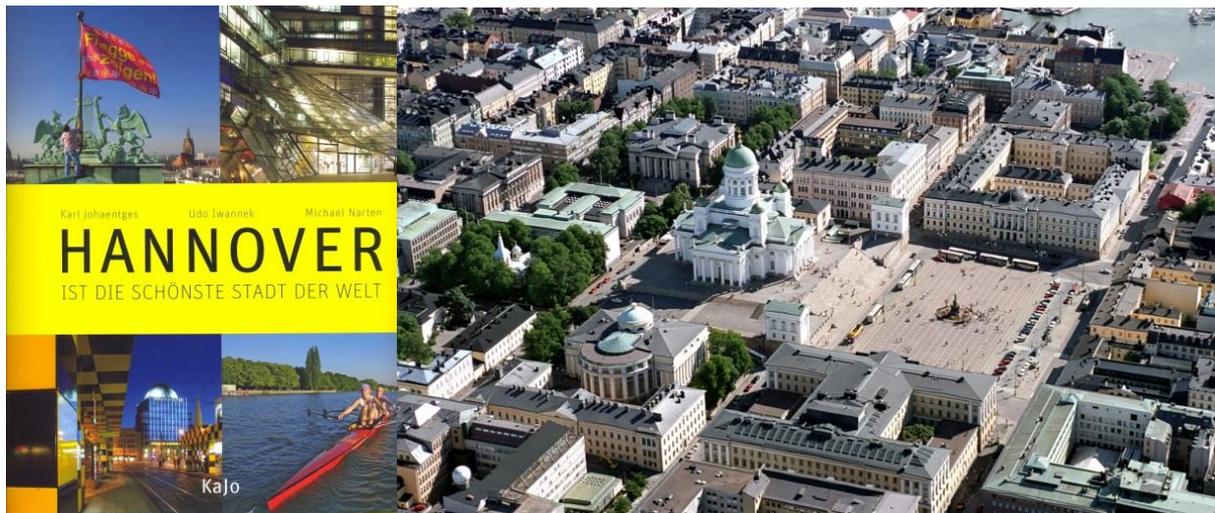
**Ändert sich das gerade wieder?** Die Bevölkerung unserer Großstädte nimmt wieder zu und die Unterschiede von Arm und Reich verschärfen sich, die Anforderungen an die Integration von Zuwanderern und inzwischen auch Flüchtlingen steigen. "Die Tendenzen einer möglichen Renaissance der Städte bringen jedoch nicht nur Gewinner hervor, sondern sind...mit einer wachsenden sozialräumlichen Differenzierung und neuen Formen sozialer Ungleichheit verbunden."<sup>13</sup>

Bleiben städtebauliche Sanierungsmaßnahmen nur baulich 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.<sup>14</sup>

Sind **größere Siedlungserweiterungsgebiete** erforderlich und wie sollen sie sein? 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.26 links) diskutieren und einen abschließenden Blick auf Helsinki (Abb.27 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

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

[www.eckart-queldenberg.de](http://www.eckart-queldenberg.de)  
[Stand 11.07.2022](#)