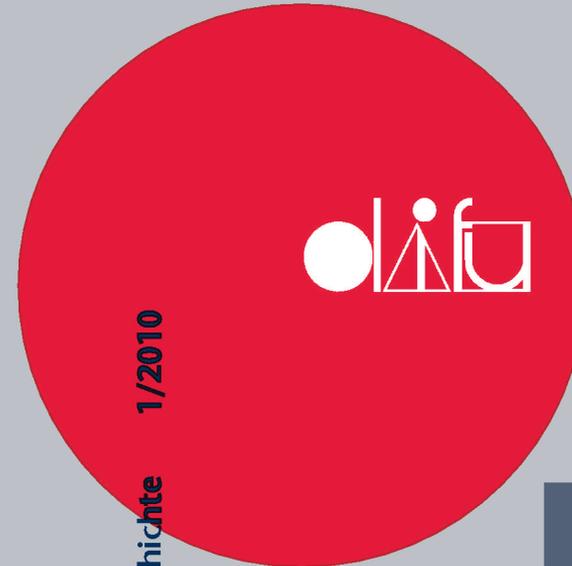




Informationen
zur modernen
Stadtgeschichte

Themenschwerpunkt

Der Wettbewerb
Groß-Berlin 1910
im internationalen
Kontext



1/2010

1/2010

Informationen zur modernen Stadtgeschichte

IMS

ISSN 0340-1774

INFORMATIONEN ZUR MODERNEN STADTGESCHICHTE (Zitierweise: IMS)

Erscheinungsweise	halbjährlich, ISSN 0340-1774
Bezugsbedingungen	Jahresabonnement (2 Hefte) 16 Euro Einzelheft 10 Euro
Redaktion	Prof. Dr. Dieter Schott Institut für Geschichte Technische Universität Darmstadt schott@pg.tu-darmstadt.de Dr. PD Christoph Bernhardt Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung bernhardt@irs-net.de
Koordination	Dagmar Bellmann Institut für Geschichte Technische Universität Darmstadt Fachbereich 2: Gesellschafts- und Geschichtswissenschaften Residenzschloss 64283 Darmstadt Tel: 06151/16-2044 Fax: 06151/16-3992 dagmar.bellmann@stud.tu-darmstadt.de
Verlag und Vertrieb	Deutsches Institut für Urbanistik GmbH Zimmerstraße 13-15 10969 Berlin Tel. 030/39001-253 Fax 030/39001-275 verlag@difu.de

Informationen zur modernen Stadtgeschichte

2010
Verlagsort: Berlin

1.Halbjahresband

Herausgegeben von
Martin Baumeister, Christoph Bernhardt, Franz-Josef Jakobi, Gerd Kuhn,
Heinz Reif, Jürgen Reulecke, Axel Schildt, Dieter Schott und Clemens Zimmermann

in Verbindung mit
Christian Engeli, Stefan Fisch, Antjekathrin Graßmann, Wolfgang Hofmann,
Horst Matzerath, Heinz-Jürgen Priamus, Dieter Rebentisch, Adelheid von Saldern,
Hans Eugen Specker und Clemens Wischermann

Themenschwerpunkt

Der Wettbewerb Groß-Berlin 1910 im internationalen Kontext

Verantwortliche Herausgeber:
Christoph Bernhardt / Harald Bodenschatz

LEITARTIKEL

Christoph Bernhard / Harald Bodenschatz
Berlin 1910 – Kulminationspunkt einer internationalen
Städtebau-Bewegung..... 5

BERICHTE UND AUFSÄTZE ZUM THEMA

Wolfgang Sonne
„Stadtbaukunst“ als Konzept: ein internationales Phänomen um 1910... 14

William Whyte
‘Exceedingly difficult to follow’: the Greater Berlin Competition
at the RIBA Town Planning Conference of 1910..... 28

<i>Barbara Schöning</i>	
Standortvorteil Planung. Der „Plan of Chicago“ als zivilgesellschaftlicher Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der Stadtregion.....	42
<i>Markus Tubbesing</i>	
Ein preußischer Pionier im transatlantischen Diskurs. Ministerial-Oberbaudirektor und Wirklicher Geheimrat Excellenz Karl Hinckeldeyn.....	54
<i>Ursula von Petz</i>	
Kongeniale Wirkungen: Stadt- und Raumplanung im Ruhrgebiet um 1910.....	68
<i>Harald Bodenschatz und Celina Kress</i>	
Projektbericht: „STADTVISIONEN 1910/2010“ und „Der Kult des großen Plans um 1910“.....	79
<i>Phillip Wagner</i>	
Das internationale Netzwerk der Stadtplaner. Eine Projektskizze.....	84

LEITREZENSION

<i>Wolfgang Hofmann</i>	
Caroline Flick, Werner Hegemann (1881-1936): Stadtplanung, Architektur, Politik. Ein Arbeitsleben in Europa und den USA, München 2005. Charles C.Bohl, Jean-Francois Lejeune (Hg.): Sitte, Hegemann and the Metropolis. Modern Civic Art and International Exchanges, London 2009.....	86

ALLGEMEINE BERICHTE

<i>Hanno Hochmuth</i>	
Tagungsbericht zum Workshop „Modern Times – Zeiten der Stadt“, Berlin, 25.-27.2.2010.....	92
<i>Evelyn Schulz</i>	
Tagungsbericht: Creating Cities: Culture, Space, and Sustainability, Japan-Zentrum, LMU München, 27.-29.2.2010.....	96

<i>Christine D. Schmidt</i>	
Tagungsbericht: Metropolenkultur im Transfer. Orte – Inszenierungen – Netzwerke 1880-1930, Münster, 15.-16. März 2010.....	101
<i>Karsten Igel und Nicolas Rügge</i>	
Tagungsbericht: Die Stadt jenseits der Mauern. 5. Kolloquium des Arbeitskreises Stadtgeschichte im Verein für Geschichte und Landeskunde von Osnabrück, Osnabrück, 12. März 2010.....	106
<i>Alke Hickel</i>	
Tagungsbericht: Stadtentwicklung mit Baugemeinschaften – reiche Erfahrungen, neue Perspektiven. Tagung des Forums „Zukunft Bauen“ und des Bundesverbandes Baugemeinschaften e. V. in Freiburg, 18.3.2010.....	109
<i>Johannes Waldschütz</i>	
Tagungsbericht: Kloster und Stadt am südlichen Oberrhein im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit. Historisches Seminar, Abteilung Landesgeschichte an der Universität Freiburg und der Stadt Neuenburg am Rhein, 5. und 6. März 2010.....	112
<i>Shane Ewen and David R. Green</i>	
Conference report: Transgressive Cities. Practices and Place, Urban History Group Annual Conference at the University of Durham from 25 to 26 March 2010.....	117
<i>Harald Engler</i>	
Tagungsbericht: Elfte Werkstattgespräch zur ostdeutschen Planungsgeschichte, Erkner bei Berlin, 21./22.1.2010.....	121
<i>Johannes Kandler</i>	
Projektbericht: Die Stadt als Buch. Ein Projekt der Robert-Bosch-Stiftung ‚Denkwerk‘.....	124
MITTEILUNGEN	127

Berlin 1910 – Kulminationspunkt einer internationalen Städtebau-Bewegung

Einleitung

Der Städtebauwettbewerb Groß-Berlin 1908/10 und die folgende öffentliche Präsentation seiner Ergebnisse auf der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin 1910 bilden einen Höhepunkt der internationalen Städtebaugeschichte, den Werner Hegemann in zwei ausführlichen Bänden mehr interpretiert als dokumentiert hat.¹ Städteplaner, Architekten und Mitarbeiter von Stadtverwaltungen entwickelten unter dem Druck einer in Europa und den USA historisch einmaligen Urbanisierungsdynamik und unter der Kritik von Sozialreformern und politischen Bewegungen visionäre Konzepte zur Ordnung der explodierenden Großstadtreionen. Zentrale Punkte der damals entwickelten Programmatik, die zu einer Synthese sektoraler Teilplanungen für Verkehrs-, Wohnungs-, Grünflächen- und andere drängende großstädtische Probleme fand, wurden erst gegen Ende des 20. Jahrhunderts realisiert, so zum Beispiel der heutige Berliner Hauptbahnhof samt der Nord-Süd-Eisenbahnverbindung.

Was aus der lokalen Perspektive des Berliner Städtebaus² als Sternstunde der Städtebaugeschichte von fast singulärem Rang erscheint, findet auf internationaler Ebene in dieser Zeit durchaus ähnlich ambitionierte Parallelen, wie zum Beispiel den Plan of Chicago von 1909, den Edward H. Bennett und vor allem Daniel H. Burnham im Auftrag des Commercial Club erarbeiteten³. Aus einer grenzüber-

¹ Der Städtebau nach den Ergebnissen der Städtebau-Ausstellungen in Berlin und Düsseldorf 1910-1912. 2 Bände, Berlin 1911 und 1913.

² Zur Entwicklung wie Reflexion des Städtebaus in Berlin vor dem Ersten Weltkrieg vgl. Harald Bodenschatz, Städtebau von den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg. In: AIV zu Berlin (Hrsg.), Berlin und seine Bauten. Teil I: Städtebau. Berlin 2009, S. 13-109.

³ Zum internationalen Städtebau in der Zeit um 1910 vgl. Wolfgang Sonne, Representing the State. Capital Planning in the Early Twentieth Century: Capital City Planning in the Early Twentieth Century. Munich u.a. 2003. Zum Burnham-Plan vgl. den Beitrag von Schönig in diesem Heft.

schreitenden Sicht repräsentieren die Jahre um 1910 den Kulminationspunkt einer breiten internationalen Städtebau-Bewegung, die als Antwort auf die Herausforderungen ihrer Zeit einen entschlossenen Willen zum städtebaulichen „Großen Plan“ artikuliert und für zahlreiche Großstadtregionen zu konkreten Vorschlägen ausformulierte. Der Berliner Wettbewerb bildete so gesehen eine wichtige Station zwischen Ereignissen wie den Dresdner und den Düsseldorfer Städtebau-Ausstellungen von 1903, 1910 und 1912 oder den Wettbewerben von Karlsruhe 1905 bis Montevideo 1913. Mehr noch als die nicht in jedem Fall überzeugende Qualität der Entwürfe für Berlin erscheinen heute die umfassende Rezeption und Diskussion der Erfahrungen und des städtebaulichen Wissens aus Europa und den USA sowie die Bündelung von Debatten über disziplinäre Grenzen hinweg als besonders bemerkenswert. Gerade unter diesem Gesichtspunkt bildet die Städtebau-Ausstellung in Berlin einen Höhepunkt internationalen friedlichen Erfahrungsaustauschs, der kurz darauf mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges einen empfindlichen Rückschlag erhielt.

Der Themenschwerpunkt dieses IMS-Heftes konzentriert sich vor diesem Hintergrund auf die Transfergeschichte der Ideen sowie auf die von großer fachlicher Offenheit und weltläufiger Expertise geprägten Netzwerke, die die besondere historische Qualität des Wettbewerbs Groß-Berlin als hervorragendes Beispiel des „Willens zum Großen Plan“ im internationalen Städtebau um 1910 eigentlich begründen.

Zwischen lokalen und globalen Bezügen

Für die städtischen Eliten Berlins und anderer europäischen Großstädte war es im späten 19. Jahrhundert keineswegs ungewöhnlich, sich in Fragen des Städtebaus, der Planung und Infrastrukturpolitik an internationalen Beispielen zu orientieren und auswärtige Erfahrungen auszuwerten bzw. Expertise einzuholen. Die Studienreisen städtischer Fachkommissionen, so z.B. bei der Einführung der Kanalisation, die Verpflichtung ausländischer Ingenieure oder die Prüfung etwa der Londoner Verkehrskonzepte für Berlin schufen bei größeren kommunalen Vorhaben oftmals die komfortable Möglichkeit einer reflektierten „Wahl des Systems“ zwischen mehreren Alternativen.⁴ Wenn in diesem Zusammenhang die Erforschung der internationalen Expertennetzwerke seit einiger Zeit verstärkt in den Blick der Forschung gerückt ist⁵, so gilt dies seit den älteren wegweisenden Arbeiten von Sutcliffe, Albers und anderer⁶ umso mehr für die Felder des Städtebaus und der Stadtplanung. Doch

⁴ Vgl. für die Stadttechnik Heinrich Tepas: Stadttechnik im Städtebau Berlins. 3 Bde., Berlin 2001.

⁵ Vgl. Robert Millward: Private and public enterprise in Europe: energy, telecommunications and, transport, 1890-1990, Cambridge 2005; Marjatta Hietalla, Services and Urbanisation at the Turn of the Century: The Diffusion of Innovations, Helsinki 1987.

⁶ Anthony Sutcliffe (Hrsg.). Metropolis 1890-1940, London 1984; Gerd Albers, Zur Entwicklung der

sind gerade bei transnationalen Untersuchungen möglichst präzise die Wechselwirkungen zwischen lokalen und internationalen Ideentransfers und Handlungsbezügen zu ermitteln, um den jeweiligen Grad der Verflechtung und die Transferwege genauer zu bestimmen und möglichst vergleichend zu gewichten.

Bei genauerer Sichtung fällt auf, dass sich die genannten Beispiele des Ideentransfers für Berlin vor 1910 vorrangig auf den Bereich der „Stadttechnik“ konzentrierten. Städtebau war in diesem Kontext vor allem eine ingenieurwissenschaftliche bzw. gesundheitspolitische Aufgabe der städtischen Verwaltung. Eindrucksvoll sichtbar wurde dies bei den Schwerpunkten der Ausstellung 1903 in Dresden, die ja als Städte- und nicht als Städtebau-Ausstellung firmierte und die nationale („die deutschen Städte“), nicht aber die internationale Ebene in den Vordergrund rückte. Hingegen zeigten sich schon zu Beginn des Berliner Wettbewerbs von 1908/10 neue Orientierungen: Nicht mehr Ingenieure und Verwaltungsfachleute, sondern Architekten ergriffen die Initiative. Als Folge davon rückte die Schönheit der Stadt neben ihrer Funktionalität auf die Tagesordnung. In stadträumlicher Hinsicht wurde angesichts der sozialen und verkehrlichen Begleiterscheinungen der Urbanisierungskrise die Rationalisierung der gesamten stürmisch wachsenden Großstadtregion im Zusammenhang thematisiert und nicht mehr nur einzelne isolierte Bereiche. Die Schlüsselfragen des Verkehrs, des Wohnens und des Großstadtgrüns strukturierten diese neue stadregionale Sichtweise. Notwendig war dafür eine sehr genaue Kenntnis der lokalen Gegebenheiten, angereichert mit einem breiten Wissen internationaler wie historischer Referenzbeispiele. Eine zunehmend wichtige Rolle für die deutsche Diskussion spielten die „Stars“ des internationalen Städtebaus wie Eugène Hénard, Daniel H. Burnham und Raymond Unwin, die mit ihren Plänen für eine stadregionale Neuordnung von Paris, Chicago und London (hier mit Blick auf das weltweit erfolgreiche Konzept der Gartenvororte) für Aufmerksamkeit sorgten. Manche Aspekte und Protagonisten der internationalen Verflechtung, wie z.B. der in diesem Heft von Markus Tubbesing gewürdigte preußische Ministerialrat Hinckeldeyn, gilt es dabei allerdings erst noch oder wieder zu entdecken.

Auch wenn zentrale Einzelfragen des Wettbewerbs Groß-Berlin noch zu erforschen bleiben⁷, sind dessen Verlauf und Ergebnis in den Grundzügen weitgehend bekannt, so dass hier nur noch einmal die wesentlichen Eckdaten benannt werden sollen. Bekanntlich ging der Wettbewerb aus einer Initiative der Architekten Emanuel Heimann, Albert Hofmann und Theodor Goecke hervor, in deren Folge die

Stadtplanung in Europa: Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen, Braunschweig 1997.

⁷ So z.B. die bemerkenswerte Tatsache, dass die Terraingesellschaften als einflussreiche Akteure im Städtebau auf der Städtebau-Ausstellung 1910 keine Rolle spielten, der genaue Ablauf der konfliktträchtigen Beratungen des Preisgerichts usw.

Vereinigung Berliner Architekten und der Architekten-Verein zu Berlin 1907 den gemeinsamen Ausschuss Groß-Berlin gründeten und sogenannte „Leitsätze zur Erlangung eines Grundplans“ sowie eine „Programmskizze“ veröffentlichten.⁸ Die Städte und Gemeinden im kommunalpolitisch zersplitterten Groß-Berlin waren zunächst nicht einbezogen, machten sich das Projekt jedoch zu eigen. Daher wurde der Wettbewerb schließlich im Oktober 1908 von Berlin mit Beteiligung der umliegenden Kreise und Gemeinden ausgeschrieben, die auch 14 der 21 Sitze im Preisgericht einnahmen.⁹

Das Programm sah im Kern vor:

1. bestehende „Bebauungspläne“ – damit waren in heutiger Begrifflichkeit Fluchtlinienpläne gemeint - zu überprüfen und zu harmonisieren;
2. „künstlerisch-technische Vorschläge“ für freie Gebiete zu unterbreiten, also Projekte der Siedlungsplanung zu formulieren,;
3. ein einheitliches Verkehrsnetz zu konzipieren – hier lag das Hauptinteresse der Kommunen;
4. Wasserwege und Freiflächen zu beplanen sowie Vorschläge für die Richtung der Stadterweiterung zu unterbreiten.¹⁰

Die preisgekrönten Beiträge – wie etwa die mit dem geteilten ersten Preis ausgezeichneten Entwürfe von Hermann Jansen und Josef Brix/Felix Genzmer/Hochbahngesellschaft – präsentierten sowohl visionäre Projekte als auch sehr präzise lokale Detailplanungen und zeigten sich prinzipiell offen gegenüber Reformen im Bauordnungs- und Wohnungswesen.¹¹ Sie verbanden eine konsequente stadtreionale Orientierung mit Vorschlägen für Monumentalbauten und großflächige Abrisse im Stadtzentrum und folgten einem ungebrochenen auktorialen planerischen Gestus. Direkt und kurzfristig umgesetzt wurde von den Wettbewerbsergebnissen bekanntlich sehr wenig, doch kam es durch die anschließende Städtebau-Ausstellung, die flankiert wurde von „städtebaulichen Vortragsabenden“ der Wettbewerbs-

⁸ Vgl.: Anregungen zur Erlangung eines Grundplanes für die städtebauliche Entwicklung von Groß-Berlin. Gegeben von der Vereinigung Berliner Architekten und dem Architektenverein zu Berlin, Berlin 1907.

⁹ Vgl. Christoph Bernhardt, Bauplatz Groß-Berlin. Wohnungsmärkte, Terraingewerbe und Kommunalpolitik im Städtewachstum der Hochindustrialisierung (1871-1918), Berlin 1998, S. 272-274.

¹⁰ Vgl. die Ausschreibung in Der Baumeister, Nov. 1908, Beilage, S. 18 B ff. sowie Heidede Becker, Geschichte der Architektur- und Städtebauwettbewerbe, Stuttgart/Berlin/Köln 1992, S. 118.

¹¹ Vgl. für den Beitrag von Brix/Genzmer/Hochbahngesellschaft den Aufsatz von Christoph Bernhardt: Ein städtebauliches Jahrhundertprogramm aus dem Geist des Verkehrs. Der Beitrag von Joseph Brix und Felix Genzmer zum Wettbewerb Groß-Berlin 1908/10, in: Harald Bodenschatz (Hrsg.), Städtebau 1908/1968/2008. Impulse aus der TU (TH) Berlin. Berlin 2009, S. 41-60.

teilnehmer¹², zu einer starken Belebung und inhaltlichen Erweiterung der öffentlichen Debatten über Städtebau und Wohnungsreform.

Das Wettbewerbsverfahren selbst und die Preisvergabe trugen noch keinesfalls eine internationale Prägung, beteiligten sich doch bis auf wenige Ausnahmen (etwa Léon Jaussely und Siegfried Sitte) nur deutsche Architekten bzw. Teams, und im Preisgericht saß noch kein einziger „auswärtiger“ Juror.¹³ Die internationalen Bezüge brachten daher zunächst einmal die Beiträge selbst ein, die immer wieder ausländische Referenzbeispiele und Vorbilder sowie historische Beispiele heranzogen und ein beeindruckendes Zeugnis der breiten Fachbildung ihrer Autoren darstellten. Im Übrigen war es, wie hinlänglich bekannt, in entscheidendem Maße der Organisator der Ausstellung Werner Hegemann, der der Ausstellung und ihrem Begleitprogramm sein internationales Format gab.¹⁴

Rückblickend erscheint die Zeit um 1910 als Wendezeit, in der einerseits die neue Disziplin Städtebau ausreichend institutionalisiert war, vor allem an den Technischen Universitäten wie der Technischen Hochschule zu Berlin¹⁵, um öffentliche Aufmerksamkeit für ihre Anliegen zu erzwingen. Andererseits waren sowohl der Handlungsdruck der Urbanisierungskrise wie auch die Bereitschaft zum globalen Austausch unter den Protagonisten so groß, dass das Lernen über Grenzen hinweg möglich wurde und gewinnbringend bzw. notwendig erschien.

Die Beiträge des Themenschwerpunktes

Die besondere Qualität der internationalen städtebaulichen Debatte um 1910 resultierte nicht zuletzt aus einer weitgehenden Übereinstimmung ihrer führenden Protagonisten in zentralen Positionen und aus dem intensiven Austausch über die national durchaus unterschiedlich akzentuierten Konzepte. *Wolfgang Sonne* demonstriert diese Verknüpfung von konzeptioneller Polyphonie und Konvergenz in Europa und den USA an dem paradigmatischen Beispiel des Konzeptes „Stadtbaukunst“. In diesem Konzept wurden die *funktionalen* und die *ästhetischen* Dimensionen des Städtebaus noch konsequent gleichrangig gesetzt. Sonne weist nach, dass und wie die entschieden integrative Auffassung von Baukunst und Ingenieursplanung nicht nur die Vorschläge der Preisträger im Wettbewerb Groß-Berlin bestimmten und sie geradezu logisch zur multidisziplinären Teamarbeit führten. Er zeigt auch, dass in Frankreich, Italien, England und den USA die maßgeblichen Wortführer und Fach-

¹² Becker, Geschichte, S. 123.

¹³ Vgl. ebd.

¹⁴ Siehe dazu die Ausführungen in der Leitrezension von Wolfgang Hofmann in diesem Heft.

¹⁵ Vgl. etwa Ulrike Laible, Joseph Brix und Felix Genzmer: Das Städtebauseminar und die Zyklusvorträge an der TH zu Berlin. In: Harald Bodenschatz (Hg.), Städtebau 1908/1968/2008, S. 23-39.

kompendien ähnliche Positionen vertraten, die in engem Bezug zur Praxis und unter wesentlicher Beteiligung von Praktikern entwickelt wurden.

Dass der internationale Dialog stark auf Vermittlerpersonen wie etwa Werner Hegemann angewiesen war und keineswegs konfliktfrei verlief, zeigt *William Whyte* am Beispiel der Wahrnehmung des Berliner Wettbewerbs auf der im gleichen Jahr in London abgehaltenen Konferenz des Royal Institute of British Architects (RIBA). Nicht nur, dass die Veranstalter das internationale Flair der Konferenz wesentlich zur Stärkung ihrer Position in innerbritischen Rivalitäten auf dem Feld der Stadtplanung instrumentalisieren – auch das Verfahren wie einige Ergebnisse des Berliner Wettbewerbs wurden auf dem Kongress von Autoritäten wie Raymond Unwin offen kritisiert. Letztlich, so Whyte, wurde daher auch der Berliner Ausstellungsbeitrag deutlich weniger beachtet als insbesondere der Chicago Plan von Burnham, und seine Rezeption spiegelte zugleich paradigmatisch die Instrumentalisierung ausländischer Beiträge für die nationale bzw. lokale Städtebaudebatte im internationalen Dialog.

Der Chicago Plan war selbst im Rahmen des global vorherrschenden, liberalistisch-privatkapitalistisch organisierten Städtebaus ein besonders markantes Beispiel „zivilgesellschaftlicher“ Intervention im Städtebau. Wie *Barbara Schönig* zeigt, beruhte die Initiative des dortigen „Commercial Club of Chicago“ zur Erstellung und Umsetzung des Plans wesentlich auf der Überzeugung, dass die ökonomisch prosperierende Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit der Region auf eine planerische Überwindung der „urban crisis“ insbesondere auf den Gebieten des Verkehrs, der Infrastrukturen und der Hygiene geradezu existentiell angewiesen war. Zu den Stärken des Plans zählte seine konsequente Orientierung auf die regionale Ebene im Geiste des „metropolitanism“ sowie eine ausgeklügelte Strategie der Popularisierung und Implementierung. Zu seinen Schwächen zählte die Verbannung sozialpolitischer Überlegung in den nicht veröffentlichten Teil des Plans.

Dass der Berliner Wettbewerb keinesfalls die Geburtsstunde internationaler Debatten im Städtebau darstellte, sondern gerade die etwa von Werner Hegemann hart kritisierte preußische Bürokratie hier vorgearbeitet hatte, deckt der auf neuen Archivstudien beruhende Beitrag *Markus Tubbesings* über das Wirken des Ministerial-Oberbaudirektors Karl Hinckeldeyn im transatlantischen Diskurs auf. Dieser sandte schon in den 1880er Jahren von seiner Stellung als „bautechnischer Attaché“ Preußens in Washington zahlreiche, im einflussreichen und zunehmend international ausgerichteten „Centralblatt der Bauverwaltung“ publizierte Berichte zum amerikanischen Städtebau über den Atlantik. Zurückgekehrt auf hochrangige Positionen in verschiedenen Berliner Ministerien brachte er dieses Wissen in das Ringen um die Bauordnungen für die Berliner Vororte ein, vermittelte die folgenrei-

che Entsendung seines Mitarbeiters Hermann Muthesius als Kulturattaché nach London und wirkte als Preisrichter im Wettbewerb Groß-Berlin mit. Tubbesings Beitrag bettet damit am prominenten Beispiel eines weltoffenen und reformorientierten hohen preußischen Beamten den Wettbewerb nicht nur in längerfristige Linien des internationalen Ideentransfers ein, sondern revidiert an einem weiteren wichtigen Punkt die von Hegemann wirkmächtig etablierten Klischees.

Ursula von Petz weitet in ihrem Beitrag den planungsgeschichtlichen Blick über Berlin hinaus auf das Ruhrgebiet und analysiert den „kongenialen“ Beitrag Robert Schmidts zur Städtebaudebatte und Stadtreform. Am Beispiel der Übernahme, Ergänzung und teilweisen Neu-Akzentuierung der Berliner Ausstellung in Düsseldorf analysiert sie die lebhafteste Zirkulation und Aneignung der international diskutierten Fragen auf der regionalen und lokalen Ebene im Deutschen Reich. Die Erfolge Robert Schmidts als Raumplaner, Stadtbauinspektor und Beigeordneter in Essen vor und nach dem Ersten Weltkrieg belegen unter anderem die besondere Rolle einzelner bestimmender Persönlichkeiten und den rapiden Bedeutungsgewinn der Grünplanung in dieser Zeit.

Im Anschluss an den Block der wissenschaftlichen Aufsätze dokumentieren zwei Projektberichte die bleibende Aktualität und das anhaltende Interesse der Forschung an dem Berliner Wettbewerb und an der Geschichte des transnationalen Städtebaudiskurses. *Harald Bodenschatz* und *Celina Kress* richten den Blick auf die für den Herbst 2010 vorbereitete große Ausstellung „STADTVISIONEN 1910|2010. Berlin Paris London Chicago. 100 Jahre ‚Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin‘“ sowie die dazu komplementäre, unter anderem von der Gesellschaft für Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung (GSU) getragene planungsgeschichtliche Konferenz zum „Kult des großen Plans“. Das Dissertationsprojekt *Philipp Wagners* über das internationale Netzwerk der Stadtplaner in der Zwischenkriegszeit widmet sich dem nächsten Kapitel in der hier diskutierten Entwicklung und hebt den Gegenstand als für die transnationale geschichtswissenschaftliche Forschung besonders fruchtbar hervor.

Wolfgang Hofmanns Leitrezension schließt die Klammer um den Themenschwerpunkt mit einer Erörterung neuerer Forschungsergebnisse zur Person Werner Hegemanns und den von ihm mit gestalteten zeitgenössischen Debatten, die zu einer Revision mancher älterer Position geführt haben. Zu den Einsichten im Rahmen der damit erzielten „kritischen Historisierung“ zählen etwa die Auf- und Abstiege einzelner Protagonisten wie z.B. Hegemann in den Auseinandersetzungen jener Zeit sowie die verschlungene Wirkungsgeschichte einiger ihrer Werke und Aktivitäten.

„Berlin 1910“ heute: Zur Renaissance eines historischen Aufbruchs

Die für den internationalen Städtebau außerordentlich fruchtbare Zeit um 1910 wurde nach dem Ersten Weltkrieg angesichts neuer Herausforderungen und Leitbilder schnell vergessen, ja verdrängt – und dies zum Teil bis heute. Allerdings ist seit der grundsätzlichen Kritik an der städtebaulichen Moderne in den 1970er Jahren ein zunehmendes Interesse an Themen, Protagonisten und Praktiken des Städtebaus um 1910 unübersehbar. Die Stars des Städtebaus dieser Zeit sind heute wieder einigermaßen bekannt, ihr Werk gut erforscht. Einen Höhepunkt erlebte der Blick zurück im Jubiläumsjahr des berühmten Plan of Chicago, der wie kaum ein anderer Plan die Idee des „großen Plans“ verkörperte. 2009 feierte die Stadt Chicago mit unzähligen Veranstaltungen diesen Jahrhundertplan. Auch die zentralen Streitfelder von damals erfahren – unter gänzlich neuen Verhältnissen – eine erstaunliche Renaissance: Das gilt etwa für den Grundsatzstreit zwischen suburbanem und urbanem Städtebau, einen Streit, den Werner Hegemann auf die beiden Wege „London“ versus „Paris“ zuspitzte. Dazu kam die – heute wieder höchst aktuelle – Auseinandersetzung zwischen öffentlichem und privatem Städtebau, die seinerseits in einer überzogenen Kritik etwa an den Projekten des Berliner Terrainunternehmers Georg Haberland mündete. Was heute ebenfalls wieder auf die Tagesordnung rückt, ist die stadregionale Sichtweise. Um 1910 wurde erstmals die Stadtregion ein zentrales Thema des Städtebaus. Als Instrumente der Gestaltung dieses chaotisch wachsenden Gebildes galten ein Netz von Schnellbahnen und ein Verbund von Grünzügen bzw. -keilen. Ausgerechnet diese beiden Instrumente erfahren angesichts der notwendigen Abkehr von der autogerechten Siedlungsweise ein Comeback. Einen Gipfel der erneuerten stadregionalen Sichtweise stellt derzeit das durch den französischen Staatspräsidenten Nicolas Sarkozy auf den Weg gebrachte Gutachterverfahren Grand Paris dar, das explizit an die Erfahrungen des Wettbewerbs Groß-Berlin 1908/10 anknüpft.

Dennoch bleibt im Sinne wissenschaftlicher Forschung wie städtebaulicher und stadtpolitischer Entwicklungsarbeit noch viel zu tun. So steht mit Blick auf die Forschung etwa eine Monographie von Georg Haberland, des vielleicht bedeutendsten „Städtebauers“ der ersten Jahrzehnte des letzten Jahrhunderts in Berlin, bis heute aus. Insbesondere die Verarbeitung der Erfahrungen von damals für die heutige Praxis muss noch geleistet werden. Der städtebauliche Diskurs ist 2010 – trotz aller „Globalisierung“ – von dem damals erreichten internationalen Austausch im Städtebau deutlich entfernt. Auch haben die Beteiligten die konstruktive Auseinandersetzung mit den historischen Erfahrungen weithin verlernt. Sie wissen kaum mehr, wie das Thema Städtebau – das schon in den Universitäten auf sehr wackeligen Fü-

ßen steht – in einer breiteren Öffentlichkeit platziert werden kann. Mit anderen Worten: Es gilt weiter an einer Renaissance des Städtebaus zu arbeiten, auch in Deutschland. Dafür aber ist 2010 ein gutes, günstiges Jahr, ein „Jahr des Städtebaus“. Dazu gehören das Finale der IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt, das Finale der IBA Fürst-Pückler-Park, die Halbzeit der IBA Hamburg, das 50jährige Bestehen der Arbeitsgemeinschaft „Die alte Stadt“, die nunmehr den Namen „Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte e.V.“ führt, das Großereignis „Kulturhauptstadt Europa Essen Ruhr“, die große Bundesausstellung „REALSTADT. Wünsche als Wirklichkeit“ und nicht zuletzt die Ausstellung „STADTVISIONEN 1910|2010“, die an das große Jahrhundertereignis der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin 1910 erinnert.

**PD Dr. Christoph Bernhardt, Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS), Erkner (bernhardt@irs-net.de);
Prof. Dr. Harald Bodenschatz, TU Berlin, harald.bodenschatz@tu-berlin.de**

„Stadtbaukunst“ als Konzept: ein internationales Phänomen um 1910

Die Planung der modernen Großstadt, wie sie exemplarisch der Wettbewerb Groß-Berlin 1910 zeigt, wurde im frühen 20. Jahrhundert nicht in einzelne Disziplinen aufgeteilt, sondern als ein umfassendes Problem gesehen, bei dem vielfältige Lösungsansätze zusammenfinden mussten. Im Konzept der „Stadtbaukunst“ wurden die vielfältigen Aspekte der Stadt zusammengeführt und auf die gestalterische Planung hin fokussiert. Mit der Einbeziehung des Ästhetischen setzte sich die Stadtbaukunst bewusst vom primär ingenieurtechnischen Städtebau des 19. Jahrhunderts ab. Doch es ging ihren Vertretern nicht allein um das Gestalterisch-Künstlerische, sondern um das Gestalterisch-Künstlerische im Zusammenspiel mit den anderen die Stadt bestimmenden Faktoren. Dieses umfassende und anspruchsvolle Konzept wurde erst von den nachfolgenden Avantgardebewegungen aufgegeben und auf wenige Faktoren reduziert. Die Folge waren meist ausschließlich verkehrstechnische, soziologische oder ökonomische Planungsmodelle, die die weitere Stadtplanung des 20. Jahrhunderts dominierten. Die Anlage der Großstadt selbst als künstlerische Problemstellung anzusehen, erscheint deshalb heute meist befremdlich – doch genau dies war die Position der Stadtbaukünstler im frühen 20. Jahrhundert.¹

Signifikant für die Probleme des Städtebaus im frühen 20. Jahrhundert und den Zusammenhang von Gestaltung mit anderen Aspekten ist der Wettbewerb Groß-Berlin 1908-10. In der Ausschreibung waren Lösungen gefordert „sowohl für die Forderungen des Verkehrs, als für diejenigen der Schönheit, der Volksgesundheit und der Wirtschaftlichkeit.“² Den engen Zusammenhang dieser Bereiche betonte

¹ Jean Dethier und Alain Guiheux (Hrsg.), *La Ville. Art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris 1994; Wolfgang Sonne, *Representing the State. Capital City Planning in the Early Twentieth Century*, München, London und New York 2003; Wolfgang Sonne, „The entire city shall be planned as a Work of Art.“ Städtebau als Kunst im frühen modernen Urbanismus 1890 – 1920, in: *Zeitschrift für Kunstgeschichte*, Bd. 66, H. 2 (2003), S. 207-236; Wolfgang Sonne, „Stadtbaukunst alter und neuer Zeit“, in: Christoph Mäckler und Wolfgang Sonne (Hrsg.), *Dortmunder Vorträge zur Stadtbaukunst*, Bd. 2, Sulgen 2010, S. 10-29.

² „Wettbewerb um einen Grundplan für die Bebauung von Gross-Berlin“ [Ausschreibungstext des Wett-

Werner Hegemann in seinem großen Städtebaukatalog 1911 anlässlich der Präsentation der Wettbewerbsergebnisse: „Dabei darf jedoch die technische und wirtschaftliche Überwindung von der künstlerischen zeitlich nicht getrennt werden, um beide muss gleichzeitig gerungen werden.“³ Nur ein multidisziplinärer Zugriff, der auch die Gestaltung mit einbeziehe, könne die aktuellen Probleme der Großstädte lösen. In diesem Sinne sind die ästhetisch beeindruckenden Entwürfe von Bruno Schmitz, Otto Blum und Havestadt & Contag zu deuten, die den vierten Preis beim Wettbewerb Groß-Berlin errangen (Abb. 1): Keineswegs handelt es sich um rein subjektiv-künstlerische Gebilde, als die sie gerne gedeutet werden, sondern um den Versuch, die vielfältigen Aspekte der modernen Großstadt in eine überzeugende Form zu gießen. Im Erläuterungstext nehmen deshalb verkehrstechnische, wirtschaftliche und hygienische Aspekte den weitaus größten Raum ein – und schon die Zusammensetzung des Wettbewerbsteams (ein Architekt, ein Ingenieur und eine Baufirma) macht deutlich, wie multidisziplinär die Planung der Großstadt angegangen wurde, auch wenn künstlerisch anspruchsvolle Formen daraus resultierten.

Stadtbaukunst in Deutschland

Diese Verbindung praktischer Aspekte der Stadtplanung mit der Ästhetik der Stadt, wie sie der Wettbewerb Groß-Berlin zeigte, war der Kern des Konzepts der Stadtbaukunst. Die Wurzeln dafür lagen im Konzept des „Embellissement“, das im Rahmen der französischen Aufklärung das Wohl der Stadtbürger, die wirtschaftliche Situation, die Hygiene, die städtische Infrastruktur und eben auch die Schönheit der Stadt befördern sollte. Einer der einflussreichsten Gründungstexte des modernen Urbanismus, Camillo Sittes Traktat über den „Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ von 1889, reduzierte den Städtebau keineswegs auf seine künstlerischen Aspekte, sondern benannte ebenfalls die technischen, hygienischen und wirtschaftlichen Bedingungen der Stadt als grundlegende und nicht zu hintergehende Aspekte.⁴

bewerbs Gross-Berlin], in: Der Baumeister, Bd. 7, H. 2(1908), S. B 18; ebenfalls in: Wochenschrift des Architekten-Vereins zu Berlin, Bd. 3, H. 50 (1908), S. 275.

³ Werner Hegemann, Der Städtebau nach den Ergebnissen der allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin nebst einem Anhang: Die internationale Städtebau-Ausstellung in Düsseldorf, Bd. 1, Berlin 1911, S. 129.

⁴ Camillo Sitte, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Wien 1889, Vorrede; Reinhard Baumeister, Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung, Berlin 1876; Josef Stübgen, Der Städtebau, Darmstadt 1890.

Noch deutlicher wird Sittes umfassendes Konzept in der von ihm und Theodor Goecke herausgegebenen Zeitschrift „Der Städtebau“, der weltweit ersten städtebaulichen Fachzeitschrift, deren programmatischer Untertitel „Monatsschrift für die künstlerische Ausgestaltung der Städte nach ihren wirtschaftlichen, gesundheitlichen und sozialen Grundsätzen“ lautete. Im Vorwort zum ersten Band erläuterten Sitte und Goecke 1904 ihr umfassendes Verständnis von Städtebau, der zwar auf das künstlerische fokussierte, aber andere Aspekte nicht negierte: „Ein solches großes Gebiet technischer, künstlerischer und volkswirtschaftlicher Tätigkeit ist der Städtebau.“⁵ Anschaulich schrieben sie: „Der Städtebau ist die Vereinigung aller technischen und bildenden Künste zu einem großen geschlossenen Ganzen; der Städtebau ist der monumentale Ausdruck wahren Bürgerstolzes, die Pflanzstätte echter Heimatliebe; der Städtebau regelt den Verkehr, hat die Grundlage zu beschaffen für ein gesundes und behagliches Wohnen der nun schon in überwiegender Mehrheit in den Städten angesiedelten modernen Menschen; hat für günstige Unterbringung von Industrie und Handel zu sorgen und die Versöhnung sozialer Gegensätze zu unterstützen.“⁶ Entsprechend dieser Vielfalt der Aspekte müsse sich auch eine Vielzahl von Fachleuten mit dem Städtebau befassen, denn dabei handle es sich um „dieses große Fach, in dem ein ungezählte Menge von Technikern, Künstlern, Nationalökonomern, Hygienikern, Sozialpolitikern, Verwaltungsbeamten und Mitgliedern gesetzgebender Körperschaften tätig ist.“⁷ Selbst der Gründungsvater des auf die Ästhetik ausgerichteten Städtebaus war also weit davon entfernt, Städtebau auf das Ästhetische zu reduzieren.

Beredtes Zeugnis eines umfassenden Verständnisses von Städtebau ist die von Joseph Brix und Felix Genzmer – Gewinner eines ersten Preises beim Wettbewerb Groß-Berlin 1908-10 an der Technischen Hochschule in Charlottenburg veranstaltete und anschließend veröffentlichte Reihe der „Städtebaulichen Vorträge“, die 63 Vorträge mit nahezu ebenso vielen Themenbereichen umfasste.⁸ In seinem Einführungsvortrag schilderte Brix den Städtebau als multidisziplinäre Aufgabe: Er sei „volkswirtschaftlicher, hygienischer, bautechnischer [...], verkehrstechnischer, verwaltungsrechtlicher, sowie gesetzgeberischer und nicht zum geringsten Teil künstlerischer Natur.“⁹ Im Zusammenspiel mit den vielfältigen Themen der gesamten Reihe wird deutlich, wie sehr die ästhetische Erscheinung im Kontext der anderen

⁵ Camillo Sitte, Theodor Göcke (Hrsg.), *Der Städtebau*, Bd. 1 (1904), S. 1.

⁶ Ebd.

⁷ Ebd.

⁸ Joseph Brix und Felix Genzmer (Hrsg.), *Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin*, Berlin 1908-1920.

⁹ Joseph Brix, „Aufgaben und Ziele des Städtebaus“, in: *Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin*, Bd. 1, H. 1 (1908), S. 11.

Aspekte der Stadt gesehen wurde. Hier finden sich künstlerische, gestalterische, rechtliche, soziale, wirtschaftliche, hygienische, verkehrstechnische, infrastrukturelle, politische, historische, klimatische, geographische und denkmalpflegerische Fragestellungen behandelt – quer durch die Vielfalt städtebaulicher Aspekte und immer aufeinander bezogen.

1909 erschien das von dem Volkswirtschaftler Rudolf Eberstadt – mit dem Architekten Bruno Möhring Gewinner des dritten Preises des Wettbewerbs Groß-Berlin – verfasste „Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage“, in dem der Autor einen multidisziplinären Zugriff auf sein Thema pflegte und diesen gleich im Vorwort erklärte: „Die Zweige der Wissenschaft, die in Betracht kamen, sind Verwaltungslehre, Technik und Volkswirtschaft.“¹⁰ Dass Eberstadt als Volkswirtschaftler die ökonomischen und politischen Aspekte betonte, überrascht wenig. Dennoch reduzierte er selbst als Ökonom die Stadt nicht auf diese Faktoren, sondern räumte auch der Stadtform, den „künstlerischen“ Fragen, einen eigenen Stellenwert ein: „Gewiss stehen für unsere Untersuchungen die volkswirtschaftlichen, rechtlichen und politischen Gesichtspunkte an erster Stelle; indes die künstlerischen Forderungen fallen mit unseren Zielen vollständig zusammen und können nur gleichzeitig und gemeinsam mit diesen verwirklicht werden.“¹¹

Hermann Jansen wiederum sollte 1910 bei seinem Beitrag zum Wettbewerb Groß-Berlin, mit dem er einen ersten Preis errang, die Schaffung von Stadtbildern zusammen mit der Lösung praktischer Fragen als das höchste Ziel der Stadtbaukunst postulieren und somit die Stadt zu einem dreidimensionalen Gemälde erklären: „Nicht Straßenlinien, sondern Straßenbilder wollen entstehen. Diese vorzubereiten, sie wachsen zu lassen und schließlich zu einem harmonischen, künstlerischen Höhepunkt auszubauen, das ist die erste Kunst des Städtebaues.“¹² Jansens Gestaltungsprinzipien sind als Anpassung der am Kleinstädtischen orientierten Raumkunst Sittes an die Bedingungen der Großstadt zu verstehen.

Auch einer der Initiatoren des Wettbewerbs, der Architekt Otto March, betonte in seinem grundlegenden Aufsatz über „Stand und Ziele der Städtebaukunst“ von 1913 den Zusammenhang der praktischen und ästhetischen Aufgaben des Städtebaus: „Als letzte und höchste Forderung tritt dann die Aufgabe an den Städtebauer heran, die Erfüllung aller dieser Bedingungen [wie Verkehr, Wohnen und Erholung] in einem Gesamtorganismus künstlerisch zu vereinigen.“¹³ Diese Zwecke müsse er

¹⁰ Rudolf Eberstadt, Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage, Jena 1909, S. III.

¹¹ Ebd., S. 172.

¹² Wettbewerb Gross-Berlin 1910. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten, Berlin 1911, [Teil Jansen], S. 21.

¹³ Otto March, Stand und Ziele der Städtebaukunst, in: Der Städtebau, Bd. 10 (1913), S. 29-33, 38-41, Zitat S. 29.

auch künstlerisch ausdrücken: „Den gewaltigen Geistesströmungen der Großstadt in einer eigenartigen Stadtbildung plastischen Ausdruck zu geben, ist wohl die höchste Aufgabe, die einem Künstler überhaupt gestellt werden kann.“¹⁴ Das Ziel sei eine umfassende „Großstadtkunst“, die die eigentlich künstlerischen Bestrebungen ebenso enthalte wie die Erfüllung praktischer Zwecke durch Wissenschaft und Technik.

Ähnlich fasste 1919 Paul Wolf in seinem „Städtebau“ die Bedingungen des Städtebaus zusammen: „Stadtbau aber ist ein Produkt, bestehend aus den Einzelfaktoren: Volkswirtschaft, Technik, Hygiene, Verwaltung und Kunst. Die Kunst ist der sichtbare Ausdruck des Ganzen. Das höchste Ziel der Kunst ist Monumentalität; im monumentalen Bauwerk, in der Monumentalstadt erreicht die Kultur ihren höchsten Punkt.“¹⁵ Bei aller Beachtung der unterschiedlichen Aspekte wird der Ästhetik eine entscheidende Rolle eingeräumt: Kunst erst formt eine Stadt zum höchsten Kulturprodukt.

1920 legte Albert Erich Brinckmann mit seiner „Stadtbaukunst“ die erste umfassende Geschichte des Städtebaus vor, richtete aber die historische Erkenntnis zugleich auf die praktischen Probleme seiner Zeit aus. Er betonte die formal-ästhetische Seite des Städtebaus: „Baumasse und Räume in Beziehung zu setzen und aus einander zu entwickeln, das ist das Programm künstlerischen Stadtbaus.“¹⁶ Vertrat er damit als Schüler Heinrich Wölfflins nun einen streng formalistisch-kunsthistorischen Zugang? Keineswegs! Schon im ersten Satz seiner „Stadtbaukunst“ beschreibt Brinckmann die multidisziplinäre Natur seines Gegenstands: Er erwähnt „die sozialen und ökonomischen Bedingungen der städtischen Entwicklung“, denen er nun eine „Formgeschichte der Städte“ zur Seite stellen wolle.¹⁷ Seine gesamte Darstellung der Städtebaugeschichte ist durch die Auffassung gekennzeichnet, dass die Stadtform nicht autonom, sondern von verschiedenen Faktoren beeinflusst sei. So beschrieb er etwa das Zusammenspiel unterschiedlicher Faktoren am Beispiel des zeitgenössischen Städtebaus: „Wohnungswesen, Industrie, Handel und Verkehr machen Ansprüche, die Stadt selbst als Ganzes hat bestimmte Lebensgewohnheiten und künstlerische Traditionen. Die einzelnen Forderungen müssen gegeneinander ausgewogen werden.“¹⁸ Er vertrat also weder ein Konzept formaler Autonomie noch eines der Reduktion auf außerkünstlerische Faktoren, sondern forderte ein Abwägen diverser Aspekte wie Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Technik und auch Kunst.

¹⁴ Ebd., S. 40.

¹⁵ Paul Wolf, Städtebau. Das Formproblem der Stadt in Vergangenheit und Zukunft, Leipzig 1919, S. 4.

¹⁶ Albert Erich Brinckmann, Stadtbaukunst. Geschichtliche Querschnitte und neuzeitliche Ziele, Berlin 1920, S. 134.

¹⁷ Ebd., Vorwort.

¹⁸ Ebd., S. 119.

In derselben Weise konzipierte der Architekt Theodor Fischer seinen Gegenstand in seinen „Sechs Vorträgen über Stadtbaukunst“ von 1920. Panoramatisch beschrieb er den Gegenstand der Stadtbaukunst als „das fast unübersehbare Feld des Städtebaues“ und führte in fast erschöpfender Plastizität aus: „Was tritt uns da alles entgegen, wenn wir die wirtschaftlichen und technischen Grundlagen des Faches ins Auge fassen! Das ganze verwickelte Kapitel der Bodenpolitik mit den Stacheldrähnen des Bürgerlichen Gesetzbuches und den Wolfsgruben des Hypothekenwesens; dann die stahlharten Mauern der Baupolizei und die Laufgräben des Instanzenanges. Weiter die Hemmungen und fiskalischen Unmöglichkeiten der Verkehrspolitik und die Überraschungen der Bevölkerungsbewegung. Der Volkswirtschaftler, der Statistiker, der Bank- und Versicherungsfachmann, der Verwaltungs-, Baupolizei- und Verkehrsbeamte, sie alle wollen und müssen mitreden, bevor noch der Techniker zum Wort kommt. Dann aber weitet sich breit genug dessen eigenes Gebiet, viel zu groß wieder für *einen* Fachmann. Die Arbeitsteilung geht weiter: zunächst stellt der Hygieniker grundlegende Bedingungen, deren Erfüllung zumeist in die Hände der Tiefbauingenieure gelegt ist; sie haben die Ortschaften mit Wasser zu versorgen und Schmutzwässer abzuleiten. Der Ingenieur schafft der Stadt auch Licht und Kraft, der Ingenieur baut Straßen und gibt dem rollenden Verkehr Weg und Bahn. [...] Einer ist aber vergessen, auf den schließlich alles ankommt, wenn das Endergebnis, das, was dastehen wird, die Stadt, ein Ding sein soll, das der Mühe lohnt. Der Architekt baut die Häuser, um deretwillen alles andere besorgt und getan wird, die Wohnungen der Menschen. Ihm also gebührt es, mitzuraten und mitzutun, und nicht nur das, ihm gebührt im Zusammenspiel die Regie, eben weil seine Tätigkeit Absicht und Endziel des ganzen Vorgangs ist.“¹⁹ Stadtbaukunst entstand nach Fischer aus dem Zusammenspiel wirtschaftlicher, politischer, rechtlicher, sozialer, technischer und kultureller Fragen, alle vertreten durch eine Vielzahl von Berufen. Zusammengeführt werden sollten diese Aspekte in der Gestaltung der Stadt und ihrer Häuser, eine krönende Tätigkeit, die dem Architekten zufalle.

¹⁹ Theodor Fischer, Sechs Vorträge über Stadtbaukunst, München, Berlin 1920, S. 6-7.



Abb. 1: Bruno Schmitz, Otto Blum, Havestadt & Contag, Stadtbibliothek auf der Fischerinsel in Berlin, vierter Preis des Wettbewerbs Groß-Berlin, 1910. Schmitz, der selber die USA bereist hatte, rezipiert mit seinen monumentalen Ensembles die Bestrebungen der amerikanischen „City Beautiful“-Bewegung, mit „Civic Centers“ den Städten eine neue politische Mitte zu geben.



Abb. 2: Daniel Hudson Burnham, White City auf der World's Columbian Exposition in Chicago, 1893. Durch die Gruppierung von einheitlichen Monumentalbauten auf einer Weltausstellung wird in den USA eine landesweite Begeisterung für Stadtbaukunst ausgelöst, die die „City Beautiful“-Bewegung befördert.

Dieses künstlerische Verständnis des Städtebaus prägte auch die frühe Moderne in anderen Sprach- und Kulturkreisen. Bei allen Unterschieden der nationalen Schulen – 1933 benannte René Danger in seinem „Cours d'urbanisme“ die „école anglaise“ mit ihren Gartenstädten, die „école allemande“ mit ihrem malerischen oder praktischen Städtebau, die „école américaine“ mit ihren diagonalen durchgezogenen Rastern und Parksyste­men sowie die „école française“ mit ihren „Beaux-Arts“-Vorstellungen –²⁰ waren die ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts von einem florierenden internationalen Austausch geprägt, der durch internationale Kongresse, Fachzeitschriften und Wettbewerbe befördert wurde. So bildete sich auch das Konzept der Stadtbaukunst im internationalen Diskurs.

Im französisch-belgischen Raum war von „art urbain“ oder „art de bâtir des villes“ die Rede, wenn es darum ging, den ingenieurstechnischen Städtebau des 19. Jahrhunderts im 20. Jahrhundert um eine künstlerische Dimension zu erweitern. Hier war vor allem die Schrift „L'esthétique des villes“ des Brüsseler Bürgermeisters Charles Buls von 1893 bahnbrechend, in der er die Freilegung von Monumentalbauten kritisierte und die Bedeutung des baulichen Ensembles unterstrich.²¹ Gustave Kahn handelte das Verhältnis ästhetischer und praktischer Aspekte der Stadtbaukunst 1901 in seinem Buch „L'Esthétique de la rue“ auf der Ebene der Straße ab: „Y a-t-il un art de rue? Oui, mais il dépend de circonstances extérieures à l'art qu'il puisse totalement se manifester.“²² Die Anlage der Straße sei eine Kunst; die Gestaltung sei aber von außerästhetischen Bedingungen abhängig.

Ein erstes umfassendes Werk zum Städtebau in Frankreich lieferte 1913 Robert de Souza mit dem etwas partikular klingenden Titel „Nice capitale d'hiver. L'Avenir de nos villes. Études pratiques d'esthétique urbaine“. Die Ästhetik der Stadt stand zwar im Mittelpunkt seines Interesses, wurde jedoch in engem Zusammenhang mit anderen Faktoren gesehen: „L'on s'aperçoit ainsi que les questions économiques, hygiéniques, administratives, financières, commerciales, sociales sont à la base d'une esthétique agissante. L'esthétique pour être constructive doit affronter chacun des problèmes que ces questions soulèvent; elle doit n'en mépriser aucun.“²³ Ästhe-

²⁰ René Danger, *Cours d'urbanisme*, Paris 1933, S. 199-201. Vgl. Anthony Sutcliffe, *Urban Planning in Europe and North America before 1914. International Aspects of a Prophetic Movement*, in: Hans Jürgen Teuteberg (Hrsg.), *Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte*, Köln und Wien 1983, S. 441-474.

²¹ Charles Buls, *Esthétique des villes*, Brüssel 1893 (dt.: *Ästhetik der Städte*, Gießen 1898).

²² Gustave Kahn, *L'Esthétique de la rue*, Paris 1901, S. 290.

²³ Robert de Souza, *Nice capitale d'hiver. L'Avenir de nos villes. Etudes pratiques d'esthétique urbaine*, Paris 1913, Vorwort.

tische Lösungen für die Stadt müssten die ökonomischen, hygienischen, politischen, finanziellen und sozialen Anforderungen erfüllen, um angemessen zu sein. Besonders betonte er dabei die plastischen Eigenschaften der Stadt: Eine wirkliche „ville d'art“ erfordere eine „perspective esthétique que créerait naturellement, avec le respect de la lumière, une plastique appropriée des ombres, des reliefs.“²⁴

Als Kunst und Wissenschaft umfassende Tätigkeit bezeichneten Donat-Alfred Agache, Marcel Auburtin und Emile Redont 1915 den Städtebau: „L'urbanisme touche à toutes les questions qui intéressent les villes: circulation, hygiène, esthétique. L'urbanisme est une science et un art.“²⁵ Agache kam darauf im folgenden Jahr in einer weiteren Publikation zurück: „L'urbanisme, qui apparaît à certains esprits généralisateurs comme une philosophie, est surtout, à vrai dire, une science et un art.“²⁶ Wissenschaft sei der Städtebau überall da, wo es praktische Bedürfnisse zu erfüllen gelte: „Mais l'urbanisme est aussi un art: il comporte une part d'intuition, une part d'invention. [...] Il faut en tout cas qu'ils soient traduits en beauté; il faut que les nécessités concrètes motivées par l'habitation en voisinage immédiat donnent lieu à une composition heureuse: tout ceci est la part du talent personnel de l'urbaniste, tout ceci comporte un art réel.“²⁷ Neben allen wissenschaftlichen Kenntnissen sei auch die eigentlich künstlerische Fähigkeit des Städtebauers gefragt, denn jedes wissenschaftliche Ergebnis müsse immer noch gestalterisch umgesetzt werden.

Generalistisch – entsprechend seinem Beruf als Archivar, Bibliothekar und Historiker – behandelte 1929 Marcel Poëte den Städtebau in seiner „Introduction à l'urbanisme“. Der Städtebau sei gleichzeitig Kunst und Wissenschaft, „l'Urbanisme, à la fois science et art“, und umfasse „disciplines diverses: économique, géographique, historique et autres.“²⁸ Diesen verschiedenen Fächer entsprächen den verschiedenen Aspekten des Städtebaus, „aux données historiques il faut joindre les données géographiques, géologiques et économiques.“ Alle Aspekte seien zudem eng miteinander verknüpft: „les traits économiques servent à expliquer les traits sociaux, de même qu'à ces derniers sont liés les traits politiques ou administratifs.“²⁹

Italien zeichnete sich zunächst nicht durch die Ausprägung eigener Theorien aus, sondern rezipierte vorrangig den französischen und deutschen Diskurs. Buls

²⁴ Ebd., S. 255.

²⁵ Donat-Alfred Agache, Marcel Auburtin und Emile Redont, Comment reconstruire nos cités détruites. Notions d'urbanisme s'appliquant aux villes, bourgs et villages, Paris 1915, S. 5.

²⁶ Alfred Agache, Les grandes villes moderne et leur avenir [1916], in: Jean-Pierre Gaudin, Dessains de villes. ‚Art urbain‘ et urbanisme. Anthologie, Paris 1991, S. 29.

²⁷ Ebd., S. 30.

²⁸ Marcel Poëte, Introduction à l'urbanisme. L'évolution des villes, Paris 1929, S. 1.

²⁹ Ebd., S. 3.

wurde 1903 ins Italienische übersetzt und Stübben wurde 1915 von Aristide Caccia als Basis eines Handbuchs genommen.³⁰ Doch mit Gustavo Giovannonis Theorien des „ambiente“ und des „diradamento“, der stadtraumbewahrenden Modernisierung von Altstädten durch Hofentkernung, entstand 1913 eine italienische Variante der Stadtbaukunst.³¹ In der Folge wurde sie vor allem durch die Schriften und Bauten von Marcello Piacentini geprägt, der Sittes Vorstellungen des geschlossenen Stadtraumes in die moderne italienische Großstadt übertrug.³²

Im englisch-amerikanischen Raum war es der Begriff der „Civic Art“, der das bürgerlich-gemeinschaftliche mit dem Ästhetisch-Künstlerischen verband, etwa in Charles Mulford Robinsons „Modern Civic Art“ von 1904 oder Thomas Mawsons „Civic Art“ von 1911.³³ Doch auch unter dem neuen Begriff „Town Planning“ wurde seinerzeit eine umfassende Herangehensweise an die Stadt verstanden, die auch die künstlerischen Aspekte einschloss. Bezeichnend ist hier Raymond Unwins „Town Planning in Practice“ von 1909 – um nur das einflussreichste britische Städtebauhandbuch zu nennen –, das neben den praktischen Anforderungen auch den gestalterischen Fragen große Aufmerksamkeit widmete.³⁴ Der weitestblickende Grenzgänger in Großbritannien war Patrick Geddes, dessen Vorstellungen zur Stadtplanung – von der Biologie herkommend – ein weites Feld historischer und sozialer Wissenschaften sowie politischer, ökonomischer, gesellschaftlicher, technischer und schließlich auch gestalterischer Maßnahmen umfassten.³⁵

Paradigmatisch für die Entwicklung von einzelnen Verschönerungsmaßnahmen zur Ästhetik der Gesamtstadt ist die Städtebaugeschichte in den USA. Während Mitte des 19. Jahrhunderts einzelne Denkmalssetzungen zur Verschönerung der Stadt beitragen sollten - die kontextlose Errichtung des George Washington Monument in Washington ist vielleicht das signifikanteste Beispiel -, ging man Ende des 19. Jahrhunderts zur Ensembleplanung über: Die White City in Chicago 1893 (Abb. 2), Washingtons Mall 1902 oder Clevelands Group Plan 1904 kennzeichnen diese Pha-

³⁰ Charles Buls, *Estetica delle città*, Rom 1903; Aristide Caccia, *Costruzione, trasformazione e ampliamento delle città*. Compilato sulla traccia del *Der Städtebau* di J. Stübben, Mailand 1915.

³¹ Gustavo Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova*. Il quartiere del Rinascimento in Roma, in: *Nuova Antologia*, Bd. 48, H. 995 (1913), S. 449-472; Gustavo Giovannoni, *Il 'diradamento edilizio' dei vecchi centri*. Il quartiere della Rinascenza in Roma, in: *Nuova Antologia*, Bd. 48, H. 997 (1913), S. 53-76.

³² Mario Lupano, *Marcello Piacentini*, Rom und Bari 1991.

³³ Charles Mulford Robinson, *Modern Civic Art*, or, *The City Made Beautiful*, New York, London 1904; Thomas Hayton Mawson, *Civic Art. Studies in Town Planning, Parks, Boulevards, and Open Spaces*, London 1911.

³⁴ Raymond Unwin, *Town Planning in Practice*. *An Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs*, London 1909.

³⁵ Patrick Geddes, *Cities in Evolution*. *An Introduction to the Town Planning Movement and to the Study of Civics*, London 1915.

se. Dabei blieb die „City Beautiful“-Bewegung aber nicht stehen: Spätestens im „Plan of Chicago“ von 1909 wurde die Gesamtstadt, ja, die gesamte Region, in den Zeichnungen von Jules Guérin einer ästhetischen Gesamtstrategie unterzogen, die von ökonomischen, politischen, sozialen und verkehrstechnischen Konzepten unterfüttert war.³⁶

Als kodifizierendes Handbuch trat 1922 der „American Vitruvius“ von Werner Hegemann und Elbert Peets auf, dessen bezeichnender Haupttitel „An Architect’s Handbook of Civic Art“ lautet.³⁷ Hier wurden von einem Ökonomen und einem Landschaftsarchitekten vorbildliche städtebauliche Lösungen aus 2.500 Jahren Städtebaugeschichte präsentiert, nicht ohne die aktuellen Herausforderungen zu benennen. Doch Hegemann und Peets kritisierten bereits eine Trennung der einzelnen Bereiche und ein zunehmend soziales und technisches Verständnis der Stadtplanung unter Vernachlässigung der gestalterischen Aspekte: „Tatsächlich bemerken die Autoren, dass der junge Beruf des Stadtplaners zu stark in die Richtungen von Technik und angewandter Soziologie driftet.“³⁸ Es ist nicht nur bemerkenswert, dass diese Kritik schon lange vor der Zeit ausgesprochen wurde, in der sich Stadtplanung nahezu ausschließlich auf Technik und Soziologie beschränken sollte, sondern auch, dass sie nicht von einem Kunsthistoriker oder Architekten, sondern von einem Ökonomen stammt. Die „City Beautiful“-Bewegung war als umfassende Stadtplanungsbewegung entstanden – erst in den 1930er Jahren wurden unter dem Stichwort der „City Practical“ die künstlerischen Aspekte fallengelassen.

Schluss

Stellten auch Verkehr, hygienische Wohnungen und Grünräume die dringlichsten praktischen Probleme des Städtebaus im frühen 20. Jahrhundert dar, so wurde doch nie die Ästhetik vernachlässigt: Mangelnde Schönheit war ein Auslöser für umfassende Planungen, und ein schönes Stadtbild wurde als höchstes Ziel der Stadtplanung angesehen. Noch gab es keine strenge Trennung in Teilbereiche, zumeist hatten die Autoren ein umfassendes Verständnis der Stadt, das gestalterische Probleme im Zusammenhang mit ökonomischen, politischen, sozialen, technischen, juristischen, sanitären und anderen Problemen zu lösen suchte.

Die Entstehung der modernen Städtebautheorie kann als ein multidisziplinärer diskursiver Prozess beschrieben werden, an dem Vertreter vieler Fächer teilnahmen,

³⁶ Daniel Hudson Burnham, Edward Herbert Bennett, Plan of Chicago, Chicago 1909.

³⁷ Werner Hegemann, Elbert Peets, The American Vitruvius. An Architect’s Handbook of Civic Art, New York 1922.

³⁸ „Indeed, the authors feel that the young profession of city planning is drifting too strongly in the directions of engineering and applied sociology.“ Ebd., S. 4.

um eine Disziplin des Städtebaus zu begründen. Dazu zählten Ingenieure wie Ildefonso Cerdà, Architekten wie Hendrik Petrus Berlage oder Daniel Hudson Burnham, Ökonomen wie Rudolf Eberstadt oder Werner Hegemann, Soziologen wie Max Weber oder Robert Park, Philosophen wie Georg Simmel, Politikwissenschaftler wie Frederic Howe, Naturwissenschaftler wie Patrick Geddes, Historiker wie Marcel Poëte, Kunsthistoriker wie Albert Erich Brinckmann und Kunstkritiker wie Karl Scheffler – um nur die allerwichtigsten zu nennen.³⁹

Eine solchermaßen nach allen Seiten offene Stadtbaukunsttheorie verschloss sich ebenfalls nicht der Praxis. Es ist geradezu kennzeichnend für die Stadtbaukunsttheorie dieser Zeit, dass sie im Wesentlichen auf praktischen Erfahrungen beruhte und von Praktikern geleistet wurde. Die Vertreter der theoretischen Stadtbaukunst waren jene praktischen Städtebauer, die die schönen, qualitativvollen, funktionsstüchtigen und dauerhaften Stadtquartiere schufen, die heute noch wegen ihrer städtebaulichen Qualität zumeist die beliebtesten und daher teuersten Quartiere in ihren Städten darstellen. Denken wir nur an Schwabing in München, das nach dem Plan von Theodor Fischer entstand und neben stattlichen städtischen Wohnhäusern auch akzentsetzende öffentliche Bauten des Meisters selbst enthält. Denken wir nur an Charlottenburg in Berlin, in dem zu jener Zeit das Hobrechtsche Straßennaster mit den anheimelnden und dennoch großstädtischen Wohnungsbauten Albert Gessners gefüllt wurde – nach wie vor wegen ihrer großzügigen Grundrisse und Raumdimensionen, wegen ihrer Solidität und wegen ihrer erzählerischen Fassadenschönheit die beliebtesten Stadtwohnungen. Denken wir an die Stadtquartiere von Fritz Schumacher, dem vielleicht erfolgreichsten Stadtbaukünstler der Moderne, in Köln oder Hamburg, wo es ihm gelang, auch sozialen Wohnungsbau städtisch und raumgestaltend, dauerhaft und schön zu konzipieren.

Auch international sind es die Jahre der erfolgreichen Stadtbaukunstpraxis. Es ist die Zeit, in der Eliel Saarinen seine umfassend gestalteten Großstadtvisionen für Helsinki entwirft, die in der Folge zu den wunderbar urbanen Quartieren wie Töölö führen. Es ist die Zeit, in der Hendrik Petrus Berlage die Stadterweiterungen von Amsterdam als künstlerische Großstadtereignisse fasst, die in der Folge zu kohärenten und abwechslungsreichen Stadtquartieren wie Amsterdam-Süd ausgebaut werden. In Paris wird der Boulevardring auf den ehemaligen Festungsanlagen mit großstädtischen Blöcken und Straßenräumen bebaut – die letzte Stadterweiterung von Paris, die in Kontinuität mit der bestehenden großartigen Stadt gedacht ist. In Wien werden sowohl in der Stadt als auch an ihrem Rand großstädtisch konzipierte

³⁹ Wolfgang Sonne, Die Geburt der Städtebaugeschichte aus dem Geist der Multidisziplinarität, in: Wolkenkuckucksheim – Cloud-Cuckoo-Land. Internationale Zeitschrift für Theorie und Wissenschaft der Architektur, Bd. 10, Nr. 2 (2006), <http://www.cloud-cuckoo.net/>.

Wohnbauten, die Höfe, errichtet. Selbst London, die Stadt der Garden Suburbs, verzichtet nicht auf innerstädtische Wohnblöcke, die mit „modern Georgian“ den genius loci der Großstadt weiterentwickeln, sowohl im sozialen Wohnungsbau als auch auf dem freien Markt.⁴⁰ Und in Italien wird mit den Mailänder Wohnbauten des Novecento oder den Platzanlagen von Marcello Piacentini in Bergamo, Brescia, Bozen und Genua die jahrhundertealte klassische Stadtbautradition in moderner Weise fortgesetzt. Die Stadtbaukunst jener Jahre konnte eine langfristig so erfolgreiche Praxis hervorbringen, weil sie über eine angemessenen komplexe Theorie verfügte.

Abschließend stellt sich die Frage, wieso eine solchermaßen erfolgreiche Stadtbaukunst nicht fortgeführt wurde. Antworten darauf kann ich hier nur thesenartig andeuten. Zunächst ist einmal festzustellen, dass Stadtbaukunst um 1910 keineswegs eine homogene Richtung bildete. Zwar zeichnete sie sich stets durch die Zusammensicht praktischer und gestalterischer Aspekte aus, doch gab es sehr unterschiedliche gestalterische Leitbilder. Im Wesentlichen lassen sich hier fünf solcher ästhetischer Leitbilder fassen: die Großstadt, die Kleinstadt, die dörfliche Gartenstadt, die „Beaux-Arts“-Stadt und die Hochhausstadt.⁴¹ Auch ist noch einmal zu betonen, dass im großen Rahmen von Städtebau und Stadtplanung die Stadtbaukunst keine begrifflich klar festgelegte Position war, sondern dass die Begriffe changierend verwendet wurden und die Sache gerade eben noch nicht aufgespalten war. Am deutlichsten wird dies vielleicht im Englischen, wo der Begriff „Town Planning“ um 1910 exakt im Sinne von „Stadtbaukunst“ verwendet wurde.

Des weiteren ist festzustellen, dass die Ära der Stadtbaukunst um 1930 nicht gänzlich zu Ende ging, sondern dass sich – trotz des auffälligen Paradigmenwechsels um 1930 hin zu wissenschaftlichen, technischen, ökonomischen und sozialen Prinzipien der Stadtplanung – Positionen der Stadtbaukunst bis in die 1950er Jahre hinein hielten, wofür etwa der Städtebau des Sozialistischen Realismus steht – Positionen, an die wiederum die Postmoderne zeitlich bruchlos anknüpfen konnte.

Thesenartig lassen sich folgende Gründe für die Absage an ein umfassendes Konzept von Stadtbaukunst um 1930 nennen:

1. Die Erweiterung des Wissens um die Urbanistik führt mit einer gewissen Folgerichtigkeit zu einer Ausdifferenzierung von Wissensgebieten und zur Aufspaltung in Disziplinen, ein Prozess, der etwa an der zunehmenden Teilfachliteratur in den 1920er Jahren abzulesen ist.

⁴⁰ Wolfgang Sonne, Dwelling in the Metropolis. Reformed urban blocks 1890-1940 as a model for the sustainable compact city, in: Progress in Planning, Bd. 72 (2009), S. 53-149.

⁴¹ Wolfgang Sonne, Stadtbildideale um 1900. Hellerau im Kontext des internationalen Städtebaus, in: Ralph Lindner und Hans-Peter Lühr (Hrsg.), Gartenstadt Hellerau. Die Geschichte ihrer Bauten, Dresden 2008, S. 10-19.

2. Innerhalb der Architektur- und Städtebaudiskurse findet eine Radikalisierung der Auffassung und damit auch eine Vereinfachung der Stadtvorstellungen durch die Avantgarde statt. Es kommt zu einer Reduktion auf wenige, angeblich alles entscheidende Aspekte, ein Phänomen, das sich an den städtebaulichen Theorien Le Corbusiers und der schon zeitgenössischen Kritik ihrer Reduktionen aufzeigen lässt.⁴² In den städtebaulichen Handbüchern wiederum ist ab den 1930er Jahren ein Verzicht auf die vorher übliche Behandlung der „Schönheitsfrage“ festzustellen.

3. Im Rahmen der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen scheinender Technisierung und Ökonomisierung die passenden Antworten auf die drängendsten sozialen Fragen wie etwa die Versorgung der Arbeiterschichten mit hygienischem Wohnraum zu sein. Im Rahmen der Suche nach der Wohnung für das Existenzminimum scheinen stadtgestalterische Fragen Luxus gewesen zu sein.

4. Die politischen Brüche, insbesondere in Deutschland, fördern nicht gerade die kulturelle Verfeinerung auf dem Gebiet des Städtebaus, sondern lassen bei den jeweiligen Protagonisten städtebauliche Neuanfänge geboten erscheinen – ein revolutionäres Verständnis, das wohl kaum einer Sache so unangemessen ist wie dem Städtebau, der per definitionem auf Langfristigkeit ausgerichtet ist.

5. Die politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen bedingen die Bildung von Großakteuren im Städtebau und in der Stadtplanung, die ein Feedback durch die Nutzer nicht gestatten und eine feingliedrige Anpassungsfähigkeit der gebauten Stadt nicht zulassen. Dies gilt ebenso für Wohnungsbau-Trusts im Kapitalismus wie für deren Mischformen im Sozialismus wie für deren Mischformen.

Wie immer auch die realen wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen sein mögen, so gibt es doch auch eine gedankliche Reichhaltigkeit und intellektuelle Redlichkeit des Fachdiskurses, der sich nicht auf eine bloße Abhängigkeit von den Zeitumständen herausreden kann. In diesem Sinne stellt der Diskurs um die Stadtbaukunst, wie ich ihn hier versucht habe darzustellen, auch heute eine Herausforderung dar.

Abbildungsnachweis:

Abb. 1: Wettbewerb Gross-Berlin 1910. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten, Berlin 1911.

Abb. 2: Daniel Hudson Burnham, *Final Official Report of the Director of Works of the World's Columbian Exposition, Chicago 1894.*

Prof. Dr. Wolfgang Sonne, TU Dortmund, wolfgang.sonne@tu-dortmund.de

⁴² Wolfgang Sonne, Städtebau, die disziplinlose Disziplin. Eine unpolemische Polemik oder: „Eine Blechpfeife ist nicht genug.“ in: Annette Becker, Karen Jung, Peter Cachola Schmal (Hrsg.), *New Urbanity. Die europäische Stadt im 21. Jahrhundert*, Salzburg 2008, S. 29-40.

'Exceedingly difficult to follow': the Greater Berlin Competition at the RIBA Town Planning Conference of 1910

The banquet to mark the 1910 Royal Institute of British Architects (RIBA) town planning conference was a glittering affair. Held in the Hotel Cecil, one of the grandest of London's establishments, it brought together the great and the good of the architectural world. In a series of speeches, tributes were paid to the Royal Institute, to the organisers of the event, to town planners, and to much more besides. As the night went on, the celebrations grew in exuberance and the acclamations became still more effusive. The first speaker, John Burns, minister for local government and the cabinet member with responsibility for town planning, described the conference "as one of the most brilliant public functions I have ever witnessed." The president of RIBA, who followed him, was similarly enthusiastic. The next man up, the diplomat Lord Redesdale, paid tribute to the exhibition that had accompanied the conference, observing that, "I do not think in the whole course of my life I have ever attended any show which was more pregnant in every sense of the word." And so it went on. By the time it was the turn of the famously bibulous Daniel Burnham, the American architect had nowhere left to go but still further up the emotional register, announcing "that when we come to leave our work to our surrogate, or speak to our sons perhaps for the last time, many will say, 'The proudest moment of my life was in London at the Town Planning Conference of the Royal Institute of British Architects.'"¹

Amongst the speakers that evening was the German town planner, Rudolph Eberstadt. He, too, gave an elaborate and flattering speech. He talked about the Middle Ages, about ancient Greece, about the works of God and the works of man. It should have been a great success. Unfortunately, he was completely inaudible to much of his audience, leaving the *Journal of the Royal Institute of British Archi-*

¹ RIBA, Town Planning Conference, London 10th to 15th October 1910: Transactions, London 1911, pp. 94-109.

tecs sadly to conclude that he was “too indistinctly heard to be reported.”² Such a misfortune would be scarcely worth mentioning were it not so strangely symbolic of Eberstadt’s impact throughout this event. Indeed, it somehow sums up the place of the Berlin competition in London conference. Just like Eberstadt, the Greater Berlin competition was a key part of the proceedings. Yet, just like Eberstadt, its impact was curiously muted and somewhat ambivalent. The fact that Eberstadt had been invited to talk about the competition only made the matter more poignant. These moments – and the ambiguities they expose – thus tell us something about the impact of the “Wettbewerb Groß Berlin” on an international audience. They also tell us something about the forum in which this occurred – the RIBA Town Planning Conference itself. But, above all, they reveal an important truth about the international town-planning movement itself: the reality that, for all its cosmopolitanism, it was troubled by the continuing salience of national difference, even within the movement itself.

‘The International character of the conference’

This may, of course, seem a surprising conclusion to reach. The 1910 London Conference was, after all, a great international event.³ For most historians, indeed, it is clear evidence of the strength of the international town-planning movement: an event imbued with “the aura of international citizenship⁴”; further proof of what Pierre-Yves Saunier has called an “Urban Internationale”.⁵ And, at one level, it was exactly that. The Royal Institute invited architects and planners from all across the globe to attend. They accepted papers in four languages and provided interpreters for speakers of French, Dutch, German, Italian, Norwegian, Danish, and Swedish. Hundreds of people came, and from all across the globe – “representing”, as the American *Architectural Record* put it, “nearly all the countries of Europe and Australia, Canada and the United States.”⁶ The speakers were as cosmopolitan as the audience, and their subjects ranged across the globe. In addition to discussions of purely British affairs, there were papers on America, on France, and on Germany;

² Journal of the Royal Institute of British Architects 17 1909-1910, p. 794. The text of his address can be found in Transactions, pp. 103-105.

³ Anthony Sutcliffe, *Towards the Planned City: Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914*, New York 1981, chapter 6.

⁴ Helen Meller, Patrick Geddes: social evolutionist and city planner, London and New York 1990, p. 175.

⁵ Pierre-Yves Saunier, *Sketches from an Urban Internationale 1910-50: voluntary associations, international institutions and US philanthropic foundations*, in: *International Journal of Urban and Regional Research* 25 (2001), p. 380-403.

⁶ *Architectural Record* 28 (1910), p. 455-458.

on the planning of Khartoum, the laying out of Canberra, and the effectiveness of Swedish planning laws. As the *Manchester Guardian* observed before the conference had even begun, “The International character of the conference is emphasised in the papers to be read.”⁷

More than this, the exhibition which accompanied the event was dominated by overseas contributions; as one journalist observed, “quite four-fifths of the exhibits are foreign.”⁸ The quest for relevant material led the organisers to contact dozens of cities, from Paris to Pretoria, from Milan to Melbourne, and from Cairo to Cleveland, by way of Cologne.⁹ The urban planner Raymond Unwin was also sent to Berlin and Düsseldorf in search of German examples, and he acquired so much that the London event could be seen simply as stage two of the Berlin town-planning exhibition.¹⁰ Visitors to the Royal Academy, where the Royal Institute was allowed to stage the display, thus encountered a remarkably cosmopolitan show.¹¹ Here were displays on British plans and colonial cities. Here, too, was Patrick Geddes’ “Civic Survey” of Edinburgh. Here were rooms devoted to American, Dutch, Belgian, Scandinavian and Austrian planning. And, above all, here were the German galleries – with no fewer than seven of the fifteen rooms devoted to examples from Germany. As the architectural press almost universally agreed, the great achievement of the exhibition was to reveal that “In regard to craftsmanship, as in all other qualities, the German exhibits are in advance of all others.”¹²

Even amongst all this, the Greater Berlin competition stood out, and a whole room in the Royal Academy was given over to it. Albert Gesner; Contag, Schmitz and Blum; Eberstadt, Möhring and Petersen; Brix and Genzmer; Hermann Jansen: the major names in the contest all exhibited material. “As an illustration of the far-reaching manner in which German town planning is being handled,” wrote one, “the drawings of the Greater Berlin competition [...] were distinctly one of the sights of the exhibition.”¹³ Likewise, the account that Eberstadt gave the conference was widely welcomed. His talk – “Town Planning in Germany: the Greater Berlin Competition” – was one of the few addresses picked up by the non-architectural as

⁷ Manchester Guardian, 5 August 1910.

⁸ Sheffield Daily News, 4 October 1910.

⁹ RIBA Archive, RIBA Special Committee Minutes 5 (1908-1911), Conference Committee, 12 January 1910, p. 190.

¹⁰ Architects’ and Builders’ Journal 32 (1910), p. 322.

¹¹ RIBA, Town Planning Conference London 10th to 15th October: Exhibition of drawings and models at the Royal Academy, London, 1910. The German exhibits are listed on pp. 78-115, starting with the Greater Berlin Competition.

¹² Building News 99 (1910), p. 533.

¹³ T. Alwyn Lloyd, The Town Planning Exhibition, in: Architectural Review 28 (1910), p. 249-58, 254.

well as the professional press. It was even mentioned in a *Times* editorial.¹⁴ Unlike two other members of his conference panel –the French architect Augustin Rey and the German town planner Joseph Stübben – he spoke in English. He also spoke “with excellent effect”¹⁵; in fact, “his speech was probably one of the most warmly appreciated” of the whole event.¹⁶ Certainly, the newspaper reports suggest that the crowd was with him. He provoked laughter and applause and cries of “Hear! Hear!”¹⁷ It is hard not to see this, at any rate, as a signal achievement.

‘The artistic aspect of Town Planning’

It is important, nonetheless, not to get too carried away with the apparent success of the event in general, nor to be seduced by the ostensibly warm reception accorded to the Berlin competition in particular. The reality is rather more complicated than a first view might suggest. For one thing, it is noteworthy both that it was the methods rather than the results of the Berlin competition that were praised, and that Eberstadt was similarly commended not for his content but for his form. More than this, it is clear that the conference itself was not just the meeting point for an international town-planning movement. It was also the focus for a whole series of tensions and disputes within the British architectural world.¹⁸ The origins of the event lay in the 1909 Housing and Town Planning Act.¹⁹ This was a major development in the nation’s town planning history, but it was also a huge problem for Britain’s architects. Despite the Royal Institute’s insistent pleas to John Burns, the minister responsible, he took no account of their attempt to urge “the importance of provision being made for the *artistic* aspect of Town Planning.” Despite further persistent lobbying inside and outside parliament, the Act thus provided no role for architects to be routinely consulted as part of the planning process.²⁰ The London conference was a response to this failure. It was consequently always an event that

¹⁴ *Times*, 15 October 1910.

¹⁵ B. K., A Retrospect of the Town Planning Conference, in: *Architectural Review* 28 (1910), p. 309-310, here: p. 309.

¹⁶ W. R. Davidge, The Town Planning Conference: a review, in: *Journal of the Royal Institute of British Architects* 17 (1909-10), pp. 775-782, here: 781.

¹⁷ *Times*, 14 October 1910.

¹⁸ See, William Whyte, The 1910 Royal Institute of British Architects Conference: A focus for international town planning? In: *Urban History*: forthcoming 2010.

¹⁹ Dennis Hardy, “More Homes, Better Houses, Prettier Streets”, in: *Town and Country Planning* 78 (2009), pp. 22-26.

²⁰ RIBA, Special Committee Minutes 5 (1908-1911), Town Planning Committee (28 October 1908), p. 26. See also pp. 49-50, 99-100, 106.

had as much to do with domestic affairs as it was concerned with international issues.

This did not mean that the cosmopolitanism of the conference was purely cynical or that the international ambitions of the exhibition were simply superfluous. After all, the whole show was inspired by cosmopolitan contacts and was first conceived in response to the anticipated arrival of 200 members of the German Garden City Association in July 1909.²¹ The organisers were themselves deeply committed to the international town-planning movement. They celebrated

“an age of constant international communication [...] a time when England and Germany are exchanging ideas by the frequent visits of their societies and deputations, by international congresses and exhibitions – when cities like New York are built up in a decade entirely from *motifs* borrowed from European models of the past.”²²

But the reality remained that this was always about employing an international movement to make a national point. Just as in 1909, when the RIBA had hoped to use the German Garden City Association to stress the significance of British architects, so it sought, in 1910, to reinforce the point with its conference. After the event, the man who – more than anyone – made the conference happen, was entirely explicit about his motives. As a member of the Permanent International Committee of Architects, as a founder member of the Franco-British Union of Architects, as a *Membre Correspondant de l’Institute de France* and a *Chevalier de la Legion d’Honneur*, the RIBA secretary John Simpson could hardly be described as excessively insular.²³ Nevertheless, he was clear about what the conference and exhibition had achieved:

“He thought the Royal Institute was benefited by being brought so prominently into public notice. It had been given a place in the sun, and it was for the body of its members to keep it there. The Institute had done its duty to the profession by showing the public that the finest town planning was, and always had been, done by architects.”²⁴

As his comments suggest, for the organisers at least, the international dimension of the event was always subordinated to two specific – and specifically national – goals: establishing the importance of architects in town planning, and demonstrating the centrality of the RIBA in mediating their work.

²¹ Ibid., Town Planning Committee (17 June 1909), pp. 109-110.

²² S. D. Adshead, City improvement, in: RIBA, Town Planning Conference Transactions, p. 499.

²³ RIBA Journal 40 (1933), p. 514.

²⁴ RIBA Journal 18 (1910-11), p. 26.

The problems with this were threefold. In the first place, it was not at all clear that the Royal Institute could legitimately function as the mouthpiece for Britain's architects, let alone its town planners. Not only did the other professions associated with urban design object to this attempt at "cornering the practice of town planning".²⁵ Many architects were also suspicious about the motives of the RIBA. The Royal Institute of British Architects had been founded in 1834. By 1900, however, only ten per cent of British architects were members.²⁶ Ten years later, things were somewhat better – but it remained the case that three quarters of the profession had little to do with the RIBA²⁷; indeed, the role of the Institute remained highly controversial.²⁸ In the 1890s it had been very publicly and very embarrassingly rejected by a large number of high-profile architects in what turned out to be a damaging battle over the question of the compulsory registration of architects. The RIBA was believed to be at the vanguard of this move – and so appalled were many of its members that they simply resigned. The division between those in favour of registration, and those who opposed it, haunted the profession for years.²⁹ On the one side were those who saw the Institute as a powerful force for good and registration as a way of uniting the architectural profession behind the RIBA. On the other were those, like the hot-headed and high-minded Reginald Blomfield, who believed that any attempt to create a professional body or to institutionalise practice served only to "prostitute architecture".³⁰ In the early years of the twentieth century, efforts were made to bridge the gap between those who saw the RIBA as the salvation and those who saw it as the perdition of the architectural profession, but although there had been some successes, the gap still remained.³¹ For that reason, it would take more than a conference to prove to the doubters that the Royal Institute was an appropriate advocate for architects.

²⁵ Sutcliffe, *Towards the Planned City*, p. 171. See also in Gordon E. Cherry, *The Evolution of British Town Planning*, Heath and Reach 1974, p. 46.

²⁶ John Wilton-Ely, *The rise of the professional architect in England*, in: Spiro Kostof (ed.), *The Architect: Chapters in the History of the Profession*, Berkeley 1977, and Los Angeles 2000, p. 202.

²⁷ Andrew Saint, *The Image of the Architect*, New Haven and London 1983, p. 66.

²⁸ Mark Crinson and Jules Lubbock, *Architecture: Art or Profession? Three Hundred Years of Architectural Education*, Manchester and New York 1994, pp. 38-85.

²⁹ William Whyte, *Memorialists (act. 1891–1903)*, in: *Oxford Dictionary of National Biography*, online edn, Oxford University Press, Oct 2008 [<http://www.oxforddnb.com/view/theme/96544>, accessed 14 Feb 2010].

³⁰ Quoted in John Summerson, *Architectural Association 1847-1947*, London 1947, p. 32.

³¹ See Henry M. Fletcher, *The RIBA and architectural education*, in: G. A. Gotch, *The Growth and Work of the RIBA, 1834-1934*, London 1934, pp. 90-33, and William Whyte, *Oxford Jackson: Architecture, Education, Status, and Style, 1835-1924*, Oxford 2006, pp. 80-86.

Secondly – and just as importantly – it was not at all clear that British architects as a whole were any more qualified to act as town planners than any other sort of profession. Town planning as a discrete practice and distinctive occupation was very new to Britain.³² In many respects, it was a product – rather than a cause – of the 1909 Act. Raymond Unwin's *Town Planning in Practice* was only published in 1909. The *Town Planning Review* was only founded in 1910. Architects were no better informed about continental civic design than anyone else – indeed, amateurs like T. C. Horsfall were far more knowledgeable.³³ Moreover, those architects who were interested in town planning did not agree about the best way of doing it. There was, in short, no uniform architectural approach to the problem. Indeed, the conference served only to make this more obvious. “It is already evident,” declared the *Architect* in its review of the event,

“that there are two distinct schools of town planning – the school of the wide street, the stately vista, and the dignified frontage, on the one hand; and on the other the advocates of the narrow road with the distant frontages, the picturesque and piquant line, and the closed vista, the successful imitators of our garden cities and suburbs.”³⁴

The organisers of the conference – men like Charles Reilly, Stanley Adshead, and Henry Lanchester – were strongly in favour of the former, and spoke up for uniformity, simplicity, and “great civic dignity”.³⁵ But they were opposed by other architects, often of an older generation, who preferred the simple, irregular, picturesque appeal of a more arts and crafts approach. The conference consequently failed to establish that architects, at least on their own, held the solution to the nation's town-planning needs.

These two difficulties were exacerbated by a third problem: the fact that the foreign delegates and exhibitors did not only highlight the strengths of Britain's architects, they also illuminated their weaknesses. To some extent, this was simply because the visitors revealed themselves to be far more advanced not just in their designs, but also in their thinking about town planning itself. The British press was shocked to find “how far the foreigner; particularly the German, has outstripped us.”³⁶ Another periodical observed, with apparent surprise, that “Great Britain en-

³² Sutcliffe, *Towards the Planned City*, pp. 81-87.

³³ Michael Harrison, Thomas Coglan Horsfall and ‘the example of Germany’, in: *Planning Perspectives* 6 (1991), pp. 297-314.

³⁴ *Architect* 84 (1910), p. 274.

³⁵ Charles Reilly, *The immediate future in England*; Adshead, *City improvement*; Lanchester, *Cause and effect in the modern city*, in *RIBA, Transactions*. See especially, pp. 339-344 and p. 392.

³⁶ *Sheffield Daily Telegraph*, 4 October 1910.

ters upon the subject fifty years too late, and with a deplorable record behind her.”³⁷ The foremost architectural journal of the day, the *Builder*, concluded in similarly gloomy tones. “We cannot”, it wrote, “find here anything resembling the thoroughness with which the leading Continental countries approach the question of civic design.”³⁸ And the *Building News* agreed. “Somehow”, it wrote, “it has been generally thought that England has been taking the lead in this matter, though there have been vague ideas that Germany has been doing something. That they have been the leaders while we have been following far behind, is more nearly a true statement of the case.”³⁹

Perhaps even more important than the discovery of how much was being done in Germany and America, was the realisation that the German and American town planners did not necessarily share the same agenda as the leaders of the Royal Institute of British Architects. This was clearly true in the case of Daniel Burnham’s proposals for Chicago, for example. Although widely covered by the professional press and receiving rather more attention than the Berlin competition overall, it is evident that insular architects did not know quite what to make of the plan.⁴⁰ “Grandiose as it appears on paper,” observed the *Building News*, “considerable doubt may be pardoned to an Englishman as to how it would work out in practice.”⁴¹ Nor did Burnham’s account of the town-planning movement in America seem especially helpful to the RIBA. His talk – “The City of the Future under a Democratic Government” – was a delightfully optimistic vision of the inevitable progress of urban design in the USA. “A plenary democracy such as ours,” he proclaimed,

“can realise any physical possibility which seems desirable to it; and when a majority of the people of any town come to think that convenience and its consequent beauty are essential, they will have them, for a democracy has full power of men, land, and goods, and it can always make its laws fit its purpose.”⁴²

Charming though this undoubtedly appeared, it was also of absolutely no use to a group of people arguing not for democracy but elitism, and not for the good sense of the people, but the judgement of experts. Little wonder that one of the organisers hastened to distinguish between circumstances in the States and those across the Atlantic. “I have just been to America,” exclaimed the architect and professor of planning, Stanley Adshead, “and the sort of originality there is nothing like the

³⁷ ‘B. K.’, A retrospect of the Town Planning Conference, p. 310.

³⁸ *Builder* 99 (1910), p. 415.

³⁹ *Building News* 99 (1910), p. 532.

⁴⁰ *Builder* 99 (1910), pp. 455-456, pp. 499-502; Lloyd, *The Town Planning Exhibition*, p. 254.

⁴¹ *Building News* 99 (1910), p. 533.

⁴² Daniel Burnham, *The City of the Future under a Democratic Government*, RIBA, Transactions, pp. 368-378, here: p. 369.

sort of originality we find here. The originality of America rests on a solid foundation of tradition, here it is haphazard.”⁴³ This hasty rebuttal, however, provoked its own problems. If Burnham was right, then there was really no need for the law to insist that architects should be consulted. If he was wrong – or simply irrelevant – then why had he been asked to speak?

‘A real plan for the development of a modern town’

What was true of Chicago was even more evident in the case of Berlin. To some extent, the Greater Berlin competition was a good example. It showed that conurbations and capital cities both could and should plan for future expansion. It was, as Raymond Unwin put it, “of special interest to Londoners because in it a problem had been faced somewhat similar in character and at least comparable in magnitude to the town planning of London.” Yet, for many of those who organised the London conference, the competition was also fundamentally flawed. For one thing, the method of judging the results was curious – and bore little resemblance to the sort of panel of experts that the RIBA sought to advocate. Unwin particularly objected to the large number of laymen involved. He also criticized the way in which the judges had divided up the entries between them, ensuring that few of them saw the whole field. “It is difficult”, he concluded, “to have confidence that such a system would result in the right selection.”⁴⁴ And, for most British architects, the wrong choice was ultimately made. No one seems to have rated the two first-placed entries, by Hermann Jansen and Professors Brix and Genzmer.⁴⁵ The latter entry was almost entirely ignored by commentators, whilst Jansen’s plans were actually condemned. His proposal, with its conventional insistence on preserving a green belt and its perceived failure to take account of transport and engineering problems was believed to “fall short of the other schemes”.⁴⁶ Although no one mentioned it in print, this was hardly a good advertisement for architect-led town planning.

Nor was the field as whole unproblematic. For it did not show the clear, clean, axial planning that so many of the conference organisers favoured. Most followed “the irregular lines which have characterised the German work since Camillo Sitte drew the attention of town-planners to the beauties of mediaeval towns”. Some, it was even implied, were characterized by “excessive irregularity”.⁴⁷ Raymond Un-

⁴³ RIBA, Transactions, p. 393.

⁴⁴ Raymond Unwin, The Berlin Exhibition of Town Planning, in: *Builder* 99 (1910), pp. 17-19, here: p. 17.

⁴⁵ *Town Planning Review* 1 (1910-11), p. 167-169.

⁴⁶ Unwin, The Berlin Exhibition, p. 17.

⁴⁷ Raymond Unwin, Town Planning in Berlin, in: *Architectural Review* 28 (1910), pp. 93-101, here: pp. 99-100.

win, for one, was forced to find some hope in the architecture, rather than the planning. He pointed to the “severe and restrained style to which the best German architects seem to be settling down”, claiming that it was

“bound to have a profound effect on the character of German planning in the near future, as it is a style much less picturesque in character and much more adapted to a formal lay-out than the work which has been associated with the informal school of town-planners.”⁴⁸

It was for this reason, as much as anything else, that he favoured the joint second-placed entry by Eberstadt, Möhring and Petersen. The architect Bruno Möhring’s work, in particular, clearly represented to him a sign of this shift: evidence “of how this broader treatment of the architecture of town buildings is already having its influence, and is tending towards a more formal system of town planning.”⁴⁹ Stanley Adshead’s *Town Planning Review* agreed, seeing “the comprehensive study which Professor Eberstadt with his two colleagues made of the question’ as much ‘the most convincing of the premiated sets.”⁵⁰

It is unsurprising – though nonetheless significant – that it was Eberstadt, rather than Jansen, Brix, Genzmer, or any of the other entrants to the Berlin Competition, who was invited to speak at the London Conference. He seemed to offer the closest approximation to the expert-led town-planner that the RIBA was promoting, and he was also involved in the project which was nearest to the pure axial planning that the conference organisers evidently preferred. The fact that his English was excellent was also a bonus – although the inclusion of the solely German-speaking Stübgen in the same session suggests that this was not a decisive factor. Eberstadt, however, refused to play his part. He did not speak up for architects and he did not argue for formal planning. He did not even maintain that Germany was showing the way – although he did make it clear that the Greater Berlin competition represented a search for “a real plan for the development of a modern town”. Rather, he discouraged the British imitation of German methods and criticized those who “praise what is bad in Germany.” Instead of being impressed by superficial details, he said, British visitors should inspect the substandard housing and pompous, impractical streets that could be found in many German towns. “As we in Berlin get a French play from Paris, or an English scarf from London, at the very moment when it is out of fashion,” he warned, “so the Englishman’s admiration for our street-planning system came at the very moment when we wish to do away with it.” Instead, he argued, something close to the garden-city model –

⁴⁸ Unwin, *The Berlin Exhibition*, p. 17.

⁴⁹ Unwin, *Town Planning in Berlin*, p. 100.

⁵⁰ *Town Planning Review* 1 (1910-11), p. 168.

which had been created in England” – should become the basis for all future British developments.⁵¹ Unfortunately, Eberstadt’s session overran, leaving no time for discussion. As a result, we cannot know for sure what the organisers of the conference made of his contribution. We can be confident, however, in concluding that they were not overwhelmingly keen on it.

‘Bewildering in its extent and variety’

In the end, of course, Eberstadt was just one speaker and the Berlin competition just one part of the conference. Doubtless, for many people, it was an unimportant – even unintelligible – part. The exhibition was enormous – “bewildering in its extent and variety”.⁵² It had been rushed together and was somewhat ramshackle in its organisation.⁵³ “In one instance, at least,” complained a periodical, “we found the plan of a street design in one room and the perspective view illustrating its proposed effect in another room.”⁵⁴ Given all this variety and complexity, visitors tended to focus on the straightforward and the self-evident. One of the reasons that the Chicago plan made such an impact with many commentators was simply that it was easier to interpret and more photogenic than much of what surrounded it. To make matters worse, the Berlin competition material was supported by very little in the way of explanation, and even experts had to admit that it was “exceedingly difficult to follow”.⁵⁵ By the same token, Eberstadt’s comments were reinterpreted – sometimes radically – by his listeners. What for one writer was clear evidence that “The Berlin street-planning, which some find admirable, is now condemned by German opinion as quite mistaken”,⁵⁶ was to another author simply one of “the negative lessons of the conference [...] a note of warning against the tendency to copy other people’s mistakes rather than benefit by them”.⁵⁷ Or, in other words, Eberstadt could be seen either as making a particular criticism along national lines or a more general point about international dialogue.

The point is that these ambiguities were not incidental to the London conference; they were intrinsic to it. For the conference was the product of a vibrant and cosmopolitan international planning movement which was still developing, still finding its shape, and still wracked with tensions and fissures. At a very basic level,

⁵¹ Rudolph Eberstadt, *Town Planning in Germany*, in: RIBA, *Transactions*, pp. 313-333.

⁵² *Architects’ and Builders’ Journal* 32 (1910), p. 361.

⁵³ P. Cart de Lafontaine, Sir John William Simpson, in: *Journal of the RIBA* 40 (1933), p. 514.

⁵⁴ *Architects’ and Builders’ Journal* 32 (1910), p. 361.

⁵⁵ *Town Planning Review* 1 (1910-11), p. 181.

⁵⁶ *Times*, 15 October 1910.

⁵⁷ ‘B. K.’, *A Retrospect*, p. 310.

differing national traditions and regulatory regimes inevitably produced different town-planning movements in each country. The Germans were just not preoccupied with the same obsessions about the role of architect and the architectural profession that animated the RIBA.⁵⁸ German town planning was older and better-established than its British equivalent. Yet Eberstadt was also seeking to reform Germany's urban environment, and believed that many town planners were part of the problem rather than the solution.⁵⁹ However much the conference organisers wanted him to, he would not defend the sophisticated *Städtebau* tradition that they admired. The result of this disparity between the situations in Britain and Germany can be seen in responses to the Berlin competition. For the organisers of the London conference, it was a useful example of how the Germans took town planning seriously, and it was also convenient that the exhibition it inspired could be parcelled up and displayed in the Royal Academy, but it offered no model for Britain. It was, in the minds of Raymond Unwin and Stanley Adshead, almost an example of what not to do. Little wonder that the official *Transactions* of the conference were ambivalent about the competition, acknowledging that the plans produced were "most important", yet also expressing some confusion (and a little national stereotyping). "It was difficult", wrote Lanchester and Unwin, "to form any judgment as to the relative merits of these designs, but all were distinguished by that painstaking thoroughness, with which we are accustomed to credit our German *confrères*."⁶⁰

As this stereotyping suggests, differences between British and German town planners were the product of more than mere tradition; the result of something more significant than simply a response to the different laws that each country enacted. The London conference also revealed a widespread consensus within the international planning movement – a shared assumption that national identity would find its expression in urban design.⁶¹ This was a belief which presupposed that different nations would produce different sorts of towns, and it was an idea that underwrote much of what was said in London. It certainly informed Daniel Burnham's account of Chicago.⁶² It was explicitly stated in Lanchester's own contribution, which resoundingly declared that "National character and national ideals

⁵⁸ Andrew Saint, *Architect and Engineer: a Study in Sibling Rivalry*, New Haven and London 2008, provides useful background to this.

⁵⁹ Sutcliffe, *Towards the Planned City*, pp. 39-40.

⁶⁰ H. V. Lanchester and Stanley Unwin, Notes on the Exhibits, in: RIBA, *Transactions*, pp. 734-744, here: p. 742.

⁶¹ See, for example, Banister Fletcher, *The History of Architecture*, London 1896; Auguste Choisy, *Histoire de l'Architecture*, 2 vols.; Paris 1899.

⁶² Burnham, *The City of the Future under a Democratic Government*.

are the paramount influences" on any town planning scheme.⁶³ It was also the subject of John Burns' speech to the conference banquet, which the minister took as an opportunity to stress the need for each nation "with its own character, individuality, climate, and physical structure" to "go its own way and copy nobody". "In my judgment," he went on, "in London there is too much Haussmanising going on already; and if we are not careful we may get too much of a Sieges Allee type of civic embellishment."⁶⁴ Strikingly, this assumption about national character also underpinned Eberstadt's interpretation of the Berlin competition. He argued that the British should avoid imitating German examples not because Germans were especially wrong or German town-planning was particularly defective – indeed, he was loudly applauded for his claim that "Germany was the only land where they could study closely in connexion town planning, street planning, and the basis of social life, housing." What Eberstadt implied was that each nation should produce its own approach to town planning and not imitate others. "Sound English judgement, the British common sense" would produce a different result to the systematic surveys of German planners.⁶⁵

Conclusion

The Greater Berlin competition is thus a litmus test for the London conference and the international town-planning movement as a whole. The fact that the Competition was so prominently featured and that Eberstadt's account of it was so widely appreciated is evidence of the real thirst that existed in Britain for news of town-planning abroad. The conference also testifies to the growing strength of an increasingly cosmopolitan network of town planners.⁶⁶ Yet the way in which the Berlin competition was also misunderstood, marginalized and criticized is significant. It reveals the way in which the RIBA had sought to use an international event to make a domestic political point. More importantly, it also exposes the difficulties that different national groups of architects and planners encountered when they tried to engage in a common endeavour.⁶⁷ Sometimes these difficulties were simply

⁶³ H. V. Lanchester, Cause and effect in the modern city, in: RIBA, Transactions, p. 235.

⁶⁴ RIBA, Transactions, p. 71.

⁶⁵ Eberstadt, Town Planning in Germany, pp. 320, 314.

⁶⁶ Meller, Patrick Geddes, p. 175.

⁶⁷ See also Jon A. Peterson, The birth of organized city planning in the United States, 1909-1910, in: Journal of the American Planning Association 75 (2009), pp. 123-133; Pierre Chabard, Competing scales in transnational networks: the impossible travel of Patrick Geddes' Cities Exhibition to America, 1911-1913, in: Urban History 36 (2009), pp. 202-222.

linguistic.⁶⁸ Sometimes they were cultural. Sometimes they were the product of divergent experiences and conflicting agendas. But they were also sustained by a common assumption that such differences were inevitable, the consequence of genuine and tangible national distinctions. This is certainly the best way to understand how the Berlin competition was perceived by those who attended the London conference. It is also arguably the best way to appreciate how Rudolph Eberstadt presented the competition to his audience. In that sense, and for those reasons, the Berlin competition was “Exceedingly difficult to follow” in more ways than one.

Dr. William Whyte, St John’s College, Oxford, william.whyte@sjc.ox.ac.uk

⁶⁸ See T. C. Horsfall in RIBA, Transactions, p. 712. An example of the difficulties caused can be found in the comments of Peter MacNaughton, in: *ibid.*, p. 284.

Standortvorteil Planung. Der „Plan of Chicago“ als zivilgesellschaftlicher Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der Stadtregion

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts, als in Berlin der Wettbewerb Groß-Berlin ausgelobt wurde, entstanden auch in den USA vermehrt planerische Konzepte zur Steuerung stadtderegionaler Entwicklung. Ebenso wie der Wettbewerb Groß-Berlin städtebauliche und technische Lösungen für das rasante und als bedrohlich chaotisch empfundene Wachstum der Großstadt zu Tage fördern sollte, suchte man auch dort nach Strategien, um die Folgen des explosiven und rein marktgesteuerten Wachstum zu kompensieren. Binnen kürzester Zeit hatte zum Beispiel der Verkehr in den Städten in so erheblichem Maße zugenommen, dass der Transport von Waren und Personen kaum noch zu bewältigen war. Wohnungsnot, erbärmliche Wohnbedingungen und mangelhafte hygienische Zustände waren in den Städten weit verbreitet. Entsprechend galt die Großstadt in den USA als Hort von Kriminalität, sozialer Unruhen, sozialem Verfall sowie als ungesunder Ort. Gleichzeitig entstanden erste Formen der Suburbanisierung durch Abwanderung der Wohlhabenden.

Diese Entwicklungen führten zu einer urbanen Krise¹, die zunehmend die wirtschaftliche Prosperität der Städte bedrohte. Denn in der Regel existierten weder auf städtischer noch auf regionaler Ebene staatliche Institutionen, die die Folgen des Wachstums aufzufangen vermochten. Stattdessen waren es zivilgesellschaftliche Akteure und zwar – ganz im Unterschied zu den Initiatoren des Wettbewerbs Groß-Berlin – nicht vor allem Planungsexperten, sondern insbesondere regionale Eliten aus der Unternehmerschaft, die die ersten Ansätze umfassender metropolitenweiter Planung entwickelten und in räumliche Pläne gossen. Diese Akteure suchten durch ihr Engagement, das das erste wesentliche Leitbild stadtderegionaler Planung der USA, den *metropolitanism*², prägte, die Großstadt durch planerische Strategien, die Ver-

¹ Christine M. Boyer, *Dreaming the Rational City. The Myth of American City Planning*, Cambridge, Massachusetts and London 1983, S. 121.

² Dieser Begriff wird von Lewis Mumford eingeführt, um in Abgrenzung zu diesem Leitbild sein Programm des *regionalism* zu konturieren. (Vgl. Mumford in Carl Sussman (Hrsg.), *Planning the Fourth Migration. The Neglected Vision of the Regional Planning Association of America*. Cambridge, Massachusetts, and London 1976.) Dem gegenüber verwenden ihn nachfolgende Autoren weitgehend wert-

kehr, Grünflächenplanung und Städtebau integrierten, als einen einheitlichen Stadtkörper zu ordnen. Sie verfolgten damit ein ähnliches Ansinnen wie die Initiatoren des Wettbewerbs Groß-Berlin. Ihre Pläne wurden zu den Gründungsdokumenten der stadtregionalen Entwicklungsplanung in den USA. Als erstes Dokument des *metropolitanism* aber gilt der 1909 veröffentlichte „Plan of Chicago“, finanziert vom Commercial Club of Chicago und erarbeitet von Daniel Burnham sowie Edward Bennett. Wie kein anderer Plan seiner Art zeigt er, wie es in den USA zivilgesellschaftliche Eliten vermochten, durch ihr Engagement Stadtentwicklung und Planung zu beeinflussen. Er begründete zugleich eine Tradition zivilgesellschaftlicher Planungskultur, die in Chicago bis heute Relevanz entfaltet.

Business Clubs als Träger urbaner Reformen und stadtregionaler Planung

In der Zeit der rasanten Urbanisierung zwischen 1830 bis 1930, dem so genannten *urban century*³ waren die Städte die treibende ökonomische Kraft der USA und bestimmten die Entwicklung der US-amerikanischen Ökonomie. In einer Art „urbanem Merkantilismus“ suchten die Eliten der einzelnen Städte ihre Stadt(region) im nationalen Städtebewerb der USA bestmöglich zu positionieren und betrieben eine auf dieses Ziel gerichtete eigene Wirtschafts- und Stadtentwicklungspolitik.⁴ Entsprechend zielten sie darauf, die Standortfaktoren der Städte zu optimieren. Während dies im 19. Jahrhundert vor allem durch die Anbindung an das nationale Verkehrssystem geschah⁵, richtete es sich nun darauf, die urbane Krise zu bewältigen. Denn mit der *urban crisis* waren Standortfaktoren bedroht, die im nationalen Wettbewerb um die Stellung als Umschlagsort von Gütern, um Industrie- und Gewerbeansiedlung sowie Einwohner für die Städte von entscheidender Bedeutung waren. Verkehrs- und Infrastrukturprobleme, soziale Unruhen und mangelhafte hygienische Zustände beeinträchtigten den reibungslosen Ablauf industrieller Produktion sowie den Transport von Gütern. Sie beeinträchtigten auch die Lebensqualität in den Städten.

frei. Vgl. zum Beispiel Robert Fishman, *The Metropolitan Tradition in American Planning*. in: Ders. (Hrsg.), *The American Planning Tradition*, Washington D.C. 2000, S. 65-85.; John L. Thomas, *Holding the Middle Ground*, in: Robert Fishman (Hrsg.), *The American Planning Tradition*, Washington D.C. 2000, S. 33-63, hier: S. 33; Matthew Dalbey, *Regional Visionaries and Metropolitan Boosters. Decentralization, Regional Planning, and Parkways during the Interwar Years*, Boston, Dordrecht and London 2002; Andrew M. Meyers, *Invisible Cities: Lewis Mumford, Thomas Adams and the Invention of the Regional City, 1923-1929*, in: *Business and Economic History* 27:2 (1998), S.292-306, hier: S. 293.

³ Robert Fishman, *The American Planning Tradition. An Introduction and Interpretation*, in: Ders. (Hrsg.), *The American Planning Tradition*, Washington D.C. 2000, S. 1-29, hier: S. 6.

⁴ Ebd.

⁵ Ebd. S. 6-7.

Stadtregierungen begannen, die notwendigste öffentliche Daseinsvorsorge (Wasser- und Entsorgung, Abfallentsorgung, etc.) aufzubauen. Von Seiten der Zivilgesellschaft⁶ aber entstanden vielerorts Initiativen, die Lösungen für die drängendsten Fragen der urbanen Krise im Bereich (soziale) Stadtentwicklung, Städtebau und Planung suchten. Diese Initiativen führten beispielsweise erste Formen des sozialen Wohnungsbaus ein, traten für die Gründung von Gartenstädten⁷ ein, engagierten sich für die Verschönerung des Stadtraums, eröffneten Kindergärten, drängten auf die staatliche Bereitstellung öffentlicher Grünflächen oder die Verbesserung der Stadtregierung. Sie wurden mehrheitlich von der städtischen und regionalen (oberen) Mittelklasse, z.T. auch von der urbanen Oberklasse getragen und standen in enger Verbindung zum inhaltlich sehr viel breiteren *progressive movement*.⁸

In diesem Kontext entstanden auch planerische Initiativen der ökonomischen Eliten, denen die mit der urbanen Krise einhergehenden Wettbewerbsnachteile in besonderem Maße Sorgen bereiteten. Diese Vertreter der ökonomischen Elite, Unternehmer und Grundbesitzer, engagierten sich, da sie die Profitabilität ihrer Unternehmen durch die Dysfunktionalität von Verkehrs- und Infrastruktursystemen sowie einen Mangel an gesunden Arbeitskräften bedroht sahen.⁹ Der flächendeckende Niedergang urbaner Quartiere gefährdete die Stabilität der Bodenpreise und den Wertzuwachs des Bodens.¹⁰ Sie schlossen sich daher in zivilgesellschaftlichen Vereinigungen wie *Chambers of Commerce*, *Merchants Committees* oder *Commercial*

⁶ Zivilgesellschaftliche Akteure werden hier nicht-normativ bereichslogisch als nicht-staatliche, nicht-ökonomische und nicht-private Vereinigungen auf freiwilliger Basis verstanden (zum Beispiel Kirchen, Vereine, Akademien, Bürgerinitiativen, Komitees, Clubs, Berufsverbände oder Stiftungen), die jedoch mit den anderen gesellschaftlichen Sphären (Staat, Wirtschaft, Private) durch Personen, Finanzen, institutionelle Regelungen vielfach verflochten sind.

⁷ Vgl. hierzu Daniel Schaffer, *New York and the Garden City Movement between the Wars*, in: Josef Paul Kleihues (Hrsg.): *Berlin - New York: like and unlike. Essays on architecture and art from 1870 to the present*, New York 1993, S. 93-109, hier: S. 93.

⁸ Vgl. hierzu William H. Wilson, *The City Beautiful Movement, Baltimore/ and London 1889*, S. 41. Zum *progressive movement* erläutert Wilson: „Middle-class and upper middle class people inspired and staffed the widely ranging progressive movement. Their aims included the spreading of middle-class values through the uplift of the unfortunates and the establishment of their own cultural hegemony. They promoted the adoption of business efficiency in government and in private, non-business realms such as reform and philanthropic organizations. They wished to tame the apparently disorganized, wildly growing city and to establish or restore a sense of community – that is feelings of civic responsibility, of commitment to a common purpose, and of municipal patriotism. [...] They believed that they could reform through successive approximations of their urban ideal – a clean, beautiful, well-governed city – and eventually achieve a heaven on earth [...]“ (Wilson 1889, S.41)

⁹ Boyer, S. 121.

¹⁰ Marina Moskowitz, *Zoning and the Industrial City: Planners, Commissioners, and Boosters in the 1920s*, in: *Business and Economic History* 27: 2, 1998, S. 307-317, hier: S. 313.

Clubs zusammen. Über diese Vereinigungen nahmen sie politisch Einfluss¹¹ und befassten sich mit Strategien stadträumlicher Aufwertung, städtischer Infrastruktur, öffentlicher Hygiene oder der institutionellen Organisation städtischer Verwaltung.¹²

Von besonderer Bedeutung schien jedoch die Frage, auf welche Weise das urbane Wachstum organisiert werden könnte, um einen Kollaps des urbanen Systems zu verhindern und langfristig die Funktionalität und Prosperität der Metropolen zu sichern. Angesichts der Verflechtung der Kernstädte mit ihrem Hinterland schien es zwingend, diese Frage mit Blick auf die gesamte Metropolregion zu adressieren.¹³ In zahlreichen Metropolregionen entstanden daher in den ersten drei Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts planerische Visionen für die stadregionale Entwicklung, die von finanzstarken Eliten finanziert und von diesen machtvoll in den öffentlichen Diskurs eingebracht wurden. Neben den beiden berühmtesten Plänen dieser Art, dem „Plan of Chicago“ (1909), verantwortet durch den Commercial Club of Chicago und den „Regional Plan of New York and Its Environs“ (1929), der durch das Committee on the Regional Plan bzw. die Russell Sage Foundation veröffentlicht wurde, entstanden weitere bedeutende Pläne: In San Diego erarbeitete John Nolen in Kooperation mit dem Civic Improvement Committee den Plan „San Diego: A Comprehensive Plan for its Improvement“ (1908), im Auftrag der Association for the Improvement and Adornment of San Francisco entstand „The Promised City of San Francisco“, verfasst von Daniel Burnham und Edward Bennett (1905). 1930 veröffentlichte das Los Angeles Chamber of Commerce's Citizens Committee den Plan „Parks, Playgrounds and Beaches for the Los Angeles Region“, entwickelt von den Olmsted Brothers und Harland Bartholomew and Associates. Ein wesentliches Motiv der wohlhabenden und einflussreichen Finanziere dieser Pläne für die Suche nach Strategien zur Gestaltung räumlicher Entwicklung war ihre Überzeugung, dass urbanes, marktgesteuertes Wachstum allein langfristig nicht die richtige Strategie sei. Dies wird im „Plan of Chicago“ auf den Punkt gebracht: „[T]he formless growth of the city is neither economical nor satisfactory; [...] overcrowding and congestion of traffic paralyze the vital functions of the city.“¹⁴

¹¹ Boyer, S. 121.

¹² Emily Talen, *New Urbanism and American Planning. The Conflict of Cultures*, New York and London 2005, S. 77-78 sowie Wilson, S. 41.

¹³ Talen, S. 133.

¹⁴ Daniel H. Burnham and Edward H. Bennett, *Plan of Chicago*, New York 1909 (Reprint 1993), S. 1.

Metropolitanism: Stadtregionale Planung für das Wachstum der Stadtregionen

Die Entwicklung der ausgedehnten und politisch fragmentierten Metropolregionen als Ganzes hatten zu Beginn des 20. Jahrhunderts nur wenige Akteure im Blick. Fragen stadtregionaler Entwicklung waren nicht nur – wie auch heute meist – institutionell nicht zu verorten, es existierte auch weder ein ausdifferenziertes Problembewusstsein noch ein planerisches Instrumentarium, mit denen die Entwicklung von Metropolregionen räumlich gestaltet werden konnte. Die Wirtschaftsclubs und -vereinigungen sowie die von ihnen engagierten Experten betraten entsprechend fachliches Neuland. Die Pläne, die unter ihrer Ägide entstanden, lassen sich unter dem Leitbild des *metropolitanism* fassen.¹⁵ Anfang und Ende des *metropolitanism* markieren die Pläne für die Metropolregionen Chicago und New York, die zugleich als Meilensteine der US-amerikanischen Planungsgeschichte gelten. Der „Plan of Chicago“ (1909) wurde verantwortet durch den Commercial Club of Chicago, der „Regional Plan of New York and Its Environs“ (1929) durch das Committee on the Regional Plan beziehungsweise die Russell Sage Foundation.

Die Pläne des *metropolitanism* teilen fünf zentrale Merkmale: Sie erstreckten sich erstens über das Gebiet der gesamten Metropolregion.¹⁶ Sie prognostizierten zweitens ein anhaltend starkes Bevölkerungswachstum und sahen Konzentration und Verdichtung in der Großstadt als notwendige Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum, Wohlstand, kulturelle Toleranz und technische Innovation.¹⁷ Drittens lag ihnen die Annahme zugrunde, dass die negativen Effekte städtischer Expansion durch technische Innovation in Städtebau und Infrastruktur aufgefangen werden könnten.¹⁸ Planung und Steuerung sollten die chaotische, schmutzige und gefährliche Großstadt ordnen¹⁹, um so die Wettbewerbsfähigkeit auf lange Sicht zu erhalten. Planung wurde so zu einem Instrument des städtischen Standortwettbewerbs.²⁰

Den Plänen des *metropolitanism* unterliegt viertens ein Verständnis der Stadtregion als System konzentrischer Kreise²¹, deren Bezugspunkt und Kern die *down-town* darstellt. Die baulich-räumliche und funktionale Reorganisation von *down-town* als kulturelles, wirtschaftliches und politisches Zentrum der Region stand im Mittelpunkt der Pläne. Durch ein flächendeckendes regionales Bahn- und Straßen-

¹⁵ Fishman, *The American Planning Tradition*, S. 13.

¹⁶ Fishman, *The Metropolitan Tradition*, S. 74.

¹⁷ Thomas, S. 43f. sowie Fishman, *The Metropolitan Tradition*, S. 65-66.

¹⁸ Dalbey, S. 2 sowie Fishman, *The Metropolitan Tradition*, S. 66.

¹⁹ Boyer, S. 46 und S. 50.

²⁰ Fishman, *The American Planning Tradition*, S. 6.

²¹ Idealtypisch realisiert sieht Fishman dieses Modell im „Regional Plan for New York and Its Environs“.

netz sollte *downtown* für alle Bewohner der Metropolregion erreichbar sein. Angrenzend an *downtown* sollten in einer breiten *industrial zone* eine modernisierte industrielle Produktion sowie Industriearbeiterschaft und Mittelschicht angesiedelt werden.²² Am Rand der Metropolregion sollte sich die *outer zone* befinden, eine Grünzone und ein Erholungsraum für die Stadtregion mit Farmen, Wäldern und Wiesen und einzelnen suburbanen Wohnvororten für eine kleine Elite.²³

Fünftens wurden die Pläne des *metropolitanism* von interdisziplinären Teams entwickelt. Sie integrierten mehrere sektorale Bereiche, die zu einer einzigen Vision stadtreionaler Entwicklung verschmolzen wurden. In den *metropolitanism* werden Strategien des *city beautiful movements*²⁴ aufgenommen, dessen stadträumlich ästhetisierende Konzepte jedoch mit praktischen Fragen stadtreionaler Entwicklung kombiniert werden, wie sie das *city efficient movement*²⁵ in Anschlag brachte (Verkehr und Nahverkehr, Flächennutzungsplanung oder Wohnungsbau).²⁶ Allerdings wurden diese inhaltlichen Komplexe in unterschiedlicher Intensität in den einzelnen Plänen bearbeitet.²⁷

Zwischen den Plänen der *metropolitanists* gibt es in Reaktion auf die jeweils konkreten Planungsbedingungen, der zeitgenössischen architekturhistorischen und planungspolitischen Trends sowie der technischen Entwicklungen durchaus Unterschiede. Gemeinsam ist den Plänen jedoch, dass sie erstmals die Probleme der großen Städte in einen regional räumlichen Kontext einbetten und sektoral übergreifende Lösungsansätze vorschlagen.²⁸ Die Initiatoren, Finanziere und Autoren dieser Pläne begründeten damit die US-amerikanische Regionalplanung.

²² Fishman, *The Metropolitan Tradition*, S. 66.

²³ Fishman, *The American Planning Tradition*, S. 14.

²⁴ Stadtbau im Sinne des *city beautiful movement* umfasste Maßnahmen zur Stadtverschönerung, die Verbreiterung von Straßen und Schaffung von prachtvollen Diagonalen, die Neutrassierung von Eisenbahnstrecken, die Auszeichnung Downtowns durch ein *civic center*, legte einen besonderen Fokus auf aufwendig gestaltete öffentliche Räume und Grünflächen. (Vgl. hierzu Talen, S.114-125) Das *city beautiful movement* folgte der Annahme, dass durch die Verschönerung und Ordnung der als gefährlich und chaotisch empfundenen Stadt auch die sozialen Normen und bürgerlichen Tugenden der Stadtbewohner gehoben werden könnten. Vgl. Boyer, S. 46 und S. 50.

²⁵ Das *city efficient movement* (auch *city functional* oder *city scientific* genannt), von Talen terminiert auf die Zeit zwischen 1910 und 1930, ist stärker als das *city beautiful movement* auf die Ordnung der bestehenden Stadtstruktur gerichtet. Es nutzte vor allem rechtliche Instrumente, um die Ordnung der Stadt zu erzielen. (Talen, S. 125)

²⁶ Ebd.

²⁷ Der „Plan of Chicago“ beispielsweise verzichtet ganz auf eine Auseinandersetzung mit der Wohnungsnot und dem Wohnungselend in Chicago; der oben genannte Plan für Los Angeles ist eine reine Grünflächenplanung; der „Regional Plan for New York and Its Environs“ setzt sich zwar analytisch mit dem Wohnungsmarkt auseinander, enthält aber keine planerischen Vorschläge in diesem Bereich.

²⁸ Fishman, *The Metropolitan Tradition*, S. 83.

Der „Plan of Chicago“ als Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der Stadtregion

Der „Plan of Chicago“ ist nicht nur das erste, sondern auch das in den USA und international bekannteste Beispiel eines Plans des *metropolitanism*. Er wurde vom Commercial Club of Chicago 1907 in Auftrag gegeben, von Daniel Burnham und Edward Bennett verfasst und 1909 veröffentlicht. Bis heute vereinigt der exklusive, aber nichtsdestotrotz als gemeinnütziger Verein anerkannte Commercial Club, der 1877 gegründet wurde, führende Vertreter der Privatwirtschaft, des akademischen Bereichs und des Bildungswesens sowie der Kultur in Chicago. Der Commercial Club verfolgt das Ziel, die soziale und ökonomische Prosperität der *metropolitan area* durch eigenes Engagement zu fördern.²⁹ Im Laufe seiner über 100-jährigen Existenz befasste er sich unter anderem mit drängenden Problemen der Stadtentwicklung wie Stadthygiene, Verkehr, öffentliche Gesundheit und Bildung sowie Grünflächenversorgung.³⁰ Das größte Renommee erlangte der Commercial Club durch den „Plan of Chicago“, den er finanzierte und veröffentlichte.

Commercial Club: Planning in Chicago

Mit der Finanzierung eines Plans zur Neuordnung der Stadt reagierte die Wirtschaftselite Chicagos auf die drängenden Probleme, die aus dem legendär rasanten Wachstum der Stadt entstanden waren: Chicago war in gerade 60 Jahren, von 1833 bis 1893, dem Zeitpunkt der Columbian World Exposition, von 250 auf 1,3 Millionen Einwohner gewachsen. Gleichzeitig hatte sich die Stadt zum größten Eisenbahnknotenpunkt und einem bedeutenden Standort industrieller Produktion gewandelt. Doch die überkommene Stadtstruktur war nicht in der Lage, das industrielle und urbane Wachstum zu ordnen: der stetige Zuzug an Immigranten, der Mangel an öffentlichen Freiräumen und die schlechte Infrastruktur schufen erhebliche soziale und gesundheitliche Probleme. Die miserablen Lebens- und Arbeitsbedingungen des liberalistischen Kapitalismus und die große ethnische Heterogenität der Bevölkerung führten immer wieder zu sozialen Spannungen und zu gewaltsamen Arbeitskämpfen.³¹ Die staatlichen Institutionen jedoch waren nur unzureichend dazu in der Lage und willens, das rasante marktbestimmte städtische Wachstum zu

²⁹ Dem Commercial Club gehören jeweils höchstens 500 aktive Mitglieder aus der Metropolregion Chicago an, die über hohe gesellschaftliche Reputation verfügen. Neuaufnahmen können nur aus dem Kreis des Commercial Clubs erfolgen.

³⁰ Vilas Johnson, A history of the Commercial Club of Chicago. Chicago 1977, S. 91.

³¹ Janet L. Abu-Lughod, New York - Chicago - Los Angeles. America's Global Cities, Minneapolis and London 1999, S.117-119.

steuern. Das Chicago des frühen 20. Jahrhunderts war das Ergebnis einer ungesteuerten, rapiden kapitalistischen Stadtextension.³²

Die ökonomische Elite Chicagos sah durch diese Entwicklungen nicht nur die Prosperität der Stadt, sondern auch die Profitabilität ihrer eigenen Unternehmungen bedroht.³³ Auf Initiative von Charles Dyer Norton, Versicherungs-Manager, und Frederic A. Delano, Präsident der Wabash Railroad, entschied sich der Commercial Club, die Erarbeitung eines „Plan of Chicago“ zu finanzieren, um die Funktionalität Chicagos für die neue Ära der industriellen Massenproduktion zu gewährleisten und die Folgen der rasanten Urbanisierung und Industrialisierung zu kompensieren.³⁴ Mit diesem Plan für die Stadt Chicago und ihre Umgebung sollten Leitlinien für die Entwicklung der Metropolregion in städtebaulicher, landschaftsplanerischer und verkehrstechnischer Hinsicht vorgelegt werden.³⁵

Mit der konkreten Arbeit am „Plan of Chicago“ wurde ein vom Commercial Club gegründetes Chicago Plan Committee betraut, in das neben Mitgliedern des Commercial Club auch der Bürgermeister und der Gouverneur als ständige Mitglieder aufgenommen wurden.³⁶ Der Architekt Daniel Burnham stand dem Plan Committee vor. Zusätzlich wurden Komitees zu sektoralen Fragen wie z.B. „On Lake Parks“ oder „On Railway Terminals“, eingerichtet³⁷, in die gleichfalls Berater aus anderen zivilgesellschaftlichen Vereinigungen, Verwaltung und Politik einbezogen wurden.³⁸ Die Ergebnisse der sektoral arbeitenden Komitees wurden auf den Sitzungen des Commercial Club diskutiert und ihre abschließenden Berichte in den „Plan of Chicago“ integriert.³⁹ Daniel Burnhams Aufgabe war es, die einzelnen Pläne der sektoralen Komitees zu einer kohärenten Vision für die Stadtentwicklung Chicagos zusammen zu bringen.⁴⁰ Der „Plan of Chicago“ entstand also in einem durch Burnham und den Commercial Club gesteuerten, kommunikativen Verfahren. Seine Inhalte konnten auf diese Weise schon lange vor seiner eigentlichen Veröffentlichung einen erheblichen Grad an Verbreitung in der Metropolregion erreichen.⁴¹

³² Robert L. Wrigley Jr., *The Plan of Chicago*, in: Donald A. Krueckeberg (Hrsg.), *Introduction to Planning History in the United States*, New Brunswick 1983, S. 58-72, hier: S. 60.

³³ Burnham and Bennett, S. 32.

³⁴ Ebd., S. 1.

³⁵ Kristen Schaffer, *Fabric of City Life. The Social Agenda in Burnham's Draft of the Plan of Chicago*, in: Daniel H. Burnham/Edward H. Bennett, *Plan of Chicago*, New York 1909 (Reprint 1993), S. V-XVI, hier: S. VI.

³⁶ Ebd.

³⁷ Burnham/Bennett, S. XV.

³⁸ Schaffer, *Fabric of City Life*, S. VI.

³⁹ Johnson, *A history of the Commercial Club*, S. 141-142.

⁴⁰ Ebd., S. VII.

⁴¹ Schaffer, *Fabric of City Life*, S. VII.

Hegemoniefähige Wachstumsplanung mit blinden Flecken

Daniel Burnham prognostizierte im „Plan of Chicago“, dass sich das Bevölkerungswachstum Chicagos linear fortsetzen und die Bevölkerung im Jahr 1952 auf 13.250.000 Einwohner angewachsen sein würde.⁴² Räumlich sollte dieses Wachstum allerdings die gesamte Stadtregion erfassen und zur Gründung neuer Vororte, zur Ausdehnung der bereits vorhandenen Kleinstädte im Umland und einem Anstieg der Bevölkerung der Kernstadt führen. Entsprechend umfasste das Planungsgebiet des „Plan of Chicago“ eine ungeheure Fläche: Es erstreckt sich über ein Areal, das den Kern Chicagos in einem Radius von etwa 90 km umgibt. Diese Fläche ist so enorm, dass trotz der erheblichen Suburbanisierung in Chicago nach dem Zweiten Weltkrieg bis 1990 lediglich zwei Drittel der vom Plan umfassten Gebiete bebaut waren.⁴³ Mit den Planungsstrategien des „Plan of Chicago“ sollte dieses enorme Wachstum geordnet werden und zugleich die Lebensqualität in der Region angehoben werden.⁴⁴

Seine Bekanntheit hat der Plan vor allem den Vorschlägen zur monumentalen Umgestaltung des Stadtzentrums und zur Ergänzung des Straßenrasters mit Plätzen, Boulevards und Ringstraßen im Stil des *city beautiful movement* zu verdanken. Über diese Punkte geht das Planwerk im Sinne des *metropolitanism* jedoch weit hinaus: Es enthält ein regionales Park- und Naherholungsgebietssystem, eine regional ausgerichtete Straßenplanung, Vorschläge zur Gestaltung suburbaner Zentren sowie Pläne zur Reorganisation von öffentlichem Nahverkehr und Frachtverkehr. Darüber hinaus sieht der Plan institutionelle Reformen auf regionaler Ebene vor. Im Zentrum des „Plan of Chicago“ stand jedoch die physische Reorganisation der Stadt, die durch die Neugestaltung von Straßen und öffentlichen Räumen, durch die Ordnung der Bebauung in Höhe und Begrenzung, die Neuordnung von Verkehr und durch infrastrukturelle Maßnahmen erreicht werden sollte.

Die drängenden sozialen Probleme Chicagos und selbst die aus städtebaulicher Sicht zentralen Themen Wohnungsnot und Umgang mit den ausgedehnten Slumgebieten wurden im „Plan of Chicago“ nicht erwähnt. In nicht veröffentlichten Teilen des „Plan of Chicago“ hingegen finden sich, wie Schaffer belegt, Passagen, in denen sich Daniel Burnham mit zentralen sozialen Fragen wie zum Beispiel staatlich gewährleisteter Gesundheitsvorsorge und Kinderbetreuung für Werktätige und Bedürftige auseinandersetzt.⁴⁵ Jene nicht publizierten Passagen waren Schaffer zu-

⁴² Burnham/Bennett, S. 33.

⁴³ Abu-Lughod, S. 113.

⁴⁴ Burnham/Bennett, S. 32.

⁴⁵ Schaffer, *Fabric of City Life*, S. VIII-X.

folge zu radikal und lagen jenseits des allgemeinen gesellschaftlichen Konsenses der Elite und der breiten Öffentlichkeit Chicagos, die den Plan stützen sollte. Im Plan selbst publiziert wurden lediglich Vorschläge zur Änderung der Stadtgestalt, deren Auswirkung auf Funktionalität und Lebensqualität der Stadt unmittelbar ersichtlich war.⁴⁶ Nur solche Maßnahmen schienen, wenn auch immer noch reichlich kontrovers, ausreichend konsensfähig, um den Plan zu einem Dokument zu machen, das in Chicago als eine erstrebenswerte Stadtvision hegemoniale Wirkung entfalten konnte.

„Plan of Chicago“: Implementierungsstrategien und -erfolge

Der Commercial Club vermachte im Jahr 1909 den „Plan of Chicago“ der Stadt Chicago als Geschenk.⁴⁷ Die Stadt eignete sich den Plan sukzessive als offiziellen Plan an: Um die Entwicklung Chicagos entlang der Leitlinien des „Plan of Chicago“ zu gewährleisten, wurde noch 1909 eine Kommission mit 328 Mitgliedern berufen, die Chicago Plan Commission. 1911 erklärte diese Kommission den „Plan of Chicago“ zum „General Plan of Chicago“. Mit finanzieller und personeller Unterstützung des Commercial Club betrieb die Kommission die Implementierung des Plans und sorgte auch für seine Bekanntheit in Chicago und darüber hinaus.⁴⁸ Sie führte massive Öffentlichkeitskampagnen durch, da zahlreiche Vorhaben des Plans nur durch öffentliche Referenden oder durch privates Kapital realisiert werden konnten. Es war daher notwendig, möglichst viele Menschen von der Vision zu überzeugen, die im „Plan of Chicago“ als Zukunft der Stadtregion gezeichnet wurde.⁴⁹ In mehreren hundert öffentlichen Präsentationen und Zeitungsberichten, durch einen Kinofilm, mit einem Schulbuch und Ausstellungen sowie Anleitungen für Predigten wurde in der stadtregionalen Öffentlichkeit für die Unterstützung des Plans geworben.

Von diesem Verfahren zeigte sich auch ein europäischer Beobachter, Werner Hegemann, begeistert: „Nachahmenswert für uns Europäer ist nicht zum wenigsten die jugendliche Energie, mit der die Propaganda für die große Sache des neuen Bebauungsplanes betrieben wird. Es ist gelungen, einen [...] Propaganda-Ausschuss zu bilden, in dem jeder Sitz und Stimme hat, der irgendetwas dazu beitragen kann, die öffentliche Meinung zu bearbeiten. Auf die Bearbeitung der öffentlichen Meinung kommt es aber bei allen diesen Plänen an.“⁵⁰

⁴⁶ Ebd. S. XIII.

⁴⁷ Johnson, A history of the Commercial Club, S. 94.

⁴⁸ Wrigley, S. 65.

⁴⁹ Thomas S. Hines, Burnham of Chicago. Architect and Planner, Chicago and London 1979, S. 341.

⁵⁰ Hegemann, S. 25.

Auch wenn wesentliche Punkte des Plans, wie z. B. das *civic center* mit seinen großen, repräsentativen Verwaltungsbauten oder eine Reihe der innerstädtischen Parkanlagen, nicht verwirklicht wurden, hat der Commercial Club das Stadtbild Chicagos durch den „Plan of Chicago“ wesentlich geprägt. Zwischen 1911 und 1950 wurden etliche Vorhaben aus dem „Plan of Chicago“ verwirklicht. Auf Entwürfe des Plans gehen nicht nur der Umbau der Michigan Avenue zur renommierten und prachtvollen Einkaufsstraße und die Schaffung des Grant Parks zurück, der *Downtown* Chicago mit dem Ufer des Lake Michigan verbindet. Nach Empfehlungen des Plans wurde auch der gesamte Bahnverkehr reorganisiert und in einem zentralen Fracht- und Passagierbahnhof zusammen geführt. Das Ufer des Lake Michigan wurde im gesamten Stadtgebiet mit Parks und Stränden gestaltet und in der Region wurden etliche der vorgesehenen Parks geschaffen und das System regionaler Grünzüge um ein Vielfaches erweitert.⁵¹ Jenseits dieser stadträumlichen Einflussnahme aber war und ist der Plan bis heute von großer Bedeutung für die Planungskultur in Chicago, die durch den Glauben an die kollektive Kraft geprägt ist, die Stadt durch Pläne, Planung, Städtebau und Architektur zu verändern und zu gestalten.⁵²

Conclusio

Im Jubiläumsjahr des „Plan of Chicago“ 2009 wurde deutlich, wie stark gerade diese Dimension bis heute nachwirkt. Das Festprogramm zum Jubiläum des Plans, organisiert durch über 260 öffentliche und zivilgesellschaftliche Institutionen, trug den Titel „Bold Plans. Big dreams. For the Next 100 Years“. Eindrucksvoll setzte das Programm die unterschiedlichsten historischen und aktuellen Pläne und Projekte der Entwicklung von Chicago und Chicagoland in Szene. Kaum ein Plan in Chicago kommt noch heute ohne Bezug auf den historischen „Plan of Chicago“ aus. Er gilt als Inbegriff des so- genannten *spirit of Chicago*, der Referenz auf die Bereitschaft und Fähigkeit der bürgerschaftlichen Elite, die Entwicklung der Stadt und der Region mit zu gestalten. Auch indem der „Plan of Chicago“ diese Tradition gestärkt und gerade im planerisch-städtebaulichen Feld in Chicago neu gestiftet hat, hat er die Entwicklung Chicagos beeinflusst.⁵³

⁵¹ Eine vollständige Evaluation der Implementierung findet sich in Heather Smith, *The Legacy of Burnham in 2020. An Analysis of the Chicago Metropolis 2020 Plan in relation to the 1909 Burnham Plan of Chicago*, Masterthesis an der Graduate School of Architecture, Planning and Preservation, Columbia University, New York 2000.

⁵² Ebd., S. 53.

⁵³ Ebd. S. 52.

Wohl kaum aber hätte sich der „Plan of Chicago“ in dieser Weise in das kollektive Gedächtnis und die Identität der Stadt einschreiben können, hätte er nicht auch die physische Gestalt Chicagos in so nachhaltiger Weise mit bestimmt. Die Implementierungserfolge des „Plan of Chicago“ sind trotz aller Einschränkungen im Vergleich mit den übrigen Plänen der *metropolitanists*, die die Entwicklung der Stadtregionen meist nur in mehr oder weniger bedeutsamen Fragmenten beeinflussen konnten⁵⁴, sicher als eine unerreichte Ausnahme zu betrachten. Der metropolitanen Elite gelang es trotz der Fragmentierung von politischen Kompetenzen und wirtschaftlichen Interessen, durch öffentliche Diskurse und Lobbyarbeit die Unterstützung von Politik und Öffentlichkeit zu gewinnen, um planerische Maßnahmen durchzusetzen.⁵⁵ Dabei handelte es sich jedoch um einen sozial exklusiven Diskurs der stadtreionalen Eliten. Dem Commercial Club gelang es durch den „Plan of Chicago“ und die begleitende Öffentlichkeitsarbeit, dem Interesse an einem Ausbau der zentralen Standortfaktoren Hegemonie zu verschaffen und Stadtentwicklungspolitik diesen Maximen folgend zu gestalten.

Dipl.-Ing. Barbara Schönig, TU Darmstadt, b.schoenig@iwar.tu-darmstadt.de

⁵⁴ Vgl. hierzu zum Beispiel die Einzelfallstudien zu Chicago (ebd.), New York (David A. Johnson, *Planning the Great Metropolis*. Oxford, 1996) und zu Los Angeles Greg Hise, William Deverell, *Private Power, Public Space*. In: Dies. (Hrsg.): *Eden By Design. The 1930 Olmsted-Bartholomew Plan for the Los Angeles Region*, Berkeley, Los Angeles and London 2000, S. 1-63 und Mike Davis, *How Eden Lost Its Garden: A Political History of the Los Angeles Landscape*. In: Allen J. Scott and Edward W. Soja (Hrsg.): *The city: Los Angeles and urban theory at the end of the twentieth century*, Berkeley/Los Angeles 1996, S. 160-185.

⁵⁵ Robert Fishman, *The Death and Life of American Regional Planning*, in: Bruce Katz (Hrsg.): *Reflections on Regionalism*, Washington D.C. 2001, S. 107-123, hier: S. 110.

Ein preußischer Pionier im transatlantischen Diskurs. Ministerial-Oberbaudirektor und Wirklicher Geheimrat Excellenz Karl Hinckeldeyn¹

Internationalität und Mobilität werden mit der Moderne zumeist so selbstverständlich gleichgesetzt, dass wir sie beinahe für exklusiv halten. So schildert beispielsweise Sigfried Giedion in seinem Buch „Raum, Zeit, Architektur“ eindrücklich, wie die erste Ausstellung der Arbeiten Frank Lloyd Wrights in Europa, die 1910 in Berlin stattgefunden haben soll, „den europäischen Architekten den stärksten Anstoß gab, sich selber zu finden“ und „plötzlich die eigene Erstarrung erkennen“ ließ.² So verlockend die These eines solchen transatlantischen Erwachens klingen mag, so ist doch immer wieder darauf hingewiesen worden, dass die amerikanischen Architekturentwicklungen in Europa längst rege wahrgenommen wurden, bevor Wright sich 1909 auf den Weg nach Europa machte.³

Analog dazu wird die Allgemeine Städtebau-Ausstellung von 1910 in Berlin oft als Auftakt-Veranstaltung in der europäischen Amerikawahrnehmung der Disziplin Städtebau beschrieben. Diese Betrachtung findet sich bis in die neuere Forschung: „The Greater Berlin competition, exhibition, and related events raised Berlin’s stature internationally as a center for modern urbanism pointing toward the metropolis of the future.“⁴ Der große Protagonist dieser Vorstellung war Werner Hege-

¹ Die Beschäftigung mit Karl Hinckeldeyn erfolgt im Rahmen meiner Dissertation „Der Wettbewerb Groß-Berlin – Wissenschaftsparadigmen im Wandel“, die als Teil des Schweizerischen Nationalfondsprogrammes „Arts and Science“ am Institut für Kunstgeschichte der Universität Bern entsteht. Für die zahlreichen Anregungen danke ich Bernd Euler, Bernd Nicolai und Vittorio Magnano Lampugnani sehr herzlich.

² Sigfried Giedion, *Raum, Zeit, Architektur*, Zürich 1992, S. 356. Die erwähnte Ausstellung 1910 in Berlin hat es vermutlich gar nicht gegeben. Vgl.: Anthony Alofsin, *Frank Lloyd Wright, The Lost Years, 1910-1922*, Chicago 1993, S. 33.

³ Siehe Robert Koch, *American Influence Abroad, 1886 and Later*, in: *JSAH* 1959, S. 66-69; Dimitri Tselos, *Richardson’s Influence on European Architecture*, in: *JSAH* 1970, S. 156-162; Lewis, Arnold: *Hinckeldeyn, Vogel, and American Architecture* in: *JSAH* 1972, S. 276-290.

⁴ Christiane Crasemann Collins, *Werner Hegemann and the Search for Universal Urbanism*, New York

mann, der stets den Niederschlag seiner eigenen Amerikareise von 1909 im Fach hervorzuheben wusste und regelrecht zum Aufbau eines Mythos in dieser Hinsicht beitrug. Caroline Flick schilderte in ihrer Veröffentlichung von 2005 am Beispiel Hegemanns sehr einprägsam, wie eng die Betonung des internationalen Bezugsrahmens mit der „Realisierung bildungsbürgerlicher Deutungshoheit“ im Zusammenhang steht, welche die Internationalität als einen weiteren Nachweis der bildungsbürgerlichen Kompetenz zu verankern suchte. Entsprechend stark musste das Bild über Hegemanns Beitrag zum architektonischen und städtebaulichen Wissenstransfer durch die neuere Forschung korrigiert werden.⁵

Die Kanäle der interkontinentalen Wissensvermittlung waren, auch wenn die Ereignisse um die Städtebau-Ausstellung 1910 sicherlich einen wichtigen Höhepunkt boten, schon zuvor gut etabliert. Der Wettbewerb Groß-Berlin und die darauf folgende Ausstellung waren nicht Ursprung, sondern Zwischenergebnis eines international angelegten Diskurses, der sozialpolitische, technische und ästhetische Einzelfragen zu städtebaulichen Themen vereinte. Anhand des Geheimrates Karl Hinckeldeyn (1847-1927), einer der Preisrichter am Wettbewerb Groß-Berlin, soll dieser Umstand näher beleuchtet werden. Durch die Beschreibung des Beitrags des Preußischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten und ihres „Geheimrat-Geschlechts lebendiger Leichen“⁶, wie Hegemann diese preußischen Baubeamten gerne genannt hat, soll sich gleichzeitig das Klischeebild vom konservativen preußischen Ministerialbaubeamten, dem der weltoffene, aufgeschlossene Freiberufler gegenübersteht, ein wenig verschieben.

Die preußischen Bauattachés in Amerika

Seit der Centennial International Exhibition in Philadelphia 1876 entsandte das Preußische Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten regelmäßig Bautechniker in die Neue Welt, um über die amerikanischen Bauentwicklungen zu berichten. Ministerial-Baukommissions-Mitglied Baurat Emil Dietrich (1844-1912)

2005, S. 32.

⁵ Caroline Flick, Werner Hegemann (1881-1936). Stadtplanung, Architektur, Politik, München 2005, S. 143-164, insbesondere S. 135, S. 143 und 155.

⁶ Die Bezeichnung kehrt bei Werner Hegemann mehrfach wieder: Werner Hegemann, Der Städtebau nach den Ergebnissen der allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin nebst einem Anhang: Die internationale Städtebau-Ausstellung in Düsseldorf, 2 Bde, Berlin 1911 und 1913, hier: Bd. 1, S. 13. Auch in: Werner Hegemann, Das Steinerner Berlin, Berlin 1930, S. 24. Das Zitat „gräßliches Geschlecht lebendiger Leichen...“ stammt von Victor Aimé Huber, zitiert aus: Helmut Jenkis, Die gemeinnützige Wohnungswirtschaft zwischen Markt und Sozialbildung: Aufsätze und Abhandlungen: 2 Teilbände. Hier: Bd. 1, S. 41.

war zu diesem Zweck bereits 1875 über England nach Nordamerika geschickt worden, um umfangreiche Berichte und Zeichnungen anzufertigen.⁷

Im Jahr 1881 erfolgte endlich eine Etatvorlage auf feste „Attachierung von Bautechnikern an einzelne diplomatische Vertretungen im Auslande“ an den preußischen Landtag. Hierin wurde festgestellt, es sei für Baubeamte und Techniker „überaus schwer, wenn nicht ganz unmöglich, über die im Auslande herrschende Thätigkeit auf bautechnischem Gebiete sich dauernd in ausreichendem Maße zu unterrichten.“ Zu diesem Zweck sah der Antrag vor, dass „zur Abhülfe des empfundenen Mangels [...] den Gesandtschaften eigene qualificirte technische Kräfte zur Seite gegeben werden.“⁸

Dabei wurde vorrangig nicht an London, sondern an Washington und Paris gedacht. Ab 1884 kamen dann aber auch London, 1886 Rom und Moskau dazu. Als erster Attaché wurde 1882 der Baurat Franz Lange (1830-1917) nach Washington berufen.⁹ Neben seinen bisherigen Tätigkeitsfeldern im Ministerium für öffentliche Arbeiten auf den Gebieten des Eisenbahn-, Schifffahrtskanal- und Hochbaus verfügte Lange über reichlich Auslandserfahrung, hatte Österreich, Italien, die Schweiz, Frankreich, England, Ägypten, die Türkei und Griechenland bereist und über die dortigen Bauverhältnisse berichtet. Während seiner 18-monatigen Amtszeit in Washington sandte er insgesamt 87 bautechnische Berichte auf dem Gebiete des amerikanischen Hochbaus, der Bauordnung, des Eisenbahnbaus, Brückenbaus, Straßenbaus, Hafenbaus und Kanalbaus nach Berlin. Die Berichte stießen von Anfang an in Berlin auf so reges Interesse, dass 1884 ein Bibliothekszimmer im Dienstgebäude des Ministeriums an der Wilhelmstraße eingerichtet wurde, um die Berichte „in geordneter Weise [...] dem Publicum zur Einsichtnahme und Benutzung“ überlassen zu können. Hier sollten sie „dem Fachmann, dem es auf das Quellenstudium ankommt, [...] zum Zweck eingehender Studien zugänglich“ gemacht werden.¹⁰

⁷ Emil Dietrich, Reiseskizzen. Gesammelt auf einer im Sommer 1876 bei Gelegenheit der Philadelphia-Ausstellung im Auftrage des Handels Ministers ausgeführten Studienreise nach Nordamerika über England, Berlin 1879.

⁸ Attachierung von Bautechnikern an einzelne diplomatische Vertretungen in: Centralblatt der Bauverwaltung, Bd. 2, H. 3, 1882, S. 22-23.

⁹ Die zentralen Vorgänge der bautechnischen Attachés in Washington sind gesammelt im Politischen Archiv des Auswärtigen Amtes in Berlin unter: RAV Washington, 1664 und 1665. Zur Berufung Franz Langes siehe Blatt 1, PA AA, RAV Washington 1664.

¹⁰ Die Tätigkeit der technischen Attachés und die Verwerthung ihrer Berichte in: Centralblatt, Bd. 4, H. 13, 1882, S. 120-121, hier S. 121.



Abb. 1: Karl Hinckeldeyn (1847-1927).

Der zweite bautechnische Attaché, Bauinspektor Karl Hinckeldeyn (1847-1927), sollte Franz Lange am 4. Juli 1884 ablösen.¹¹ Ein typisch preußischer Beamtenlebenslauf ging seiner Anstellung in der Bauverwaltung voraus: Wie die meisten seiner Kollegen stammte er nicht aus Berlin und hatte einfache bürgerliche Wurzeln. In seiner Heimat Lübeck hatte er als Baueleve beim Stadtbauamt angefangen. Der dortige Baudirektor vermittelte ihn in die Hauptstadt zu dem ebenfalls aus Lübeck stammenden Hermann von der Hude, der ihn „förderte und seine zukünftige Karriere helfend begleitete.“¹² Nach dem Studium an der Bauakademie 1868-1872 kam er als Bauführer zurück zu von der Hude und gewann 1876 mit seinem nebenberuflich eingereichten Wettbewerbsbeitrag für eine Landesbibliothek die Schinkelme-

daille des Architektenvereins zu Berlin, die ihm als Pflichtarbeit für die Baumeisterprüfung anerkannt wurde. Seiner Ernennung zum Regierungsbaumeister folgte eine zweijährige Anstellung bei Friedrich Hitzig, danach eine Mitarbeit bei Reinhold Persius und Paul Wallot, bevor er am 1. April 1884 als Land-Bauinspektor in die Hochbauabteilung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten eintrat, um dort das technische Büro zu leiten. Vor seiner Versetzung nach Washington übernahm er noch ein Jahr lang die Schriftleitung des „Centralblatts der Bauverwaltung“.

Zwischen seiner Ankunft in New York am 4. Juli 1884 und seiner Abreise im Dezember 1886 sandte er 83 bautechnische Berichte zu unterschiedlichsten Themen des amerikanischen Bauwesens nach Berlin ab. Seit 1885 wurden die Einsendungen vielfach als Artikel im Centralblatt abgedruckt. Ein Interessensschwerpunkt Hinckeldeyns in Amerika bildete die kritische Berichterstattung über die Bauvorschriften der Stadt New York und die dadurch begünstigte „Mietskaserne.“ Er stellte fest, dass durch die „Vermehrung und Erhöhung der Miethscasernen das Familienleben immer mehr Einbuße leidet“ und die Höhe der durch sie begünstigten „Riesenhäu-

¹¹ Der Amtsantritt von Hinckeldeyn war für den 1. April vorgesehen, aber Lange verlängerte noch seinen Aufenthalt, bis Hinckeldeyn am 4. Juli in New York eintraf. Blatt 13, PA AA, RAV Washington 1664.

¹² Olaf Klose (Red.), Biographisches Lexikon für Schleswig-Holstein und Lübeck, Bd. 9, Neumünster 1991.

ser“ gesetzlich beschränkt werden müsse.¹³ Nach einem Einsturz von acht Miethäusern verfasste er eine „Mitteilung über die Frage der Höhenbeschränkung für die Wohnhäuser der Stadt New York“¹⁴. Im Oktober 1885 bat er beim Ministerium um Erlaubnis, in die Millionenmetropole übersiedeln zu dürfen, um die dortigen Entwicklungen genauer analysieren zu können.¹⁵

Ein zweiter für unseren Zusammenhang wichtiger Bericht befasste sich mit der Arbeitersiedlung „Pullmann“ bei Chicago, welche die erste derartige Siedlung in Nordamerika war.¹⁶ In der Neuen Welt hatte sie 1884 bereits großes Aufsehen erregt, in Deutschland war sie bisher aber noch kaum bekannt. Hinckeldeyn berichtete über den Vorbildcharakter der jungen Stadt. Es beeindruckte ihn, wie sich die einfachen, in haltbaren Baustoffen erstellten Wohnhäuser als einzelne Glieder eines Ganzen maßvoll zusammenfügten und durch schlichte Rasenstreifen von den breiten, luftigen und sauberen Straßen zurückgesetzt wurden. Auch für „Parkanlagen, Baumpflanzungen in den Straßen, Erholung- und Spielplätze [!] ist reichlich Sorge getragen.“¹⁷

Ein drittes Thema sei hervorgehoben: Am 27. April 1886, noch während Hinckeldeyns Zeit als Attaché, verstarb der amerikanische Architekt Henry H. Richardson. Schon eine Woche später erschien sein Nekrolog im Centralblatt. Hinckeldeyn beklagte darin den Tod des „größten schöpferischen Geistes, welchen Nordamerika auf dem Gebiet der Baukunst bisher überhaupt hervorgebracht hat.“ Er beschrieb, wie sich durch Richardson der Wunsch erfüllt hatte, „auf dem Boden der neuen Welt auch in der Architektur neue Gedanken, neue Formen und Gestaltungen gefunden zu wissen, um nicht länger nur abhängig und nachahmend von den Schätzen zehren zu müssen, welche die Vergangenheit darbietet.“¹⁸

¹³ Karl Hinckeldeyn, Zur Handhabung der Baupolizei in New York, in: Centralblatt, Bd. 5, H. 21, 1885, S. 206-207. Siehe auch Bericht 119 vom 25. März 1885: Bericht über die Bau- und Gesundheitspolizei in der Stadt New-York. Hierzu als Anlagen 1 Druckband: Special and Local-Laws affecting Public Interests in the City of New York, und ein Plan der Stadt New York, aufgeführt im Verzeichnis der Berichte der technischen Attachés in: Centralblatt, Bd. 5, H. 39A, 1885, S. 405.

¹⁴ Bericht 122 vom 22. April 1885: Bericht über einen kürzlich in New-York stattgehabten Einsturz von 8 Miethäusern. Mitteilung über die Frage der Höhenbeschränkung für die Wohnhäuser der Stadt New York. Hierzu 2 Druckhefte, 2 Druckanlagen, 5 Zeichnungen, aufgeführt im Verzeichnis der Berichte der technischen Attachés in: Centralblatt, Bd. 5, H. 39A, 1885, S. 405.

¹⁵ Blatt 29, PA AA, RAV Washington 1664. Seine dortige Adresse ist 132W 36th Street.

¹⁶ Bericht 129 vom 21. Mai 1885: Überreichung einer Beschreibung der Arbeiterstadt „Pullman“ bei Chicago. Hierzu ein amtliches Gutachten, in welchem die Gründung und Verwaltung des Pullmanschen Unternehmens besprochen wird. Aufgeführt im Verzeichnis der Berichte der technischen Attachés in: Centralblatt, Bd. 6, H. 13A, 1886, S. 129. Siehe auch: Karl Hinckeldeyn, Die Entwicklung der Arbeiterstadt Pullmann bei Chicago in: Centralblatt Bd. 6, H. 5, 1886, S. 45-46 und Bd. 11, S. 104.

¹⁷ Ebd., S. 45.

¹⁸ Centralblatt, Bd. 6, H. 23, 1886, S. 221. Damit wurde auf Richardsons Arbeiten erstmalig in einer deut-

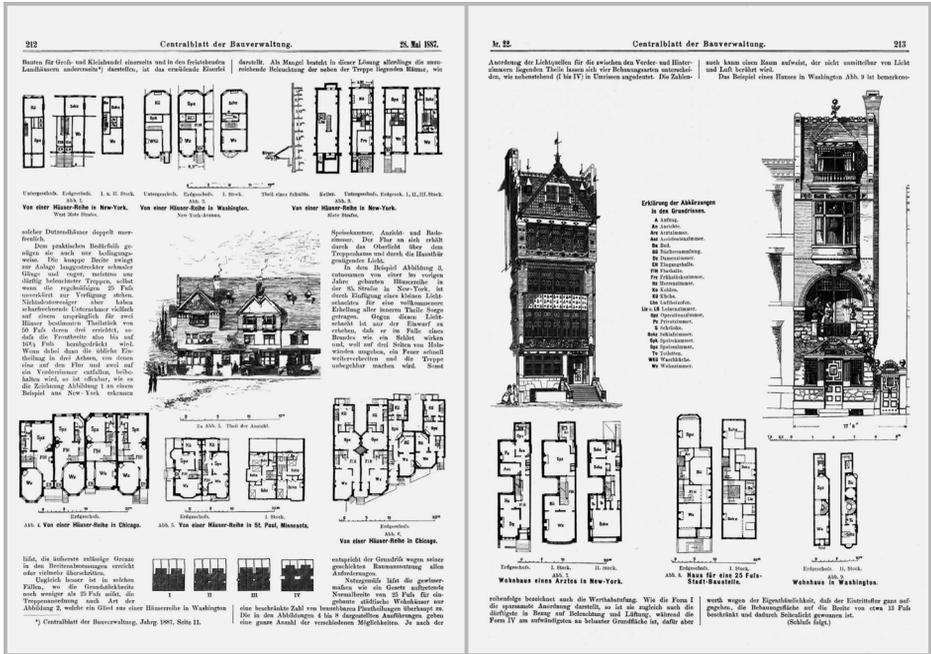


Abb. 2: Eingebaute Häuser und Mietswohnungen in den Großstädten Nordamerikas, 1887. Die im Centralblatt erschienene Studie hob die Vorbildlichkeit der amerikanischen Einfamilien-Reihenhaus-Entwicklungen für die Großstadt hervor, warnte aber gleichzeitig vor den weitreichenden Folgen der bereits gängigen Zusammenlegung kleiner Grundstücke zu großen Mietkasernen beispielsweise in New York.

Die letzte Sendung Hinckeldeyns an die Heimat trägt das Datum 6. Dezember 1886. Sie behandelte „Eingebaute Häuser und Miethswohnungen in den Großstädten Nordamerikas,“ ein Thema, an dem Hinckeldeyn über die gesamte Zeit seines Aufenthalts gearbeitet hat.¹⁹ Darin widmete er der Entwicklung des amerikanischen Reihenhauses eine sorgfältige Studie, der er siebzehn selbst gefertigte Blätter beilegte: Zunächst verwies er auf die unterschiedlichen Achs- und Belichtungstypen. In einem nächsten Schritt dokumentierte er die chronologische Entwicklung des amerikanischen Reihenhauses vom „tenement house“ zum „flat“ und schließlich zum

schen Publikation aufmerksam gemacht. In der englischen Literatur erschienen seine Arbeiten bereits ab 1877: A Boston Basilica [Trinity Church], in: Architect, XVIII, 1877, S. 274. Einen Überblick über die in Europa erschienenen Artikel gibt Henry-Russell Hitchcock, The Architecture of H.H. Richardson and His Time, Hamden 1961, S. 333-334.

¹⁹ Centralblatt, Bd. 7, H. 23, 1887, S. 211 und 223.

„apartment house.“ Der Artikel wurde in Deutschland rezipiert, Josef Stübben übernahm einen Großteil der Abbildungen in seine Monographie „Der Städtebau“.²⁰

Vier Jahre nach der Entsendung des ersten Bauattachés 1882 hatte das Centralblatt bereits eine internationale Ausrichtung erhalten. Im Jahre 1886 wurden alleine 60 der eingegangenen 180 Sendungen der Attachés in der Zeitschrift als Artikel abgedruckt.²¹ Zusätzlich wurde ab 1885, während Hinckeldeyns Zeit in Washington, die „American Architect and Building News“ als wichtigste amerikanische Architekturzeitschrift in der Bibliothek des Ministeriums für öffentliche Arbeiten fortlaufend aufgestellt.²² Ab 1886 kam „Railway Review“²³, ab 1887 „Engineering and Building Record“²⁴ dazu. Damit hatte die Ministerialbibliothek das amerikanische Gegenstück zum britischen „Builder“ und zur „Railroad Gazette“ angeschafft, die beide schon ab 1881 als fortlaufende Periodika in den Bestand der Ministerialbibliothek aufgenommen worden waren.

1887 wieder in Berlin angekommen, avancierte Hinckeldeyn zum Vorsitzenden des ministerialen Hochbaubüros. Am 13. März hielt er im Architektenverein zu Berlin die Festrede zum Schinkeltag. Sie bildete ein Resümee seiner Auslandsbeobachtungen mit dem Titel „Deutschlands Stellung in den baulichen Bestrebungen der Gegenwart.“ Er hob die Bemühungen der preußischen Staatsbauverwaltung hervor, in architektonischen Fragen die Forderungen nach Nützlichkeit und Zweckmäßigkeit zu berücksichtigen, im Gegensatz zum Prunk und zur „Unehrllichkeit“ von Bauten wie der Justizpaläste in Paris oder Brüssel. Hinckeldeyn huldigte dem neuen Erwachen der Freude am eigenen Heim in Deutschland und den Versuchen, ihm ein „anziehendes künstlerisches Gepräge von ursprünglicher Eigenart“ zu geben. Er verwies auf die Vorbildlichkeit Amerikas in den dortigen Bemühungen, „ursprünglich und naiv zu bauen, und dass dies Bemühen dort bereits Erfolge gezeitigt hat, welche der höchsten Achtung werth sind. Um nur einen Namen zu nennen – der vor drei Jahren leider zu früh verstorbene Henry Richardson in Boston hat in kirchlichen und Profanbauten seinem Lande Meisterwerke geschenkt, deren ausdrucksvolle Kraft und eigenartige Schönheit nicht nur jenseits sondern auch diesseits des

²⁰ Josef Stübben, Der Städtebau, in: Handbuch der Architektur, Vierter Teil, 9. Halbband, Darmstadt 1890, S. 18-19.

²¹ Die Verzeichnisse der Berichte der technischen Attachés zwischen 1884 bis 1887 erschienen zwei Mal jährlich: Centralblatt, Bd. 4, H. 21, 1884, S. 213-216; Bd. 4, H. 39, 1884, 403-404; Bd. 5, H. 14A, 1885, S. 145-148; Bd. 5, H. 39A, 1885, S. 405-407; Bd. 6, H. 13A, 1886, S. 129-131; Bd. 6, H. 42A, 1886, S. 415-417; Bd. 7, H. 13A, 1887, S. 129-132; Bd. 7, H. 39A, 1887, S. 379-381. Über den Verbleib der Berichte und Beigaben, Zeichnungen und Karten ist nichts bekannt. Die 60 abgedruckten, stark gekürzten Berichte im Centralblatt bilden momentan die einzige Quelle.

²² Katalog der Bibliothek des königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Berlin 1907, S. 780.

²³ Ebd. S. 776.

²⁴ Ebd. S. 783.

Weltmeeres insbesondere von französischen und englischen Architekten mit Bewunderung anerkannt werden.²⁵ Das Interesse an Richardson war groß, und Hinckeldeyn hielt im Januar 1892 vor dem Architektenverein zu Berlin einen gesonderten Vortrag über ihn.²⁶ An der darauf folgenden Hauptversammlung des Architektenvereins erfolgte Hinckeldeyns Wahl zum Vorsitzenden. Sie begründete, wie Stübben später schrieb, den „Aufstieg des Vereins in einen Zeitabschnitt, den man als den Hinckeldeynschen bezeichnen kann.“²⁷ Den Vorsitz hatte er für insgesamt neun Jahre inne.²⁸

Der geweitete Blick bei der Erarbeitung der ersten Berliner Vorortbauordnung 1892

Das Jahr 1892 war ein wichtiger Vorbote für den „Wettbewerb Groß-Berlin“. Die Stubenrauchsche Bauordnung für Teltow war im Dezember 1891 aus juristischen Gründen gescheitert, sodass im Ministerium für öffentliche Arbeiten im Januar 1892 eine Vorort-Kommission zur Erarbeitung einer Bauordnung für die Vororte Berlins zusammengesetzt wurde.²⁹ Sie bestand aus Ober-Baudirektor Emanuel Spieker, Karl Francke und Karl Hinckeldeyn. Der Blick, den Hinckeldeyn durch seine Amerika-Erfahrung gewonnen hatte, manifestierte sich nun. Die Frage um die zukünftige Entwicklung der Vororte stellte sich für ihn auf dreierlei Ebenen: Erstens war sie eine Frage der Bauordnung, zweitens ein Problem der Bebauungsplan-Entwicklung und drittens ein architektonisches Problem der Wohnhaus-Architektur. Er bemühte sich gleichzeitig in alle drei Richtungen: Er regte die Bildung eines Aus-

²⁵ Karl Hinckeldeyn, Deutschlands Stellung in den baulichen Bestrebungen der Gegenwart, in: Centralblatt, Bd. 9, H.11, S. 102-103, hier S. 102. Auch als Abdruck erschienen bei Ernst und Korn, 1889.

²⁶ Karl Hinckeldeyn, Henry Richardson und seine Bedeutung für die amerikanische Architektur, in: Deutsche Bauzeitung, Bd. 26, H. 11, 1892, S. 64-66.

²⁷ Josef Stübben, Aus der Geschichte des Architekten-Vereins zu Berlin, in: Hundert Jahre Architekten-Verein zu Berlin, Berlin 1924, S. 9.

²⁸ Hinckeldeyn war Vorsitzender von 1892-1895, 1896-1899 und wieder 1903-1906. Siehe auch: Aus der Geschichte des Architektenvereins, S. 20.

²⁹ Die Bauordnung für den Landkreis Teltow war am 15. Dezember 1891 durch den Kreisausschuss bestätigt worden. Sie sah für den Landkreis vor, dass künftig nur noch ein Drittel der Grundstücksflächen mit maximal drei Geschossen überbaut werden darf. Sie ersetzte die bis dahin geltende Baupolizei-Ordnung für das platte Land der Provinz Brandenburg vom 15. März 1872 und brachte eine massive Einschränkung der Bebaubarkeit der Grundstücke mit sich. In der zeitgenössischen Literatur wird die Version vertreten, mächtige Kreise um Kaiser Wilhelm II. hätten veranlasst, die Verordnung wieder ausser Kraft zu setzen. Die dazugehörige Akte 1. HA Rep. 93B Ministerium der öffentlichen Arbeiten Nr. 1083, GStA PK, bietet aber vielfache Hinweise, dass im Januar 1892 Kaiser Wilhelm II. gegenüber Innenminister Herrfurth äußerte, „in der Tendenz der Stubenrauchschen Bauordnung gegenüber positiv“ eingestellt zu sein, und anwies, auf ministerialer Ebene etwas „günstiges zu unternehmen.“ Siehe auch: Vossische Zeitung vom 31.12.1891.

schusses zur Bearbeitung der Vorort-Bauordnung im Architekten-Verein an³⁰, dessen Arbeitsergebnisse im März 1892 durch den Verein unter dem Titel „Grundzüge zu einer Bauordnung für die Kreise Teltow und Niederbarnim“³¹ veröffentlicht wurden. Im Namen des Vorstandes des Architektenvereins unterzeichnete Hinckeldeyn ihre Zusendung an Staatsminister Thielen und sorgte dafür, dass die Forderungen in den Entwurf der Vorort-Bauordnung aufgenommen wurden. Weiterhin richtete Hinckeldeyn im Oktober einen Vorschlag an die Mitglieder des Architekten-Vereins, „ob es nicht als angemessen erachtet werde, bei den zuständigen Behörden dahin vorstellig zu werden, dass demnächst für Groß-Berlin, wie es durch die Eingemeindung der Vororte geschaffen werden soll, ein Wettbewerb für die Gewinnung von Entwürfen zu einem allgemeinen Bebauungsplane ausgeschrieben werde. Die Versammlung stimmt diesem Vorschlag bei.“³²

Die Anregung sollte vorerst ohne Folgen bleiben. 1893 reiste Hinckeldeyn als Berichterstatter zur Weltausstellung nach Chicago und nahm zusammen mit Stübben am ersten Internationalen Architekturkongress teil.³³ Als Verhandlungsgegenstände befanden sich das Arbeiter-Wohnhaus und das neuere bürgerliche Wohnhaus auf der Agenda. Am 20. Oktober folgte Hinckeldeyns Amtsantritt im Ministerium für Geistige, Unterrichts- und Medizinalfragen als Leiter des Dezernats für Kirchen-, Schul- und wissenschaftlichen Anstaltenbau. Im Arbeitskreis „Stadterweiterungen“ hielt er an der „Tagung des Deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege“ 1895 den Vortrag „Die Nothwendigkeit weiträumiger Bebauung“³⁴. Er rekurrierte auf die Schäden der dichten Mietkasernenstadt und die Wichtigkeit des eigenen Heims für die Gesundung des Familienlebens in der Großstadt. Diesbezüglich verwies er auch auf die Errungenschaften in den Vorstadtanlagen Amerikas.

³⁰ Die erste und zweite Sitzung zur Vorort-Bauordnung des Architektenvereins wird wiedergegeben in: Deutsche Bauzeitung, Bd. 26, H.16, 1892, Seite 93-95 und H. 22, Seite 130-132.

³¹ Grundzüge einer Bauordnung für die Kreise Teltow und Niederbarnim, Berlin 1892. Die Veröffentlichung liegt auch in der Akte 1. HA Rep. 93B, Blatt 15-23, Ministerium der öffentlichen Arbeiten Nr. 1084, GStaA PK.

³² Deutsche Bauzeitung, Bd. 26, H. 87, 1892, S. 535.

³³ Karl Hinckeldeyn, Von der Weltausstellung in Chicago, in: Centralblatt, sämtlich in Bd. 13, 1893: H. 39, S. 405-408; H. 41, S. 425-428; H. 44, S. 457-458; H. 48, S. 501-503; H. 51, S. 536-538 und H. 52, S. 545-547.

³⁴ Karl Hinckeldeyn, Die Nothwendigkeit weiträumiger Bebauung bei Stadterweiterungen und die rechtlichen und technischen Mittel zu ihrer Ausführung, Braunschweig 1895, S. 15-24. Auch erschienen in: Deutsche Vierteljahrsschrift für öffentliche Gesundheitspflege, Bd. 27, H. 1, 1895.

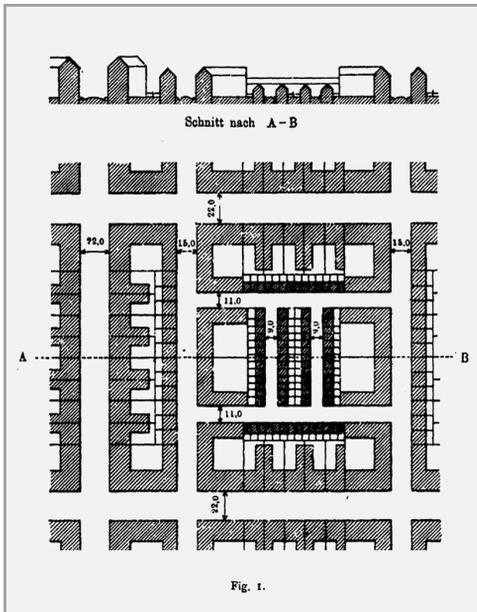


Abb. 3: Die Nothwendigkeit weiträumiger Bebauung bei Stadterweiterungen, 1895. Anlässlich eines Vortrages mit diesem Titel vor dem Deutschen Verein für öffentliche Gesundheitspflege 1895 kommt Hinckeldeyn auf das bereits früher von Theodor Goecke entwickelte Prinzip der Differenzierung zwischen Verkehrs- und Wohnstraßen zurück.

Nach seiner Rückberufung 1896 ins Ministerium für öffentliche Arbeiten auf die Position des Ministerialdirektors für Hochbau verfolgte Hinckeldeyn seinen architektonischen Fokus auf das Wohnhaus weiter. Im selben Jahr vermittelte er seinen Mitarbeiter Hermann Muthesius, der im Anschluss an seine Auslandsstelle in Tokio für Ende & Böckmann seit 1891 im Hochbaubüro arbeitete, auf die Stelle des Kulturattachés nach London. Diese Entsendung zeitigte das Buch „Das Englische Haus.“³⁵ Weiterhin begann 1897 Hinckeldeyn gemeinsam mit dem Architekturfotografen und Editor der „Blätter für Architektur und Kunsthandwerk“ Paul Graef mit der Herausgabe des Tafelwerkes „Neubauten in Nordamerika“³⁶. Mit hundert Fotografien, standardisierten Grundrissen und einem präzisen Vorwort bildete es die bis dahin umfangreichste Veröffentlichung über amerikanische Archi-

tektur in Europa. Mit seiner relativierenden Einschätzung des Neoklassizismus der Chicagoer Weltausstellung war es gleichzeitig eines der grundlegendsten Beiträge zur Nachbelebung des „Richardsonian“-Stils, insbesondere seiner Wohnhausarchitektur.³⁷ Gleichzeitig trug es aber auch zu einer zeitlichen Verzögerung bei der

³⁵ Hermann Muthesius, Das englische Haus. Entwicklung, Bedingungen, Anlage, Aufbau, Einrichtung und Innenraum, Bd. 1-3, Berlin 1904-05. Ein weiteres deutsches Buch, das nicht auf Hinckeldeyn zurückzuführen ist, aber den Fokus auf das amerikanische Wohnhaus richtet, folgte 1910: F. Rudolf Vogel, Das Amerikanische Haus: Entwicklung, Bedingungen, Anlage, Aufbau, Einrichtung, Innenraum und Umgebung, Berlin 1910. Das Buch wird einem Vergleich mit „Neubauten in Amerika“ unterzogen in: Arnold Lewis, Hinckeldeyn, Vogel, and American Architecture.

³⁶ Paul Graef, Karl Hinckeldeyn, Neubauten in Nordamerika, Berlin 1897-1905. Ein weiteres wichtiges Werk, das Hinckeldeyn förderte war: Dietrich Schäfer, Karl Hinckeldeyn (Vorw.), Das Bauernhaus im Deutschen Reiche und in seinen Grenzgebieten, Dresden 1906.

³⁷ Vgl. Leonard K. Eaton, American Architecture Comes of Age, Boston 1972, S. 58.

Wahrnehmung der amerikanischen Architekturentwicklung seit Richardsons Tod bei.³⁸ In seinem Vorwort schrieb Hinckeldeyn, wie die amerikanische Architektur „von praktischem Sinn, Natürlichkeit, Wahrheitsliebe und einer frischen Ursprünglichkeit“ geprägt sei. Dies habe sie besonders im Wohnhausbau entfaltet, „nicht sowohl in den palastartigen Prunkbauten der reichen Familien, als vielmehr in den bürgerlichen Wohnhäusern, in den Vorstadt- und Landhäusern, und zwar meistens umso ansprechender, je naiver und bescheidener das Ganze ist. Haben diese Bauten im Grundplane und im Aufbau auch manche Verwandtschaft mit gleichartigen englischen Anlagen, so übertreffen sie diese doch vielfach durch ihren malerischen Reiz.“³⁹ Seine Sensibilisierung für die architektonische Frage nach der Gestalt des künftigen Wohnhauses trug gleichzeitig zu jenem Problembewusstsein bei, das den Ruf nach „Groß-Berlin“ verstärkte.

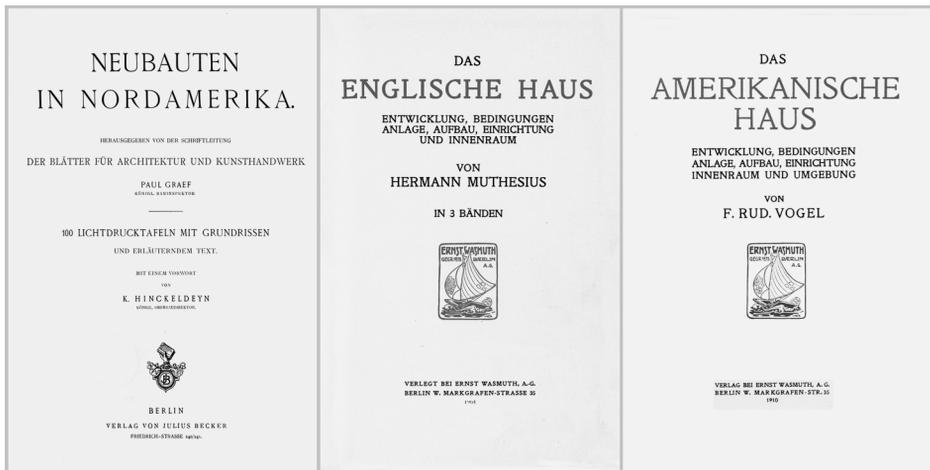


Abb. 4: Titelseiten von Paul Graef und Karl Hinckeldeyn, *Neubauten in Nordamerika* (1897-1902), Hermann Muthesius, *Das Englische Haus* (1904/1905) und *Das Amerikanische Haus* (1910).

³⁸ Vgl. Lewis, *An Early Encounter with tomorrow, Europeans, Chicago's Loop, and the World's Columbian Exposition, Urbana u.a.* 1997, S. 119.

³⁹ Karl Hinckeldeyn, *Neubauten*, S. 2

NEUBAUTEN IN NORDAMERIKA.

Taf. 1-3. Cleveland, Ohio. —
 Wohnhaus W. Chisholm an der Euclid-Avenue.

1. Teil der Hauptseite.
 2. Ansonsten.
 3. Kaminplatz an der Ecke.

Erbaut 1891 durch den Architekten Charles F. Schweitzerlich, Chicago.
 Baustoffe: gelber Sandstein aus den Brichen von Ohio; für die Mauer: schwarzer Schiefer für die Brüche.
 Baukosten: 15000 Mark (eigene Maß).

Erstgeschoss. Obere Gesch.

Taf. 4. Chicago, Illinois. —
 Gemeinhaus in den Bridge Mills.

Erbaut 1894 durch den Architekten H. H. Watson, Chicago, für die Herren Fager und L. Pike.
 Baustoffe: gelber Sandstein aus den Brichen von Ohio; für die Mauer: schwarzer Schiefer für die Brüche.
 Baukosten: 11000 Mark (eigene Maß).

Hauptgeschoss. Dachgeschoss.

Taf. 5. Chicago, Illinois. —
 Das Östing-Gebäude.

Erbaut 1895 durch den Architekten Henry Fox Condit, Chicago.

Baustoffe: gelber Sandstein aus den Brichen von Ohio; für die Mauer: schwarzer Schiefer für die Brüche.
 Baukosten: 100000 Mark (eigene Maß).

Erstgeschoss. III. Obergeschoss.

NEUBAUTEN IN NORDAMERIKA.

CLEVELAND, Ohio.
 Wohnhaus W. Chisholm an der Euclid-Avenue.
 1. Teil der Hauptseite.

NEUBAUTEN IN NORDAMERIKA.

Tafel 41. Chicago, Illinois. —
 Wohnhaus C. E. Jordan an der Michigan Avenue.

Erbaut 1895 im Erdgeschoss durch den Architekten Henry Fox Condit, Chicago. Mische der Giebel aus E. W. Williams.
 Baustoffe: gelber Sandstein aus den Brichen von Ohio; für die Mauer: schwarzer Schiefer für die Brüche.
 Baukosten: 20000 Mark (eigene Maß).

Erstgeschoss. Obergeschoss.

Tafel 42-45. Evanston, Illinois. —
 Wohnhaus Arthur Gray.

1. Ansonsten, Gemeinhaus
 2. Ansonsten.
 3. Spinnerei.
 4. Spinnerei.

Erbaut 1895 durch den Architekten F. L. Schick, Chicago.
 Baustoffe: gelber Sandstein aus den Brichen von Ohio; für die Mauer: schwarzer Schiefer für die Brüche.
 Baukosten: 10000 Mark (eigene Maß).

Erstgeschoss. Obergeschoss.

Tafel 46 und 47. Chicago, Illinois. —
 Aus dem Wohnhaus R. Morse.

1. Spinnerei.
 2. Kamin an der Treppe.
 3. Kamin an der Treppe.
 4. Kamin an der Treppe.

Die auf Tafel 46 dargestellte gestrichelte Füllung bedeutet die auf dem Obergeschoss, die auf Tafel 47 ist nicht sichtbar ist. Die Stellung des Kamin (Tafel 46) ist in der Tafel 47 zu sehen.

Tafel 56. Kenilworth, Illinois. —
 Wohnhaus E. Smith.

Erbaut 1895 durch den Architekten Edwin C. Smith, Kenilworth, Illinois.
 Baustoffe: gelber Sandstein aus den Brichen von Ohio; für die Mauer: schwarzer Schiefer für die Brüche.

NEUBAUTEN IN NORDAMERIKA.

CHICAGO, Illinois.
 Wohnhaus C. E. Jordan an der Michigan Avenue.

Abb. 5: Neubauten in Nordamerika, 1897-1902. Die Veröffentlichung erschien als Loseblattsammlung im Verlag Julius Becker.

Die Ausweitung der Frage „Groß-Berlin“ durch die Staatsregierung

1905 schließlich wurde im Ministerium für öffentliche Arbeiten erneut an der Überarbeitung der Vorort-Bauordnung auch in Bezug auf die Erleichterung der Erstellung von Einfamilienhäusern und Reihenhäusern gearbeitet, deren Kommission Karl Hinckeldeyn vorsah. Am 11. Juli erging das entscheidende Schreiben des Vorsitzenden an Minister von Budde: „Wir haben beschlossen, den Entwurf zur umgearbeiteten Baupolizeiordnung für die Vororte von Berlin zunächst einer Anzahl von Bausachverständigen und Interessenten zur Beurteilung vorzulegen.“⁴⁰ Hinckeldeyn sah vor, neben den Landräten und Gemeindevorstehern die Regierungs- und Kreisbaumeister, Gemeindebauräte, die Akademie des Bauwesens, den Architektenverein zu Berlin und die Vereinigung Berliner Architekten um Gutachten zu ersuchen und zu einer großen Arbeitssitzung im Preußischen Abgeordnetenhaus am 28. September und 2. Oktober 1905 einzuladen. Aus dieser denkwürdigen Sitzung, an der auch Theodor Goecke und Emanuel Heimann teilnahmen, mag sich der Antrag der beiden Architekten an den Verein Berliner Architekten zur Schaffung eines einheitlichen Bebauungsplanes für Berlin und seine Vororte vom 18. Januar 1906 besser erklären.⁴¹

Karl Hinckeldeyns Lebenslauf zeigt, wie ein preußischer Baubeamter Pionierarbeit in der Architekturvermittlung zwischen Amerika und Deutschland leistete und wie das preußische Ministerialwesen bereits frühzeitig eine entscheidende Rolle in diesem Wissenstransfer spielte. Er zeigt auch, wie der preußische Gesetzgeber seinen Blick in städtebaulichen Fragen zu weiten versuchte.⁴² Er weist ferner darauf hin, dass der preußische Baubeamtenapparat nicht hermetisch war und dass an seinen Entscheidungsprozessen durchaus private Kreise, Gruppen und Vereine beteiligt waren.

Hinckeldeyns Beitrag lässt auch einmal mehr erkennen, dass die Konzeption und die Leistungsfähigkeit der preußischen Bauverwaltung durchaus höher zu veranschlagen ist, als es etwa Hegemann in seinem Buch „Der Städtebau“ vom Standpunkt des freischaffenden Kritikers mit seinem Misstrauen gegenüber der Bauver-

⁴⁰ 1. HA Rep. 93B Ministerium der öffentlichen Arbeiten Nr. 1093, GStaA PK, 11. Juli 1905.

⁴¹ Deutsche Bauzeitung, Bd. 40, 1906, S. 128-130.

⁴² Es darf also nicht wundern, wenn Julius Posener in Bezug auf Breitenbachs „Runderlass betreffend Grundsätze für die Aufstellung von Bebauungsplänen und die Ausarbeitung neuer Bauordnungen“ vom 20. Dezember 1906 schreibt: „Der Erlaß von 1906 des preußischen Ministers für öffentliche Arbeiten, Breitenbach, ist ein Dokument eines sehr aufgeklärten Absolutismus. Breitenbach kannte offenbar die Lehre Camillo Sittes, die Schriften der Gartenstadtbewegung und der Wohnungs- und Bodenreform und hat seinen Erlaß auf die modernsten Theorien des Städtebaus abgestimmt.“ In: Berlin auf dem Wege zu einer neuen Architektur, München 1979, S. 258.

waltung darzustellen versucht hat. Aus einer solchen Perspektive bleiben wesentliche Aspekte der historischen Entwicklung zu der später in der Moderne so programmatisch vorgetragenen Internationalität in Architektur und Städtebau unbeachtet. In diesem Sinne ist es auch zu relativieren, wenn Karl Hinckeldeyn, der 15. Preisrichter am Wettbewerb Groß-Berlin, der ranghöchste Preußische Architekt im Staatsdienst von 1896-1919 und Präsident der Königlichen Akademie des Bauwesens von 1902-1919 von der bisherigen Forschung weitestgehend aus den architektonischen und städtebaulichen Ereignissen jener Epoche ausgeblendet wurde.

Abbildungsnachweis

Abb. 1: Centralblatt, Bd. 47, H. 25, 1927, S. 303.

Abb. 2: Centralblatt, Bd. 7, H. 22, 1887, S. 212-213.

Abb. 3: Hinckeldeyn, Nothwendigkeit, 1895, S. 18.

Abb. 4: Hinckeldeyn, Neubauten, 1897-1902, Titelseite;

Muthesius, Das englische Haus, 1904-05, Titelseite;

Vogel, Das Amerikanische Haus, 1910, Titelseite.

Abb. 5: Hinckeldeyn, Neubauten, 1897-1902, Tafel 1 und Tafel 41.

Markus Tubbesing, ETH Zürich, tubbesing@arch.ethz.ch

Kongeniale Wirkungen: Stadt- und Raumplanung im Ruhrgebiet um 1910

Welch starkes Bedürfnis um 1900 nach einer neuen Orientierung in städtebaulichen Fragen bestand, zeigen zahlreiche Initiativen, Aktivitäten und Bewegungen sowie der Anstoß zu neuen Debatten zu Beginn des 20. Jahrhunderts. In Deutschland ist es auch die Zeit der Reformbewegungen, des Drangs hinaus aus den Städten in eine stärker naturbelassene Umgebung, zu einer individuellen unmittelbaren Wahrnehmung der Natur. Dies lässt sich auch an dem Phänomen der Städtebau-Ausstellungen zeigen, die nun „in Mode“ kommen. Schon zwischen der Ausstellung in Dresden von 1903 sowie der Berliner Städtebau-Ausstellung von 1910 erkennt man die Unterschiede, etwa im Bereich des Umgangs mit städtischem Grün: In der Dresdner Ausstellung sind es eher die Anlage grüner Plätze, die Frage nach Art der Baumpflanzungen in städtischen Strassen oder der Ersatz bzw. die Ergänzungen von Stadtmauern durch Grünanlagen, in Berlin hingegen eher die regionale Freiraumplanung. Dort waren zudem noch Fragen der Administration, der Organisation und der Ausführung der technischen städtischen Infrastruktur die vorrangigen Themen.

Der 1908 in Berlin ausgerufene Wettbewerb suchte unter anderem Lösungen für eine neuartige Wohnbebauung als Alternative zu der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf weitem Straßenraster überwiegend spekulativ erbauten Mietskasernenstadt, die zunehmend kritisiert wurde: Schlafgängertum, Überbelegung, die schlechte sanitäre Ausstattung der Wohnungen, enge Höfe ohne Licht, Luft und Sonne sowie ein rigides Straßenraster unterlagen immer mehr der fachlichen wie auch der öffentlichen Kritik. In der Fachwelt wurden Konzepte diskutiert, die stimuliert wurden von einer neuen „Städtebaukultur“ nach den Vorschlägen des Wiener Architekten Camillo Sitte. Sitte war zusammen mit Theodor Goecke auch Herausgeber der ersten eigenständigen Fachzeitschrift „Der Städtebau“. Neue Ansätze im Städtebau dieser Jahre verfolgten auch die Münchner Architekten Theodor Fischer, Richard Riemerschmid und viele andere. Es war also eine deutliche Bewegung im Umgang mit der Stadt durch die und in der Fachwelt zu erkennen. Das Preisgericht in Berlin entschied sich für zwei gleichwertige 1. Preise, die an die Gruppe Joseph Brix/Felix Genzmer/Hochbahngesellschaft sowie an den renommier-

ten Städtebauer Hermann Janssen gingen. Beide zeigen in Varianten eine Wohnbebauung, die jeweils eine innen liegende Grünfläche umschließt – ein innovatives Konzept, das in ähnlichem Ansatz noch vor 1910 in der Stadt Essen von dem jungen Stadtbaumeister Robert Schmidt in der Bebauung von Brünlinghaushof und anderen vorgelegt wird.

Die Ergebnisse des Berliner Wettbewerbs waren Anlass für die Organisation der Städtebau-Ausstellung von 1910, um die preisgekrönten Entwürfe der Öffentlichkeit zu präsentieren und zugleich die neuen Wege, die sich im Städtebau aufzeigten, zur Diskussion zu stellen. Baugelände, das sich für solche Konzepte finanziell wie verkehrstechnisch eignete, lag in Berlin jedoch eher in den städtischen Randgebieten, die wiederum durch die neuen Verkehrsmittel wie Stadt- oder Untergrundbahn mit dem Zentrum verbunden wurden.

Ausstellungen und Planungen

Die Städtebau-Ausstellung in Berlin war unter der Leitung des Berliner Architektur-Professors Otto March vorbereitet worden. Zahlreiche Städte aus dem Inland und Ausland hatten sich daran beteiligt. Sie wurde im Mai 1910 eröffnet und noch im gleichen Jahr ab August 1910 in Düsseldorf als „Internationale Städtebau-Ausstellung“ gezeigt. Damit wurde das Thema der Stadtentwicklung auch im Westen Deutschlands in umfassender Weise öffentlich präsentiert. Von dort ging die Ausstellung noch im gleichen Jahr anlässlich einer Tagung des Royal Institute of British Architects nach London, wo sie im Oktober gezeigt werden konnte. Die Berliner Ausstellung wurde in zwei Bänden von Werner Hegemann dokumentiert und interpretiert⁴³, für die Ausstellungsbesucher selbst gab es handliche Kurzführer.

Im Rahmen der Ausstellung gewann das Thema der Ausstattung mit und der Gestaltung von städtischen Grünflächen für die Fachwelt wie für die Bevölkerung „vor Ort“ ein besonderes Interesse. Auf der Berliner Ausstellung stießen Pläne wie der des Wiener Grüngürtels auf großes Interesse, ebenso der Plan von Charles Eliot⁴⁴, eines engagierten Landschaftsarchitekten, bei dem Schöpfer des New Yorker Central Park, Frederick Law Olmsted ausgebildet, der einen Plan für *Boston* erstellt hatte. Ein besonderes „highlight“, das im Original erst auf der Düsseldorfer sowie anschließend auf der Londoner Ausstellung zu sehen war, bildete der Burnham-Plan für *Chicago*. Dieser Plan zeigte auf rationale und in der städtebaulichen Planung neuartige Weise zahlreiche über das Stadtgebiet regelmäßig verteilte, hierarchisch

⁴³ Der Städtebau nach den Ergebnissen der Städtebau-Ausstellungen in Berlin und Düsseldorf 1910-1912. 2 Bände. Berlin 1911 und 1913.

⁴⁴ Charles Eliot, 1859-1897, war Sohn einer angesehenen und begüterten Bostoner Familie.

geordnete, quartiersbezogene Spielplätze und Grünflächen als ein regelhaftes Netzwerk. Der Plan of Chicago unterschied sich darin erheblich von dem von Charles Eliot entwickelten System für Boston, wo ein differenziertes, „flexibles“, dem jeweiligen Ort entsprechendes Netz von „individuellen“ Grünflächen konzipiert ist. Charles Eliot hatte sich durch Reisen in Europa viel Wissen über Parks und Grünflächen angeeignet, er kannte den berühmten Park von Wörlitz ebenso wie die Parks von London, Paris, München und Wien, etc. In seinem Bostoner Plan hat er bestehende Grünflächen zu einem Netz verbunden, die Begrünung unter anderem auch von Stadtbrachen und trocken gefallenem Wasserläufen für sein grünes Netzwerk genutzt sowie die Uferzone der Boston Bay in das von ihm entwickelte differenzierte Grünflächensystem miteinbezogen. Dieser regionale Grünflächenplan von 1902 zeigt auf sehr innovative Weise vor allem Vorschläge, wie lokale, vernachlässigte oder brachliegende Flächen – beispielsweise ungepflegte Rinnsale oder Uferstücke – durch Begrünung und Pflege zu einem Verbund von Erholungsflächen zusammengefügt und für eine Großstadt genutzt werden können.

Der Unterschied zwischen den Plänen dieser beiden US-amerikanischen Städte liegt vermutlich nicht nur in der Zeit ihrer Entstehung (mit einem Abstand von ca. sieben Jahren), sondern auch in dem ihnen eigenen Charakter: ein intelligenter, sensibler, auf die verschiedenen lokalen Typen von Standorten Rücksicht nehmender Plan von einem viel gereisten Landschaftsarchitekten, einer gelehrten Bostoner Familie entstammend, steht im Kontrast zu dem Plan für die „härtere“, für ihre Einwanderer, ihre Gangs, ihre ökonomische Robustheit bekannte Stadt Chicago, über die das routinierte Büro der Architekten Burnham und Bennett ein hierarchisch gestuftes, systematisch verteiltes Netzwerk gelegt hat. Eingeführt und inszeniert wird dieser „regulative“ Plan von der Aufsehen erregenden Zentralperspektive, dominiert von einem Civic Center mit überkuppeltem Rathaus als monumentaler Stadtansicht, den strahlenförmig in die Tiefe gehenden Straßenachsen, ein Entwurf, der, in Farbe dargestellt, vom Seeufer aus wie auf einem Tablett dargereicht wirkt. Es ist stark anzunehmen, dass der Plan von Boston für den Stadtplaner Robert Schmidt gegenüber dem Plan für Chicago von vorrangigem Interesse war.

Frühe Initiativen der Raumordnung im Ruhrgebiet

In den europäischen Städten wird nach der Jahrhundertwende zunehmend die *Natur als Element der Stadtentwicklung* entdeckt und aufgewertet. Parallel dazu lässt sich der Drang zur Natur auch in der Malerei erkennen, wo die Natur als Thema und bildlicher Gegenstand in den Vordergrund rückt, sowie in der Mode als Trend zu körpergerechter Kleidung. Zeitgleich mehren sich mäzenatische Initiativen, die

etwa in Darmstadt zum Bau der Mathildenhöhe führen. In Preußens „Waffenschmiede“ und wichtigstem Industrieviertel, im Ruhrgebiet, lassen sich Initiativen einer reformorientierten Stadt- und Raumplanung erkennen. In der Rheinisch-Westfälischen Zeitung erscheint in der Ausgabe vom 24. Juni 1907 ein Artikel mit dem ungewöhnlichen Vorschlag für einen „Generalbau- und Wegeplan(s) für das Industriegebiet“, in dem im Gebiet zwischen Duisburg und Bochum die bestehenden Waldflächen den besiedelten Flächen gegenüber gestellt werden. Obwohl der Verfasser dieses Plans nicht genannt wurde, liegt die Vermutung nahe, dass dieser im Umfeld der Diskussion um die Grünflächenplanung in der Stadt Essen anlässlich des Wettbewerbs um die Gestaltung des Essener Stadtwaldes im Jahr 1906 entstand, durch die das Thema der Vernetzung kommunaler und regionaler Grünflächen in eine breitere Öffentlichkeit gedrungen war.

In Essen wurden die in den zitierten Städtebau-Ausstellungen diskutierten Probleme und Planungsansätze zu dieser Zeit vor allem von dem Stadtbauinspektor (1901-1906) und späteren Beigeordneten (1906-1920) Robert Schmidt thematisiert, der dazu im Jahr 1913 an der Hochschule in Aachen auch eine Epoche machende Dissertation vorlegte. Als Direktor des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk konnte Schmidt nach dem Ersten Weltkrieg (1920-1932) schließlich neue planerische Ansätze und Visionen auch auf die regionale Ebene übertragen und auf diese Weise die Raumordnung der Region planerisch erfolgreich gestalten.

In dem von Industrialisierung und Kohleabbau besonders stark überformten Raum zwischen Ruhr und Emscher hatte der daraus resultierende Problemdruck bereits seit der Jahrhundertwende zu ersten „raumplanerischen“ Initiativen geführt. Um die wasserreichen Täler des Sauerlandes und deren Siepen im Süden der Region für die Frischwasserversorgung des Ruhrgebietes zu nutzen, wurde 1899 der Ruhr-Talsperrenverein gegründet, der in den südlichen Bergen des Sauerlandes⁴⁵ die erforderlichen Talsperren errichtete. Fünf Jahre später, 1904, wurde per Gesetz die Emschergenossenschaft zur Entsorgung der Region von Schmutzwasser ins Leben gerufen. Die im flachen Norden durch sumpfiges Land träge dahinfließende, mäandrierende, ob ihrer Moskitoschwärme im Sommer gefürchtete Emscher wurde zu diesem Zweck begradigt und zu einem Abwasserkanal in offener Führung umgebaut, weil der Kohleabbau unter Tage ein unterirdisch in Rohren verlegtes Abwassersystem nicht zuließ.

⁴⁵ Die Bezeichnung „Sauerland“ kommt von „sürem“, saurem, d.h. wasserreichem Land.

Robert Schmid und die Stadt Essen

Der Aufstieg Robert Schmidts zu einer der großen Persönlichkeiten in der deutschen Städtebaudebatte des frühen 20. Jahrhundert war eng mit seiner Tätigkeit in Essen und für das Ruhrgebiet verbunden. 1869 in Frankfurt geboren, hatte Schmidt in Hannover Ingenieurwissenschaften studiert. Nach Abschluss des Studiums ging er zunächst zur Rheinstrombauverwaltung in Düsseldorf, wechselte von dort zur Rheinstrombauverwaltung in Coblenz und dann zum staatlichen Hafengebäudeamt in Mülheim. Im Mai 1895⁴⁶ erhält er sein Patent als Regierungs*bauführer*. Für die Bauleitung der neuen Rheinbrücke in Düsseldorf 1898 lässt er sich für ein Jahr aus dem Staatsdienst beurlauben, kehrt danach in den „öffentlichen Dienst“ bei der Wasserbauinspektion Düsseldorf zurück und erhält sein Patent als Regierungs*baumeister* am 9. Dezember 1900. Ab Januar 1901 ist er bei der Wasserbauinspektion in Düsseldorf beschäftigt. Bereits zehn Monate später tritt er als Stadtbauinspektor und Leiter des Amtes für Stadterweiterung und Siedlungswesen unter Oberbürgermeister Dr. Hans Luther in den Dienst der Stadt Essen mit der Aufgabe, die Industrie- und Wohnstadt Essen zu gestalten, die durch die Eingemeindung der Bürgermeisterei Altendorf erstmal ihre städtischen Grenzen in den Landkreis hinein erweitert hatte. Im Jahr 1906 bewilligt die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Essen zwei Beigeordnetenstellen, von denen Schmidt eine erhielt und neben Friedrich Wiebe das Tiefbaudezernat betreute.

Im Jahr 1912 promoviert Schmidt an der RWTH Aachen bei Carl Henrici mit einer später unter dem Titel „Grundsätze zur Aufstellung eines General-Siedlungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf (rechtsrheinisch)“ von „R. Schmidt, Beigeordneter der Stadt Essen, Essen (Ruhr) 1912“ gekennzeichneten Arbeit. Am Ersten Weltkrieg nahm Schmidt als Leutnant teil, bekam 1918 in Essen den Posten des Platzkommandanten übertragen und handelte in dieser Position, so wird berichtet, sehr „bedacht“. Als 1920 unter der Ägide Dr. Luthers, damals preußischer Minister für Volkswohlfahrt in Berlin, der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk mit Sitz in Essen gegründet wurde, wurde Schmidt Verbandsdirektor.

Schon als Schmidt 1901 seine Tätigkeit in der Stadt Essen begann, erkannte er schnell, wo die Defizite und die Potentiale der Stadt lagen. Essen war damals eine von den Konzernen der Montanindustrie geprägte Stadt mit einem starken „Nord-Süd-Gefälle“ in topographischer, ökonomischer, sozialer und baulicher Hinsicht. Diese Entwicklung war bereits dadurch vorbereitet worden, dass die in Ost-West-Richtung das Ruhrgebiet durchlaufende Bahnlinie in einer Kurve südlich um die Es-

⁴⁶ An anderer Stelle 1893, vgl. Beitrag von H. Schröter im Jahrbuch „Die Heimatstadt Essen“ 1961/62, S. 94-95.

sener Altstadt mit dem einst bedeutenden, schon im frühen Mittelalter gegründeten Frauenstift, den mittelalterlichen Kirchen und einer kleinteiligen Bebauung geführt worden und nördlich der Eisenbahn die von Bergbau und Stahl- sowie Eisenindustrie geprägte Nordstadt entstanden war. Hier lagen die zum Teil riesigen Produktionsanlagen – so zum Beispiel die später errichtete Zeche Zollverein als modernste Zeche der Welt -, hier lagen aber auch die Zechensiedlungen mit den Wohnungen für die Arbeiter sowie weitere Betriebe des Bergbaus und der Eisen- und Stahlindustrie. Die Bevölkerung der Stadt wuchs innerhalb von fünf Jahren zwischen 1906 und 1911 um 60.000 auf 300.000 Einwohner.⁴⁷

Südlich des Bahnhofs entstand das Verwaltungsviertel, indem ab 1920 unter anderen der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR) und, ihm benachbart, die Emshergenossenschaft ihre Verwaltungsgebäude erhielten. Das Verbandshaus wurde 1927 fertig gestellt (gegenüber hatte Schmidt sein Wohnhaus errichten lassen), der „Saalbau“ entstand für Veranstaltungen. Dazu kamen Schulen und ein Krankenhaus, vor allem aber die bürgerliche Wohnstadt. Für deren Gestaltung entwarf Schmidt – ein entschiedener Gegner der Berliner Mietskaserne – eine neue Bauordnung⁴⁸, in der sich sein schon bald nach Amtsantritt formuliertes Programm für eine moderat städtische, von Grün durchzogene Bebauung niederschlug.

Für die neue Bauordnung warb Schmidt bei der Essener Bevölkerung durch zahlreiche Beiträge in der lokalen Presse und durch öffentliche Vorträge. Zugleich betrieb er geschickt die Ansiedlung neuer Behörden wie der regionalen Eisenbahnverwaltung, um so die Stadt als Verwaltungsstandort zu stärken und ihr zugleich den zähen Ruf der hässlichen und schmutzigen Industriestadt zu nehmen. Die Hanglage im Süden der Stadt nutzte Schmidt, um die weiträumigen, südlich gelegenen Grünflächen an die Stadt heran zu führen und sie über ihre ästhetische Qualität hinaus für die Erholung der Bevölkerung zugänglich zu machen. Mit Initiativen für die Anlage und Gestaltung eines Stadtwaldes initiierte er 1906 mit Unterstützung des Dürerbundes einen Wettbewerb, dessen Preisgericht Oberbürgermeister Holle vorsah und der, wie zu zeigen ist, den Grundstein zum Ausbau des Programms für ein regionales Grünflächenkonzept bildete.

⁴⁷ Vgl. Gustav Platz, Die Stadterweiterung von Essen, in: Bau-Rundschau. Wochenschrift für das Gesamte Architektur- und Bauwesen Nord- und Westdeutschlands, Jahrgang 1913, No. 5, Hamburg, 30. Januar, S. 49.

⁴⁸ Vgl. R. Schmidt, Die Essener Bauordnung vom 25. Februar 1895 und ihr Nachträge. Kritik und Abänderungsvorschläge, Essen 1903; R. Schmidt, Die neue Bauordnung der Stadt Essen, Essen 13.u. 14. 5. 1907.

Grünflächenplanung

Als Stadtbauinspektor in Essen war Schmidt um 1905 auch in die Suche nach einem geeigneten Standort für die von Margarethe Krupp gestiftete Gartenstadt *Margarethenhöhe* einbezogen. Schmidts Entwurf für Essen-West, ein Baugebiet, das zunächst nach gängigem Muster auf einem rasterförmigen Straßengrundriss errichtet werden sollte, datiert vier Jahre später (1910). Schmidt wich von dieser Vorgabe ab und konzipierte für die zur Bebauung anstehenden Flächen zwei Wohngebäude mit jeweils einer geschlossenen Straßenrandbebauung und einem geräumigen, mit Spielplätzen ausgestatteten grünen Innenbereich. Durch diesen legte er eine beide Höfe durchziehende, von Bäumen gesäumte Achse, die auf den Bahnhof Essen-West zulief. Schmidt übernahm zwar in diesem Entwurf die die Straße begleitende mehrgeschossige städtische Bebauung, wertete sie jedoch rückseitig mit der Anlage und Gestaltung großzügig dimensionierter Grünflächen auf. Mit einem ähnlichen Innenpark konzipierte er auch die Bebauung für die Anlage des Wohnviertels Brünlinghaushof, hier allerdings mit niedrigerer Geschoszahl.

Schmidt erkannte den Bedarf an Erholungsflächen für die Essener Bürger. Wahrscheinlich gelangte er bereits im Zusammenhang mit der Diskussion um den Standort für die Siedlung Margarethenhöhe zu der Überzeugung, für die Stadt einen Stadtwald zu schaffen. Wie oben angedeutet gelang es ihm noch im gleichen Jahr, 1906, die Ausschreibung eines Wettbewerbs für den Ausbau des Essener *Stadtwaldes* im Stadtrat durchzusetzen. Nicht das stadteneigene Grünflächenamt wurde mit der Planung betraut, sondern Schmidt holte fachlichen Rat von außen. Das brachte einerseits der Stadt eine gewisse Reputation und Außenwirkung, zum anderen konnten über den Weg des Wettbewerbs auch Kenntnisse und Meinungen externer Fachleute zu dem Thema eingeworben werden. Die Stadt Essen wie auch Schmidt wurden dadurch zugleich unter Kollegen zu einer gewissen fachlichen und gemeindepolitischen „Größe“. Schließlich kann man hier wohl auch eine der Grundlagen oder Vorarbeiten für den Entwurf des regionalen Grünflächenkonzepts vermuten, das Schmidt später in seiner Dissertation und „Denkschrift betreffend Grundsätze zur Aufstellung eines Generalsiedlungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf (rechtsrheinisch)“ 1912 veröffentlichte.

Zur Durchführung des Wettbewerbs wandte sich Schmidt 1906 an den Dürerbund in Dresden-Blasewitz. Der Empfehlung des Dürerbundes, doch eher einen Künstler ohne Wettbewerb mit der Aufgabe zu betrauen, folgte er jedoch nicht. In der Folgezeit schlug der Dürerbund dann einige Personen vor⁴⁹ und empfahl nun

⁴⁹ Karl Henrici, Aachen, Theodor Fischer, Stuttgart, Gabriel von Seidl, Richard Riemerschmid und Karl Hocheder, München, Messel und Hoffman, Berlin, Hoffmann in Darmstadt, Gräbner und Cornelius

doch, an der Idee eines Wettbewerbs festhalten, was Schmidt auch tat. Für das Preisgericht konnte er schließlich den Essener Bürgermeister Geheimrat Holle als Vorsitzenden gewinnen, des weiteren Prof. Henrici, Aachen, Hofgartendirektor Fintelman, Sanssouci, den Essener Beigeordneten Selbach als Dezernent für Stadtwaldangelegenheiten sowie die Mitglieder der Stadtwalddeputation und Beigeordnete der Stadt Essen, darunter Schmidt selbst. Im Ergebnis gingen zwei gleichwertige Preise an Paul Schultze-Naumburg, Saaleck, und Stadtgartendirektor Trip, Hannover.

Das Gebiet, das den zukünftigen Stadtwald bilden sollte und das die Stadt Essen in den Gemeinden Rüttenscheid (später mit Essen vereinigt), Bredeney, Heide und Rellinghausen angekauft hatte, bestand aus zwei Teilen, fiel zur Ruhr hin ab und bot daher zunächst Schwierigkeiten bei der Gestaltung der Verbindung. Erwünscht waren ein übersichtliches Wegesystem, Fußwege wie Fahrradwege, die in großen Linien durch das Gebiet führten und die schönsten Punkte berührten, sowie freibleibende Flächen und Sitzplätze, offene Wiesen, eingefasst auf landschaftlich malerische Weise durch Buschwerk und Bäume. Ein Tempelchen am Waldrand war vorgesehen, auch ein Aussichtsturm war in der Diskussion, die sorgsame Anlage und Korrektur „hübscher Talschluchten“. Eine zwar große, jedoch eher unregelmäßige Planfigur wurde mehr geschätzt als „Regelmäßigkeit“, die herzustellen bei dem gegebenen welligen Gelände auch zu aufwendig gewesen wäre. Den Aspekt der Sicherheit „für die Arbeiterbevölkerung“ einer solchen Anlage brachte Henrici im Preisgericht in die Diskussion: Biete der Wald einen Erholungsort, so sei es bezüglich der Sicherheit „ausserordentlich wichtig, dass der Übersicht wegen breite Wege vorhanden sind“. Schmidt forderte hingegen eine „organische“ Wegeführung, mit der das gesamte Gelände erschlossen werde. Auch Straßen für den Autoverkehr durch das Gelände seien zu berücksichtigen⁵⁰.

An der Diskussion und an dem Verfahren war aufschlussreich, dass Schmidt sich über die Ausschreibung eines Wettbewerbs, insbesondere aber über die relativ hochrangige Besetzung des Preisgerichts, Knowhow von außerhalb nach Essen holte und damit personelle Verbindungen herstellte, die weit über die Grenzen der Stadt und der Region hinausreichten. Er nutzte also eine wichtige urbane bzw. regionale Entwicklungsfrage, um „kongeniale Wirkungen“ zu erzeugen und um ein Problem der Raumplanung möglichst optimal zu lösen. Der Geheime Regierungsrat Dr. Ing. Henrici, seinerzeit Mitglied des Essener Preisgerichts, war später auch ne-

Gurlitt, Dresden, Hermann Muthesius, (Berlin) Nikolassée, sowie Paul Schultze-Naumburg, Saaleck. Schreiben des Dürerbundes v. 25. Januar 1906, Vorläufige Adresse: Kunstwart, Dresden-Blasewitz, Stadtarchiv Essen.

⁵⁰ Stadt Essen, Vorgang VIIIa 1531, Wettbewerb Stadtwald 1906.

ben Professor Schimpf an der Königlich Technischen Hochschule zu Aachen erster Gutachter der dann auch als „Denkschrift betreffend Grundsätze zur Aufstellung eines General-Siedlungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf (rechtsrheinisch)“, bekannt gewordenen Dissertation. Doch weitete Schmidt in der Denkschrift die Thematik in die regionale Grünflächenplanung hinein erheblich aus und behielt diese auch im Fokus seiner weiteren städtebaulichen Arbeit.

Grünflächenplanung als kommunale Aufgabe

Die skizzierten Beispiele zeigen die vielfältigen Bezüge der Grünflächenplanung in der Stadt- und Regionalentwicklung. Man könnte zahlreiche weitere Beispiele nennen, wie zum Beispiel Fritz Schumachers Planung für Köln, die für die Stadt zu Beginn der 1920er Jahre anstelle des Rayons einen Grüngürtel entwarf. In Altona wurde unter Gustav Oelsner ab 1913 ein Waldpark sowie zwischen 1914 und 1927 ein Volkspark mit Stadion angelegt. Doch werden hier auf vorgegebenem Terrain Grüngürtel oder Grünflächen in einen Bestand eingefügt. Was also war im Kontext der Zeit das Besondere an Schmidts Umgang mit Grünflächen?

Schmidts theoretischer Ansatz in der Grünflächenplanung bestand darin, dass sie für ihn eine raumplanerische Dimension besaß und nicht allein auf die lokale Ausstattung einzelner Quartiere zu begrenzen war. In der Denkschrift von 1912 (S. 13) beschrieb Schmidt die „ideale Verteilung von Grünflächen“ einer Stadt, indem er ein regelmäßiges „Kleeblatt“ darstellte, umgeben von einem mit „Grünflächen“ bezeichneten Ring, von dem aus vier schmale Grünkeile von außen die Siedlung in vier Quartiere teilte, die wiederum ihrerseits von „inselförmigen Grünflächen“, sowie von „Schmuck- und Grünverbindungen“ durchzogen werden. Daneben zeigte er in der „Schematische(n) Darstellung einer werdenden Großstadt“ ein in Ovalform dargestelltes, erheblich komplexeres System mit einem differenzierten Verkehrssystem. Dieses war unterlegt von einem Schema der „Stadtanlage mit Grünflächen“ im westlichen, südlichen und östlichen Teil, während das nördliche Stadtgebiet als Industriezone mit im Norden gelegenen Hafen ausgewiesen war. Dieses zweite Modell zeigte neben den differenzierten Gleisanlagen für Fern-, Personen-, Lokal- und Güterverkehr auch die wichtigsten Nutzungen: im Kern das Geschäftsviertel, umgeben von wieder kleeblattförmig dargestellten Wohnvierteln, die durch Grünkeile von außen separiert wurden. Zwischen dem Industriegebiet und dem zentralen Kern der City sowie dem Ring der Personen- und Schnellbahnlinie fügte Schmidt einen Ring von Schmuckstraßen ein, mehrfach erweitert durch kleine lokale Schmuckplätze. Dieses zweiten Schema stellte – ohne dies zu benennen - das Entwicklungskonzept für Essen dar, analog zu den dortigen Nutzungsmustern: die

Industrie im Norden, südlich daran anschließend die zunächst historische, spätere Kern- und Geschäftsstadt mit Verwaltungsfunktion und den sich „kleeblattförmig“ anschließenden Wohngebieten, voneinander getrennt durch die sich von außen keilförmig herein schiebenden Grünflächen. Die im Norden an die Industriefläche angrenzenden Wohngebiete wurden durch schmale Grünstreifen von der Industriezone abgesetzt – insgesamt ein Idealbild, das Schmidts Ordnungsschema von der zukünftigen Entwicklung der Industriestadt Essen illustrierte.⁵¹ Diesem Schema gegenüber stand eine Kartierung zur „Praktische(n) Ausführung der Grünanlagen der Stadt Essen“, in der eingetragen waren die „Gußstahlfabrik Friedrich Krupp A. G.“, der Hauptbahnhof, die Wohnquartiere Brünlinghaushof, Bernewäldchen, Haumannshof und Margarethenhöhe sowie die in das zukünftige Grünflächensystem einzubeziehenden, südlich der genannten Wohngebiete für einen Grüngürtel nutzbaren Flächen bis an das nördliche Ufer der Ruhr.⁵² Hier ließ sich der Übergang von der Stadt selbst in ein weit ausgedehntes Grüngelbiet erkennen, das man heute möglicherweise als eine durch eine geschickt gesteuerte kommunale Flächenpolitik erworbene naturräumliche Ausgleichsfläche bezeichnen würde.

Kongeniale Wirkungen?

Zusammen genommen erarbeitete Schmidt sich im Lauf seiner Essener Jahre einen Katalog von untereinander passfähigen Nutzungsanordnungen im urbanen Raum, indem er auf verschiedenen Maßstabs-Ebenen einen Dialog zwischen Natur und gebauter Stadt führte. Gemessen am planerischen Standard der Zeit ist es ihm gelungen, für Essen eine deutlich fortschrittliche und ungewöhnlich innovative städtische Entwicklungsplanung und -politik zu betreiben, ohne dabei die Industrie und deren Produktivität einzuschränken. In der Wohn- und Verwaltungsstadt organisierte er sowohl in der Art der Bebauung, in der Nutzung wie im Ausbau vorhandener Grünflächen ein funktional überzeugendes Konzept. Die Unterschiedlichkeit im beschriebenen Nutzungsgefälle harmonisierte er nicht durch „Verträglichkeitsmaßnahmen“, er betonte vielmehr die einzelnen städtischen Bereiche durch eine ihnen eigene räumliche Nutzungsidentität, die dem jeweiligen Ort entsprach. Da dieses Verständnis von Planung sehr eigenständig und ungewöhnlich war, bedurfte es eines kommunalpolitischen Willens und der Sicherheit kongenialer Wirkungen, die es dem „Schmidt aus Essen“ sowie der lokalen städtischen Verwaltung ermöglichte.

⁵¹ Schmidt, in Denkschrift (...) 1912, Blatt 19, 25.

⁵² Vgl. Gustav Platz, Die Stadterweiterung von Essen, in: Bau-Rundschau. Wochenschrift für das Gesamte Architektur und Bauwesen Nord- und Westdeutschlands, No. 5, Jg. 1913, Hamburg, 30. Januar, S. 49-56.

ten, diese Politik auch umzusetzen. Dabei hatte Robert Schmidt immer Feinde. Doch eine außergewöhnliche Eigenständigkeit im Denken befähigte ihn, nach dem Ersten Weltkrieg auch als Verbandsdirektor des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk entsprechende tragfähige Ordnungsvorstellungen für das gesamte Revier zu entwerfen und weitgehend durchzusetzen.

**Ursula von Petz, apl. Prof. Dr.-Ing., TU Dortmund,
ursula.petz@tu-dortmund.de**

Projektbericht: „STADTVISIONEN 1910|2010“ und „Der Kult des *großen Plans* um 1910“

Anlässlich des 100. Jahrestages der Städtebau-Ausstellung Berlin findet in Berlin eine Reihe von Veranstaltungen statt, die nicht nur an dieses bedeutenden Ereignis erinnern, sondern das Thema Städtebau auch wieder einer breiteren Öffentlichkeit vorstellen wollen. Von besonderem stadtbaugeschichtlichem Interesse sind vor allem zwei kulturelle Projekte: die Ausstellung „STADTVISIONEN 1910|2010: Berlin Paris London Chicago. 100 Jahre „Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin“ und die Tagung „Der Kult des *großen Plans* um 1910. Akteure, Austausch, Möglichkeiten“. Beide Projekte sind eng miteinander vernetzt.

STADTVISIONEN 1910|2010

Harald Bodenschatz, Harald Kegler, Hans-Dieter Nägelke, der Leiter des Architekturmuseums der TU Berlin, sowie Wolfgang Sonne erwogen schon vor Jahren, zum 100. Jahrestag der Städtebau-Ausstellung Berlin eine Ausstellung mit programmatischem Profil zu zeigen. Dieses Vorhaben konnte allerdings erst 2009 auf sichere Füße gestellt werden. Ein Vorteil dabei war zweifellos, dass das Architekturmuseum der TU Berlin wesentliche Teile der historischen Ausstellung besitzt. Die geplante Ausstellung sollte nicht nur einen historischen Rückblick bieten, sondern durch einen Blick nach vorne erweitert und zugespitzt werden. Sie konfrontiert zwei bedeutende Umbruchszeiträume des Städtebaus: die Jahre um 1910 wie um 2010.

Heute wie vor hundert Jahren gilt die deutsche Hauptstadt als Stadtlabor, in dem neue Visionen und neue Wege des Städtebaus erprobt werden. Mit der großen Städtebau-Ausstellung 1910 verglich sich Berlin erstmals und erfolgreich mit den Großstädten Europas und der USA. Damals ging es darum, Antworten auf die Herausforderungen einer chaotisch wachsenden Großstadt der Industriegesellschaft zu finden. Heute, nach 100 Jahren, präsentiert sich Berlin erneut im internationalen Umfeld – diesmal als Modell einer Metropole der postindustriellen Gesellschaft im Zeichen des Klimawandels.

Die Ausstellung „STADTVISIONEN 1910|2010“ zeigt Berlin im Kontext weiterer Großstädte, die 1910 wie heute im Städtebau Aufmerksamkeit erzeugten: Paris,

London und Chicago. Diese vier Großstädte verkörpern eine transatlantische Perspektive, die 1910 von zentraler Bedeutung war und heute angesichts der Veränderungen in den USA wieder an Gewicht gewinnt. Die Entwicklung der Großstädte in Europa und in den USA ist wegen der dort verbrauchten Ressourcen, aber auch wegen der dort entwickelten zukunftsorientierten städtebaulichen Konzepte von weltweiter Bedeutung.

London war 1910 ein Mekka der Gartenstadtbewegung. Das Ziel war eine geordnete Dezentralisierung der Großstadt. Um 2010 zeigt sich London ganz anders – als Modell der Rezentralisierung, der erfolgreichen Renaissance des Zentrums. 1910 wurde Paris durch die großen Pläne und Visionen von Eugène Hénard geprägt. „Grand Paris“ setzt heute mit der Initiative des Staatspräsidenten Sarkozy ein Zeichen für eine neue nationale Stadtentwicklungspolitik. In Chicago wurde 1909 der weltberühmte Plan von Daniel Burnham zum Umbau der chaotisch gewachsenen Großstadt vorgelegt. Auftraggeber war damals der Commercial Club of Chicago. Mit Chicago Metropolis 2020 liegt ein neuer strategischer Plan des Commercial Club zur nachhaltigen Entwicklung der Stadtregion vor. 2009 feierte Chicago zudem den 100. Jahrestag des Burnham-Plans mit Ausstellungen, Konzerten und Vorträgen. Dieser berühmte Plan fand auch in der Berliner Städtebau-Ausstellung 1910 große Aufmerksamkeit.

Zur Vorbereitung der Ausstellung „STADTVISIONEN 1910|2010“ wurde an der TU Berlin eine wissenschaftliche Arbeitsgruppe eingerichtet, die Fachleute aus verschiedenen Universitäten zur städtebaulichen Entwicklung von Berlin, Paris, London und Chicago umfasst. Ihr gehören Harald Bodenschatz, Dorothee Brantz, Dieter Frick, Aljoscha Hofmann, Corinne Jaquand, Harald Kegler, Hans-Dieter Nägelke, Cordelia Polinna, Barbara Schöning und Wolfgang Sonne an. Weitere Fachleute sind eingebunden. Zudem wird Sabine Konopka das Ausstellungsprojekt begleiten. In der vorbereitenden Phase spielte Ulrike Laible eine zentrale Rolle. Als Kuratorin konnte Christina Gräwe gewonnen werden, die an zahlreichen Ausstellungen des Deutschen Architekturmuseums in Frankfurt am Main mitgewirkt und dort zuletzt die Ausstellung über Martin Elsaesser kuratiert hat.

Die Ausstellung wird mit Bundesmitteln der „Nationalen Stadtentwicklungspolitik“ durch das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) gefördert. Sie ist zugleich ein Beitrag der TU Berlin zum Berliner Wissenschaftsjahr 2010. Zahlreiche strategischer Partner konnten gewonnen werden, darunter auch die Gesellschaft für Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung (GSU). Die Ausstellung wird im Architekturforum der TU Berlin am Ernst-Reuter-Platz vom 14. Oktober bis voraussichtlich 10. Dezember 2010 präsentiert werden. Sie wird herausragende und faszinierende Dokumente des Architekturmuseums der TU Berlin und weiterer in-

ternationaler Sammlungen zeigen. Ein umfangreicher, zweibändiger Katalog mit Beiträgen nationaler wie internationaler Fachleute wird parallel zur Ausstellung erscheinen.

Tagung „Der Kult des großen Plans um 1910“

Für den 25. und 26. November ist die Tagung „Der Kult des *großen Plans* um 1910“ an der TU Berlin geplant. Ziel der vom Arbeitskreis Planungsgeschichte der GSU initiierten Fachtagung ist es, eine vertiefende, wissenschaftliche Diskussion über zentrale Aspekte der Ausstellung anzuregen. Im Folgenden sollen noch einmal kurz die Zusammenhänge zwischen den Planungen für Groß-Berlin und planerischen Initiativen zur Gestaltung anderer Großstadtreionen weltweit angesprochen werden, die um 1910 als internationale Bewegung für „den großen Plan“ den konzeptionellen Ausgangspunkt der Tagung bilden.

Wie bekannt, bildeten den Auftakt und das Zentrum der „Allgemeinen Städtebau-Ausstellung Berlin“ jene 27 Entwürfe, die zum Wettbewerb Groß-Berlin 1908/10 eingereicht worden waren und städtebauliche Visionen für Berlin, seine Nachbarstädte sowie die weitere Umgebung lieferten. Die verschiedenen Entwurfsbeiträge nahmen die Stadt einerseits in strukturell unterschiedlich geprägten Teilräumen wahr (Innenstadt, Wilhelminischer Ring, Peripherie) und präsentierten für diese jeweils adäquate städtebauliche Entwicklungs- und Wohnkonzepte. Zugleich zielten sie auf eine integrierende Vision der Gesamtstadt, indem sie Bilder, Funktions- und Raumvorstellungen für einen *großen Plan* lieferten, der diese neue Gesamtstadt vorwegnahm.

Die 1910 in Berlin ausgestellten Wettbewerbsbeiträge stellten in dieser Beziehung kein singuläres Phänomen dar; sie gehörten vielmehr zu einer Serie großer Städtebauvisionen, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts für die meisten expandierenden Städte – wie Wien, Chicago, Rom oder Tallinn –, aber auch für neu zu gründende Städte oder Teilstädte – wie Canberra, Neu Dehli oder Munkkiniemi – entwickelt wurden. Die an diesen umfassenden Entwicklungsplänen beteiligten Architekten und Städtebauer, Ingenieure, Mediziner, Techniker, Statistiker und Verwaltungsexperten standen über nationale Grenzen hinweg in engem Kontakt und inhaltlichem Austausch miteinander.

Während die Experten des Städte- und Wohnungsbaus ihre Beziehungen vielfach auch nach dem Ersten Weltkrieg fortführten, gerieten ihre großen Städtebaupläne angesichts der veränderten Leitbilder und Planungsparadigmen der wirkungsmächtigen städtebaulichen und architektonischen Moderne in Vergessenheit und fanden auch in der Forschung bisher wenig Beachtung. Retrospektiv erschienen die

ausladenden, repräsentativen Großformen sowie die formale Durchgestaltung dieser Pläne unzeitgemäß und deterministisch, akademisch und formalistisch und wurden in ideologische Nähe zu den nachfolgenden Monumentalplanungen der Diktaturen des 20. Jahrhunderts gerückt. Dies betraf auch die Ergebnisse des Wettbewerbs Groß-Berlin, die neben den repräsentativen Raumkompositionen der Künstler-Architekten bereits interdisziplinär erarbeitete stadtreregionale Planungsansätze präsentierten. Sie vereinten damit zwei konzeptionelle Ansätze, die nachfolgend in den beiden Disziplinen *Stadtbaukunst* und *Stadt- und Regionalplanung* wenig versöhnlich auseinander traten.

Je nachdem, auf welchen konzeptionellen Strang sich der Blick richtet, werden die großen Stadtbaupläne des frühen 20. Jahrhunderts dann als Höhepunkt oder Endpunkt städtebaulicher Traditionen angesehen. Auf mehreren inhaltlichen Wegen erneuert sich gegenwärtig das Interesse an den gerade 100 Jahre alten umfassenden Planungsvisionen: Die offenkundigen Defizite der Stadtplanung der klassischen Moderne, die Bemühungen um eine Re-Urbanisierung der Städte sowie die steigende Bedeutung der Metropolregionen weltweit führen zu einem thematisch neu ausgerichteten, frischen Interesse an den eindrucksvollen, großen Plänen um 1910.

Ziel der von Christoph Bernhardt, Harald Bodenschatz und Celina Kress vorbereiteten, am 25. und 26. November in Berlin geplanten Tagung „Der Kult des *großen Plans* um 1910“ ist es, die in den letzten Jahren vorgelegten Einzelforschungen zu diesem Themenfeld zusammenzuführen und vergleichend zu diskutieren. Der Blick richtet sich dabei vor allem auf die Akteure der Planung und ihre globalen Austauschbeziehungen, auf Fragen der Umweltbeziehungen und auf Verkehrskonzepte sowie auf die Frage der medialen Verbreitung der städtebaulichen Visionen. Die Tagung wird organisiert vom Center for Metropolitan Studies der TU Berlin, der AG Stadtvisionen 1910|2010, dem Leibniz Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung Erkner und dem Lehrstuhl für Geschichte und Theorie der Architektur an der TU Dortmund in Kooperation mit dem Architekturmuseum der TU Berlin sowie dem Kompetenzzentrum Stadt und Region in Berlin-Brandenburg. In der Kooperation dieser wissenschaftlichen Institutionen organisiert der Arbeitskreis Planungsgeschichte der GSU damit seine vierte Fachtagung. Der Arbeitskreis zielt darauf, vergangenheits- und gegenwartsorientierte Fragestellungen auf dem Gebiet der Stadtplanung und des Städtebaus deutlicher aufeinander zu beziehen und den Austausch zwischen Kolleginnen und Kollegen anzuregen sowie eine engere Vernetzung zu fördern. Um die Zusammenarbeit in diesem interdisziplinär weit gespannten Arbeits- und Forschungsfeld weiter zu intensivieren, wird im Rahmen der Tagung ein Arbeitstreffen zur institutionellen Festigung des Austauschs stattfinden,

zu dem Mitglieder des Arbeitskreises und alle in diesem Themenfeld engagierten und interessierten Kolleginnen und Kollegen eingeladen sind.

**Prof. Dr. Harald Bodenschatz, TU Berlin, harald.bodenschatz@tu-berlin.de;
Dr. Celina Kress, Center for Metropolitan Studies der TU Berlin,
celina.kress@metropolitanstudies.de**

Das internationale Netzwerk der Stadtplaner. Eine Projektskizze

„Planung“ ist einer der Schlüsselbegriffe der letzten 100 Jahre, mit dem sich allerdings je nach Orientierung und Zeitpunkt sehr unterschiedliche Konzepte und Strategien verbanden. Häufig war Planung Ausdruck eines wirkungsmächtigen Wunsches, die Zukunft zu beherrschen und die Gesellschaft langfristig zu stabilisieren. Vor allem Stadtplaner stellten sich an die Spitze der Bewegung: Sie wollten die Gesellschaft über den Raum gestalten, die menschliche Lebenswelt unmittelbar prägen und ganzen Städten einen unverwechselbaren Stempel aufdrücken. Das im Folgenden skizzierte, bei Frau Prof. Dr. Gabriele Metzler an der Humboldt-Universität Berlin bearbeitete und von der Studienstiftung des deutschen Volkes geförderte geschichtswissenschaftliche Dissertationsprojekt wirft von zwei Seiten aus ein neues Licht auf dieses Thema. Zuerst soll geklärt werden, wie seit dem Vorabend des Ersten Weltkrieges ein internationales Netzwerk der Stadtplaner entstand, das die Erfahrungen mit Planung weltweit auszutauschen suchte. Zweitens soll bestimmt werden, inwieweit diese Internationale zu einem Laboratorium für die Entwicklung „übernationaler“ Planungskonzepte wurde.

In der hier untersuchten Epoche der Zwischenkriegszeit gelangte das politische Handlungsmuster „Planung“ zu einer eigenständigen institutionellen Gestalt. Politiker, Wissenschaftler und Techniker formulierten als „Konstrukteure der Zukunft“ die Standards einer technokratischen und szientistischen Planungspraxis, die aus den sozial fragmentierten Industriegesellschaften möglichst eintrachtige Gemeinschaften formen sollte.

Im Zentrum des Projekts steht die Analyse internationaler Verbände und der von ihnen organisierten Kongresse, denn sie institutionalisierten den bis dato sporadischen Austausch der weltweiten Planerelite. Der Schwerpunkt liegt auf der International Federation for Housing and Town Planning. Der 1913 im Milieu der britischen Gartenstadtbewegung gegründete Verband wurde nach dem Frieden von Versailles zu einem hochkarätigen Forum des Transfers planerischer Konzepte. Er veranstaltete 17 Kongresse im Zeitraum von 1913 bis 1939 in Europa wie Nord- und Mittelamerika, zu denen jeweils bis zu 1.500 Teilnehmer aus aller Welt kamen. Auf den Tagungen diskutierten Demokraten, Sozialisten, Faschisten und ab 1933

Nationalsozialisten kontrovers über die Prinzipien der Stadtplanung. Einerseits führte dies zu ungewöhnlichen Koalitionen, beispielsweise, als auf dem Kongress 1928 in Paris Sozialisten und Ordoliberalen vehement für eine straffe Landesplanung plädierten. Andererseits zerrüttete die politische Polarisierung die Debatten, zum Beispiel, als 1926 in Wien darüber gestritten wurde, ob rationale Planung die freie Eigentumsordnung suspendieren müsse.

Der zweite Untersuchungsgegenstand ist die Union Internationale des Villes. Die neun zwischen 1924 und 1939 veranstalteten Kongresse machten aus dem bereits 1913 gegründeten Verband ein bedeutendes Netzwerk westeuropäischer und nord-amerikanischer Kommunalbeamter. Auf den Tagungen wetteiferten unterschiedliche Planungs- und Politikkonzepte. Zunächst bestimmten die Rivalitäten belgischer Verbandsfunktionäre und anglo-amerikanischer Stadtmanager die Gespräche. Die Erstgenannten warben für die Utopie einer Friedensordnung selbstverantwortlicher Stadtgemeinschaften, während die Letzteren vorrangig daran interessiert waren praktische Fragen zu erörtern. Später konkurrierten besonders heftig nationalsozialistische und US-amerikanische Beamte. Die Deutschen priesen die vermeintlichen Vorzüge nationalsozialistischer Kommunalpolitik, die US-Amerikaner warben dagegen für eine soziologisch fundierte Stadtplanung.

Das dritte Thema des Projektes sind die Congrès Internationaux d'Architecture Moderne. Fünf Konferenzen vernetzten zwischen 1928 und 1939 die europäische und transatlantische Architekten- und Planeravantgarde. Sie gaben den Lagern der „Realisten“ und „Idealisten“ ein Forum, in dem sie über die Prinzipien des funktionalistischen Städtebaus stritten. Die Erstgenannten wollten die wissenschaftlichen Grundlagen der Stadtplanung verfeinern, um sukzessive die Städte zu modernisieren. Die Zweitgenannten interessierten sich weniger für die Wissenschaft und zielten zuweilen auf totale Umgestaltungsmaßnahmen.

Das Projekt beabsichtigt also, die Planungsgeschichte des frühen 20. Jahrhunderts systematisch als transnationales Phänomen zu verstehen, indem es untersucht, wie die grenzüberschreitende Vernetzung die Entwicklung einer technokratischen Stadtplanung entscheidend förderte.

Phillip Wagner, Humboldt-Universität zu Berlin, Phillip.Wagner@gmx.de

LEITREZENSION

WOLFGANG HOFMANN

Caroline Flick, Werner Hegemann (1881-1936): Stadtplanung, Architektur, Politik. Ein Arbeitsleben in Europa und den USA, 2 Bände , 1262 S. München 2005 (Einzelveröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin, Bd. 84).

Charles C. Bohl, Jean-Francois Lejeune (Hg.): Sitte, Hegemann and the Metropolis. Modern Civic Art and International Exchanges, London 2009, 312 S.

Der städtebaulichen Geschichte Berlins hat sich Werner Hegemann (1881 – 1936) durch zwei bedeutende Beiträge eingeschrieben: Durch die organisatorische Leitung der Städtebau-Ausstellung von 1910 und durch sein engagiert-kritisches Buch über das „Steinerne Berlin“ von 1930. Ihn auf diese lokale Perspektive festzulegen, würde aber den kosmopolitischen Rahmen seines Lebens ausblenden und seine besonderen Leistungen nicht verstehen lassen. Anthony Sutcliffe hat ihn 1983 „the outstanding Odysseus in the planning world“ genannt, und damit zunächst die Bereisung vieler Städte in drei Kontinenten gemeint. Caroline Flick arbeitet in ihrer zweibändigen Biographie Hegemanns dessen außergewöhnliches Leben, auch die „abenteuernde“ Seite und die Beredsamkeit heraus, die zur Figur des Odysseus gehören.

Die einleitende Frage für die Biographin war, wie es dazu kam, dass 1909 die Gruppe von führenden Architekten Berlins einen jungen Mann von 28 Jahren zum Generalsekretär der ersten großen Städtebau-Ausstellung in Deutschland bestellte. Welche Qualifikationen brachte er mit, außer dass er der Neffe des Initiators Otto March war? Hegemann hat im Laufe seines beruflichen Lebens den früheren Stationen seines Bildungsganges eine Zielgenauigkeit und substantielle Qualität gegeben, die von Caroline Flick mit insistierender Gründlichkeit problematisiert werden. Vor allem nimmt sie das „amerikanische Jahr“ Hegemanns nach seiner Promotion zum Dr. rer. pol. in München vom Oktober 1908 bis November 1909 genau unter die Lupe.

Wie Flick ermittelte, hat er zum Beispiel 1909 nicht längere Zeit als angestellter „housing inspector“ in Philadelphia amtiert, wie er später suggerierte, sondern lediglich eine viertägige Recherche in den Slums der Stadt unternommen. Dennoch misst die Verfasserin dieser „Konfrontation mit den katastrophalen Lebensbedin-

gungen“ den Charakter eines weitreichenden sozialen „Initiationserlebnisses“ zu, das sich unter anderem im Engagement für Wohnungsreformen in Berlin während und nach der Städtebau-Ausstellung von 1910 niederschlug (S. 100-104) und das er im „Steinernen Berlin“ später wieder aufnahm.

Hegemann war auch nicht der dominierende „Leiter der ersten Internationalen Städtebau-Ausstellung in Boston 1909“. Er war vielmehr Direktor der Abteilung „Visible City“, einer von drei Bereichen der Bostoner Stadtausstellung und eingebunden in ein Komitee (S. 110-125). Die Autorin misst ihm für die Zeit dieser Tätigkeit mehr eine „mentale Prägung“ als eine „inhaltliche Weiterbildung“ zu. (S. 125).

Schließlich legt Caroline Flick dar, dass das Konzept für die Berliner Städtebau-Ausstellung, auch mit seinen internationalen Aspekten, bereits vorlag, als Hegemann sein Amt als Generalsekretär im Dezember 1909 antrat. Es war unter Leitung seines Onkels Otto March von einem Komitee Berliner Architekten erarbeitet worden. So konnte Marchs Vorschlag, seinen Neffen zum Generalsekretär zu ernennen, als „buchstäblicher Nepotismus“ erscheinen.

Hier wendet sich aber Flicks kritische Sicht auf Hegemann doch überraschend ins Positive. Sie konstatiert „eine geistige Verbindung bei der Entwicklung dieser Idee“ der Berliner Städtebau-Ausstellung zwischen Hegemann und March (S. 131). Das Vorbild für dieses Projekt war offenbar die City-Plan-Exhibition in New York vom Mai 1909, in deren Konzepte auch einige Anregungen aus dem neueren deutschen Städtebau eingegangen waren. Flick versucht plausibel zu machen, dass Hegemann und March bei dessen im Frühjahr 1909 unternommenen Amerika-Reise, die nicht ganz sicher belegt ist, diese Ausstellung gemeinsam besuchten. In jedem Fall machte Hegemann ihn und die anderen Berliner Architekten mit dieser New Yorker Ausstellung in einer Folge von Artikeln bekannt, die im Herbst 1909 in Theodor Goeckes Zeitschrift „Der Städtebau“ erschien.

Ohne dass Flick ihre kritische Sicht auf Hegemanns Kompetenz in Sachen Stadtplanung aufgibt, konzidiert sie aber für den weiteren Verlauf des Ausstellungsprojektes, dass Hegemann von einem „Adjutanten Marchs“ (Theodor Goecke) auch in der Sicht der Zeitgenossen, „zu einer zentralen Figur für das Gelingen der Ausstellung“ wurde (S. 150). Zunächst vermittelte er über seine weit gespannten amerikanischen Kontakte zahlreiche Bilder und Pläne, zog damit auch Besucher aus New York und Boston an. Als Organisator führte er die Ausstellung insgesamt erfolgreich durch. Dabei dürften ihm die beruflichen Erfahrungen aus Boston in einem höheren Maße zu Gute gekommen sein, als es Flick zugesteht, das Agieren in einem professionellen Umfeld, die Bindung an einen Finanz- und vor allem einen Terminplan: das Produkt Ausstellung musste in einem zeitlichen Rahmen stehen, vor allem erfolgreich „bespielt“ werden.

Hier lag Hegemanns entscheidender Beitrag, der von einem Fachmann wie Hermann Jansen ausdrücklich anerkannt wurde. Dieser war sich der Sprödigkeit des Materials aus Plänen und Statistiken voll bewusst und hob hervor, dass sich in Hegemann „ein Interpret fand, gleich gewandt in der Vermittlung all der Ideen des wirklich neuzeitlichen Städtebaues an die Tausende Besucher, wie rastlos bemüht weiteste Kreise der Bevölkerung mobil zu machen.“ (S. 162) Zusammen mit der im gleichen Jahr folgenden Städtebau-Ausstellung in Düsseldorf habe Hegemann, so summiert Flick, dem „Berufsfeld Städtebau eine neue Facette zugefügt; dem des Praktikers [...] der Vermittlung, [...] des Ausstellungsmachers“ (S. 173), also des „intermediary“, um mit Sutcliffes Begriff zu sprechen.

Mit seinem darauf folgenden Buch „Die Grundlagen des Städtebaues nach den Ergebnissen der Städtebauausstellung“ etablierte Hegemann dauerhaft seinen Ruf als innovativer Fachmann in Sachen Stadtplanung. Caroline Flicks betont kritische Analyse dieses zweibändigen Werkes – eine „querulatorische Retrospektive“ (S. 187) – läuft dabei auf eine „Paradoxie“ hinaus: Aus heutiger Sicht sei es im Hinblick auf die Fachgeschichte des Städtebaues methodisch rückschrittlich gewesen, mit der Etablierung des Faches als „gesamtgesellschaftliches Anliegen“ habe es aber einen „progressiven Effekt“ erzielt (S. 217). Dies war auch die überwiegende Sicht der zeitgenössischen Rezensenten.

Die Analyse des Buches, das am stärksten und dauerhaft mit Werner Hegemanns Namen verbunden ist, „Das steinerne Berlin“, nimmt nur 42 Seiten von den 1046 Seiten Text ein, eine gewisse Diskrepanz zu dessen Bedeutung. Der Abschnitt ist eingewebt in die breite Darstellung von Leben und Werk. Er profitiert dadurch auch von den Verbindungen, die Caroline Flick zu früheren Arbeiten herstellt, wie etwa zur politischen Biographie Friedrich des Großen, der im „steinernen Berlin“ als Erfinder der Mietskasernen vorgestellt wird, und vor allem zu den „Grundlagen des Städtebaues“ von 1911/13. Dazwischen liegen die Jahre als „planning consultant“ in den USA von 1913 bis 1921, wo er als „Mitglied einer transatlantischen Reformgemeinschaft“ aufgenommen wurde (S. 362), und dann wieder in Deutschland als Architekturkritiker, mit den einflussreichen Positionen als Herausgeber von „Wasmuths Monatsheften für Architektur“ und der Zeitschrift „Städtebau“.

Die Verfasserin geht die Analyse des „Steinernen Berlin“ in drei Schritten an. Zunächst die kurze Skizzierung der Umstände der Entstehung, wobei sie vor allem die persönliche Befindlichkeit Hegemanns und zufällige Anregungen hervorhebt. Hier hätte es eines gründlicheren Einstiegs in die städtebauliche Situation Berlins im Jahre 1929 im Hinblick auf die tatsächliche und die diskutierte Lage des Wohnungssektors bedurft. Dann folgt die kritische Interpretation des Textes, dieser „einmaligen Verknüpfung von preußisch-deutscher und Architekturgeschichte“ (S.

800). Gegenüber der vorrangigen retrospektiven Wahrnehmung des „steinernen Berlin“ als Baugeschichte hebt sie die politischen Intentionen hervor, das Einklagen einer noch unvollendeten Bürgergesellschaft, verbunden mit dem „Heroensturz“ der noch 1911 hochgelobten preußischen Könige und einiger ihrer Baumeister. Caroline Flicks Fazit lautet, dass die „Überhöhung der Bürgerlichkeit die Aufklärung über politische Voraussetzungen von Stadtplanung“ überschattet habe: „Stadtplanung als ein der Demokratie angemessenes Konzept institutionalisierter Gruppenkonflikte und Verhandlungslösungen ist noch nicht wirklich vollzogen.“ (S. 789).

Schließlich die Geschichte der Rezeption in zwei Abschnitten, zunächst in der zeitgenössischen Publizistik, die eine große Beachtung in Fachzeitschriften von Historikern und Architekten, kulturpolitischen Periodika und Tageszeitungen aufweist, mit Beiträgen von Karl Scheffler und Adolf Behne, Ernst Kaeber, Carl von Ossietzky, Ludwig Marcuse und Walter Benjamin. Dies ist ein äußerst lesenswertes Kapitel, da die Verfasserin die politisch-kulturelle Atmosphäre der späten Weimarer Republik zeigt, in die Hegemann politisch aktivierend hineinwirken wollen. Aus deren Struktur erklärt Flick aber auch die „praktische Folgenlosigkeit“ des Buches, das entgegen den Absichten Hegemanns zu „keiner öffentlichen Diskussion über die sozialen Ziele und Mittel des kommunalen Städtebaues“ geführt habe (S. 806). Die Verfemung von Hegemanns Werk durch die Nationalsozialisten, einer ihrer bekennenden Gegner, seine Emigration und sein früher Tod 1936 in New York trugen wesentlich dazu bei, dass das Buch über die Ursachen des Mietskasernenbaus fast in Vergessenheit geriet. Im zweiten Teil der Rezeptionsgeschichte nach 1945 wird die unterschiedliche und zum Teil gegensätzliche Inanspruchnahme Hegemanns, zum Beispiel für die Kahlschlagsanierung und das Neue Bauen, unter anderem damit erklärt, dass Hegemann dem durch die „Multivalenz“ seines Textes Vorschub geleistet habe (S. 808).

Caroline Flick hat mit diesem Buch den grundlegenden Überblick über Werner Hegemanns reichhaltiges Werk gegeben, das sie zugleich in die Geschichte von Planung und Architektur einer Epoche einordnet, in der eine entstehende Weltkultur und ein erster Weltkrieg die Beziehungen zwischen Nordamerika und Europa teils anregend, teils konflikthaft intensivierten. Sie begleitet das Leben ihres Protagonisten mit kritischem Blick, der von einer ungeduldigen Sympathie für seine Ziele getragen ist, dabei seine Schwächen enthüllt und doch sein Werk würdigt. Die reichhaltige Ergänzung des Textes durch Abbildungen, detaillierte Zeittafel, Kurzbiographien, Werkverzeichnis und ein umfangreiches Literaturverzeichnis, das auch die bisherige Beschäftigung mit Hegemann erschließt, macht die beiden Bände neben der interpretierenden Erzählung zu einem unumgänglichen Compendium von Leben und Werk.

Zu dem zweiten hier vorzustellenden Band über „Sitte, Hegemann and the Metropolis“ haben drei Autoren beigetragen, deren frühere Publikationen wiederum Caroline Flick in ihrem Buch ausgewertet hat. An der Spitze steht dabei Christiane Crasemann Collins mit acht Titeln, in denen besonders die „Lehr- und Wanderjahre“ Hegemanns in den USA erforscht werden. Crasemann Collins ebenfalls 2005 erschienenes Buch „Werner Hegemann and the search for universal urbanism“ bildet den Hintergrund für ihren Beitrag in diesem Band. Sie stellt Hegemann zusammen mit Raymond Unwin und John Nolan als Vermittler der städtebaulichen Ideen Camillo Sittes in den USA vor, wobei sie Hegemann ein selbständiges Porträt seiner Arbeit in den USA und Deutschland widmet. In diesem Gruppenbild betont sie die hohe Bedeutung der persönlichen Bekanntschaft in dieser frühen Phase des city planning movement für die Verbreitung der Ideen am Anfang des 20. Jahrhunderts.

Dieses besondere gesellschaftliche Klima, in das Hegemann bei seinen ersten beiden amerikanischen Aufenthalten 1905 und 1909 hinein kam, beschreibt Charles C. Bohl, einer der beiden Herausgeber, in seinem einleitenden Beitrag. Es sei geprägt gewesen von der Verbindung einer kollegialen Zusammenarbeit verschiedener Disziplinen mit reformorientierten Bürgerbewegungen im Sinne einer planvollen städtischen Entwicklung, wie beim Chicago Plan, oder eben auch bei der „Boston 1915“-Initiative. Allerdings sei die „culture of good place making“ im Laufe des 20. Jahrhunderts zerfallen, und Architekten und Planer wären zunehmend getrennte Wege gegangen.

Flick bezieht sich auch auf drei Arbeiten Donatella Calabis über Hegemann, wobei deren Stichwort von der „ambiguita` borghese“ wohl in mehrfacher Hinsicht ein Echo bei ihr fand.

Calabis Beitrag zu diesem Band über die Internationalität des Städtebaus in dieser Epoche präsentiert eine sehr erhellende vergleichende Systematisierung der zentralen Leitbegriffe in den verschiedenen Ländern über die Handbücher (Handbooks of Civic Art from Sitte to Hegemann). Mit ihrem Überblick über die verschiedenen Begriffe, die zwischen Sittes „Städtebau“ 1889 und Hegemanns „City Planning. Housing“ 1936 auftauchen - wie zum Beispiel Art Public, Art Urbain, Art Civique, Arte di Costruire la Citta` - charakterisiert sie die von den Architekten ausgehende ästhetische Perspektive der Stadtplanung, in die zunehmend die funktionalen Anforderungen einbezogen wurden, voran der förmlich eindringende Verkehr, aber auch der Wohnungsbau und seine Platzierung in der Stadt. Hegemann mit seinen großen Kenntnissen und weit ausgreifenden Interessen wird hier vor allem durch seine einzigartige „role of bridging between European and American cultures“ hervorgehoben (S. 171).

Wolfgang Sonne, der ebenfalls von Flick zitiert wird, hat für den vorliegenden Sammelband u.a. einen Aufsatz über die „International Dissemination of Reformed Urban Blocks 1890-1914“ beigetragen. Darin legt er dar, dass entgegen den Erwartungen mancher Avantgardisten der 1920er Jahre der Reformblock mit seinen großen, grünen Innenhöfen keineswegs eine Zwischenstufe auf dem Weg zur Zeile war, zur Auflösung von Straße und Häuserfront. In seiner negativen Bewertung des „steinernen Berlin“ habe Hegemann absichtlich diese außer in Wien, Stockholm und New York auch in Berlin vorhandenen Beispiele des Reformwohnungsbaus übergangen. Sonne verweist hier auf die Bauten von Messel, Mebes, Lassen, Riehmer, Gessler (S. 273). Erst in seinem letzten Werk „City Planning.Housing“ von 1936 habe er Beispiele aus aller Welt vorgestellt.

Hans Stimmann, langjähriger Stadtbaudirektor von Berlin, vertieft aus eigenen Erfahrungen die Kritik an Hegemann in seinem Beitrag „Hegemann’s Das steinerne Berlin: A Misunderstanding.“ Dabei setzt er ein großes Fragezeichen hinter die positiven Wirkungen der kosmopolitischen Erfahrungen Hegemanns und problematisiert damit seine Rolle als Vermittler. Das „Missverständnis“ habe einen doppelten Bezug: Zunächst habe Hegemann in der aus seinem transatlantischen Bildungsgang herrührenden Präferenz für das angelsächsische Familienhaus die Funktion des Berliner Miethauses missverstanden. Dem seien auch die Herausgeber der zweiten Auflage des „steinernen Berlin“ von 1963 noch unkritisch gefolgt. Das habe den „undifferenzierten Hass auf die urbane und architektonische Struktur des hauptstädtischen Berlin [...] bei einer ganzen Generation von Architekten, Stadtplanern und Soziologen“ befördert (S. 304).

Es sollen hier nicht alle 20 Beiträge des Bandes über Sitte und Hegemann detailliert vorgestellt werden, seien es nun Vittorio Magnago Lampugnani Aufsatz über das Wien des Fin-de-siècle oder Jean-Lois Cohens Betrachtung von Hegemanns Ansichten über Paris. Der Band ist jedenfalls eine profunde Einführung in die formative Epoche der modernen Stadtplanung, vorzüglich ausgestattet mit teils farbigen Karten und Bildern. Die Auswirkungen dieser Zeit reichen bis heute, wie mehrere der Beiträge zeigen, und wie man gerade in Berlin an der Wiederkehr von Ideen des Wettbewerbs von 1910 um die Wende zum 21. Jahrhundert besichtigen kann.

**Prof. em. Dr. Wolfgang Hofmann, Technische Universität Berlin,
wolfgang-hofmann@gmx.de**

Tagungsbericht zum Workshop „Modern Times – Zeiten der Stadt“, Berlin, 25.-27.2.2010

Ein Workshop der DFG-Forschergruppe 1120 „Kulturen des Wahnsinns“ (<http://www.kulturen-des-wahnsinns.de>).

Veranstalter: Beate Binder (Institut für Europäische Ethnologie, HU Berlin), Sabine Fastert (Institut für Geschichte und Kunstgeschichte, TU Berlin) und Volker Hess (Institut für Geschichte der Medizin, Charité).

Kulturen des Wahnsinns bilden das Erkenntnisinteresse der gleichnamigen interdisziplinären DFG-Forschergruppe aus Berlin. Dabei geht es den beteiligten Sozial- und KulturwissenschaftlerInnen sowie Kunst- und MedizinhistorikerInnen weniger um klinische Phänomene als vielmehr um Schwellenräume, in denen sich das moderne Verständnis von Wahnsinn in seinen diskursiven, institutionellen und medialen Dimensionen entfaltet. Dieser Prozess, so die Grundannahme der Forschergruppe, sei konstitutiv für die Entwicklung der modernen Großstadt zwischen 1870 und 1930 gewesen. Für ihren ersten Workshop luden sie daher EthnologInnen, Kultur- und MedienwissenschaftlerInnen, KunsthistorikerInnen und HistorikerInnen ein, um mit ihnen über die modernen Zeiten der Stadt und Schwellenphänomene des Wahnsinns zu diskutieren.

Im ersten Panel ging es um populäre Vergnügungsformen und um Kontrollversuche zu deren Einhegung, die uns heute mitunter selbst als hegemonialer Wahn erscheinen. Kaspar Maase (Tübingen) demonstrierte, dass die bildungsbürgerlichen Kampagnen gegen Schmutz und Schund vor allem Kämpfe gegen die öffentliche Sichtbarkeit „disziplinlosen Wissens“ waren. Die Schreckfigur vieler Pädagogen und Reformen waren daher Kinder vor Schaufenstern mit „gefährlichen“ Auslagen. Ähnliches galt auch für Frauen im Kino, wie Susanne Businger (Zürich) in ihrem Paper zu den Kinematographen und Animierbaren der katholisch-konservativen Kleinstadt Luzern beschrieb, in der sie vergleichbare Ängste und geschlechterspezifische Zu-

schreibungen ausmachen konnte wie in der zeitgenössischen Großstadt. Eva Kriwanec (Wien) fragte nach der Populärkultur im Ersten Weltkrieg und zeigte, dass trotz neuer Zeitstrukturen die Vielfalt der populären Vergnügungen im Prinzip erhalten blieb. Während der Krieg auf den Bühnen von Paris, Berlin und Wien zunächst noch stark thematisiert wurde, überwogen bald die „Frei-Zeiten“ vom Krieg in Gestalt eskapistischer Operetten.

Fragen der Sichtbarkeit bildeten die Klammer des zweiten Panels. Nina Schleif (München) und Christof Windgätter (Wien/Berlin) unterzogen das Schaufenster einer medien- und kunsthistorischen Reflexion. Es habe sowohl zu einer Stabilisierung als auch zu einer Destabilisierung des modernen Subjekts geführt. Den Wahnsinn im Spiegel des Schaufensters illustrierten sie schließlich mit Bildern aus Fritz Langs „M – Eine Stadt sucht einen Mörder“. Barbara Knorpp (London) untersuchte in ihrem Paper ethnologische Museen um 1900 und fokussierte auf Ausstellungsweisen und die Reaktionen der Betrachter. Hier ließen sich Parallelen zwischen den Schaufenstern und den Museumsvitrinen ausmachen. Beide Medien de-kontextualisierten und kaschierten zudem aber auch Aspekte der Ausbeutung durch Kapitalismus und Kolonialismus, wie Sophia Könemann (Berlin) in ihrem Kommentar kritisch ergänzte.

Das dritte Panel beschäftigte sich mit Kontinuitäten und Brüchen bürgerlicher Großstadtkritik. Avi Sharma (Chicago) beschrieb am Beispiel der Licht-Luft-Bäder und der Lebensreformer im Wilhelminischen Deutschland zwei produktive Reaktionen auf den Topos der degenerierten Großstadt. Dabei betonte er wie zuvor schon Kaspar Maase, dass die Reformbewegung keineswegs mit einer kulturpessimistischen Modernekritik gleichzusetzen sei, bis der Erste Weltkrieg hier einen entscheidenden Bruch bewirkt habe. Dagegen spannte Steffen Krämer (München) einen großen Bogen von den frühen psychiatrischen Entartungstheorien Bénédict Augustin Morels aus dem Jahre 1857 über Oswald Spengler und Alfred Rosenberg bis hin zu den Vordenkern der aufgelockerten Stadt nach dem Zweiten Weltkrieg. Allen habe die dramatische Wohnsituation in den europäischen Großstädten zu Zeiten der Hochurbanisierung als Hintergrund für ihre Entartungstheorien gedient. In der Diskussion wurde jedoch angemahnt, dass der Begriff der Entartung durchaus einem historischen Wandel unterlag und dass es entscheidend darauf ankomme, den Zeitpunkt seiner Biologisierung zu bestimmen.

Die ReferentInnen des vierten Panels befassten sich im weitesten Sinne mit Prozessen der Modernisierung und Rationalisierung. Daniel Morat (Berlin) fragte nach den Klanglandschaften der modernen Großstadt und untersuchte zeitgenössische Reaktionen auf die Technisierung des Auditiven. In Anschluss an Walter Benjamin und Georg Simmel skizzierte er zwei gegensätzliche Bedeutungen akustischer „In-

nervation“ um 1900: zum einen den krankmachenden Lärm, zum anderen den abhärtenden und mitunter stimulierenden Lärm der Großstadt. Im Paper von Joanna Kusiak (Warschau) rückten die Säulenheiligen der Metropolenforschung in den Mittelpunkt des Interesses. In kulturwissenschaftlicher Exegese kontrastierte sie Benjamins Betrachtungen des kollektiven Wahnsinns in der Moderne mit Max Webers Rationalisierungstheorie einer entzauberten Welt. Um die genaue stadträumliche Verortung einer wegweisenden kulturellen Modernisierung bemühte sich dagegen Debbie Lewer (Glasgow) in ihrem Paper über die Anfänge des Dadaismus in der „schizoiden Stadt“ Zürich.

Im Mittelpunkt des letzten Panels stand die Verbindung von Fotografie und Großstadt als „Labor der Moderne“. Anja Herrmann (Berlin) beschrieb am Beispiel der außergewöhnlichen fotografischen Selbstinszenierung der Gräfin von Castiglione eine kurze Frühphase des künstlerischen Experimentierens mit Darstellungsformen und Geschlechterrollen, bevor die Porträtfotografie in Konventionen erstarrt sei. Mit der Repräsentation des sozial Anderen in der Fotografie und im Film beschäftigte sich Elisabeth Fritz (Granz/Wien). Dabei ging es ihr vor allem um die jeweiligen Authentifizierungsstrategien, die von den Bildproduzenten gewählt wurden, um ihren Reisen durch die großstädtischen Elendsquartiere den Anschein des Wahrhaftigen zu verleihen. Burcu Dogramaci (München) stellte schließlich drei Fotobildbände vor, die das Bild der Großstädte Paris, Berlin und New York in den 1920er und 1930er Jahren prägen.

Die inhaltliche und methodische Heterogenität des Workshops eröffnete einige neue Perspektiven auf die Heterotopien der modernen Großstadt um 1900, etwa auf das Schaufenster als Schwellenraum. Bemerkenswert waren zudem die differenzierenden Befunde zur zeitgenössischen Großstadtkritik. Dagegen blieben die sozialen Topologien der Stadt etwas unterreflektiert. Das lag auch daran, dass die historischen Akteure häufig nicht ernst genommen wurden, was vor allem für die Erfahrungsdimensionen und die *agency* der einfachen Zeitgenossen gilt. Stattdessen drehte sich die Diskussion oft um Fragen der Repräsentation und um „verrückte Evidenzen“, die lediglich Aussagen über die bürgerlichen Beobachter zuließen. Doch nicht nur sozialräumliche Topographien innerhalb der jeweiligen Großstädte kamen zu kurz, auch die Unterschiede und Transfers zwischen den einzelnen Metropolen wurden kaum thematisiert. Es blieb meist bei kursorischen Stadtbeispielen, die nicht näher zueinander ins Verhältnis gesetzt wurden. Der „Eigenlogik der Städte“ (Martina Löw) wurde der Workshop somit nur selten gerecht.

Offen blieb schließlich auch die Frage nach dem Wahnsinn, der zumeist eher assoziativ verwendet wurde und in einigen Vorträgen gar nicht vorkam. Armin Schäfer (Berlin) räumte als Mitglied der Forschergruppe selbst ein, dass der Begriff eine

unbestimmte Semantik habe. Vielleicht lag es aber auch an der recht breiten Fragestellung und am unspezifischen Titel des Workshops, dass der Wahnsinn als großstädtisches Schwellenphänomen letztlich kaum Konturen annahm. Die Schwierigkeit, den Wahnsinn analytisch zu fassen, ist jedoch für sich schon ein beachtenswertes Ergebnis, das gut zu dem experimentellen Werkstattcharakter des leseintensiven und diskussionsfreudigen Workshops passt.

Hanno Hochmuth, FU Berlin, hanno.hochmuth@fu-berlin.de

Tagungsbericht: Creating Cities: Culture, Space, and Sustainability, Japan-Zentrum, LMU München, 27.-29.2.2010

Veranstalter: Evelyn Schulz (Japan-Zentrum, LMU München) in Kooperation mit Eveline Dürr (Institut für Ethnologie, LMU München), Irene Götz (Europäische Ethnologie, LMU München), Franz Waldenberger (Japan-Zentrum, LMU München), Gordon Winder (Seminar für Wirtschaftsgeschichte, LMU München) und dem Urban Research Plaza der Osaka City University, Japan.

Förderer: Osaka City University, Japan Foundation, Bayerisches Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie und Frauen, Frauenbeauftragte der Universität München, Münchener Universitätsgesellschaft

Die von Evelyn Schulz (Japan-Zentrum, LMU München) und mehreren Kooperationspartnern der Universität München und des Urban Research Plaza der Osaka City University, Japan, organisierte Tagung nahm die heterogene und kontrovers diskutierte Debatte um die „kreative Stadt“ (*creative city*) zum Anlass, um aus unterschiedlichen Blickwinkeln wirtschaftliche, soziale, politische und kulturelle Voraussetzungen für Stadtentwicklungsprozesse sowie deren globale Dimensionen zu untersuchen.

Der Begriff *creative city* wird vor allem mit Charles Landry (*The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators*, 2000 und *The Art of City Making*, 2006) und Richard Florida (*The Rise of the Creative Class*, 2002, *Cities and the Creative Class*, 2005 und *The Flight of the Creative Class*, 2005) in Verbindung gebracht. Beide vertreten die These, dass aufgrund der post-industriellen Transformationen städtischer Regionen der Kultur- und Kreativwirtschaft, d.h. den Wirtschaftszweigen, deren Wertschöpfung auf künstlerisch-kulturellen Ideen und den daraus resultierenden Gütern basiere, zukünftig eine zunehmend wichtigere Rolle für die wirtschaftliche und soziale Revitalisierung zukommen werde. Dies treffe in hohem Maße auf solche Städte zu, die von einem tiefgreifenden Strukturwandel und den damit einhergehenden Problemen betroffen seien. Diese hätten sich an vielen Orten durch die Folgen der internationalen Finanzkrise verschärft. Daneben bezieht sich der Begriff auf das von

der UNESCO initiierte globale, in den letzten Jahren zusehends erweiterte *Creative Cities Network*. Hierbei entsteht bisweilen der Eindruck, dass es sich vor allem um geschickte Strategien des Stadtmarketings handelt.

Den vielfältigen, weltweit geführten Debatten über die „kreative Stadt“ ist gemeinsam, dass Kreativität in all ihren Facetten als zukunftsweisendes Element städtischer Entwicklung gesehen wird. Wie das Schwerpunktthema *Reinventing the City for Cultural Creativity and Social Inclusion* des Urban Research Plaza der Osaka City University zeigt, werden dabei große Hoffnungen in die sozialen Integrationsfähigkeiten der Kreativwirtschaft gesetzt, da diese kulturellen und gesellschaftlichen Pluralismus voraussetzt.

Der inflationäre Gebrauch des Begriffs der „Kreativität“ verweist auf ein konzeptionelles Vakuum, das dieser angesichts der gegenwärtigen Herausforderungen an nachhaltige Stadtentwicklungsstrategien zu füllen scheint. Daher ging es bei der Tagung weniger darum, einzelne Projekte städtischer Kreativitätswirtschaft vorzustellen, als vielmehr vor dem Hintergrund der Vielfalt an Stadtentwicklungsprozessen – wie etwa Schrumpfungsprozesse, Stabilität oder ungebremstes Wachstum – die heterogenen Wirkungskräfte auf heutige Prozesse der Stadtentwicklung in den Blick zu nehmen und zu fragen, was die zukünftige Entwicklung bringen wird.

Folgende Fragen standen im Vordergrund: Wie gestaltet sich das Zusammenspiel zwischen Wachstum und der Notwendigkeit von gesellschaftlich und ökologisch nachhaltigen Lösungen bei Prozessen der Stadtentwicklung? Welche Einflüsse übt die gebaute Umwelt auf den sozialen Raum aus? Wie sollten Städte gestaltet sein, um Kreativität zu fördern? Was überhaupt ist Kreativität? Welche Strategien entwickeln Städte im Umgang mit sozialer und kultureller Diversität und wie wirken sich diese auf das kreative Schaffen aus? Ist diese eher als Risiko oder als Motor für eine wirtschaftlich und sozial nachhaltige Stadtentwicklung zu betrachten? Inwieweit können politische Akteure tatsächlich eine „kreative Stadt“ schaffen, das heißt ein städtisches Umfeld, das Innovation und damit wirtschaftliches Wachstum fördert?

Diese und andere Fragen wurden in insgesamt 18 Vorträgen, verteilt auf fünf thematische Sektionen, anhand verschiedenster Fallbeispiele – von Tokyo über das Mekong-Delta bis Mexico City – aus unterschiedlichen disziplinären Blickwinkeln – von Wirtschaftswissenschaften über Geographie und Ethnologie bis hin zu Literatur- und Medienwissenschaften – diskutiert.

In der ersten Sektion, *Creating Cities & Creative Cities*, wurde anhand von zwei Fallbeispielen aus Südostasien aufgezeigt, dass in benachbarten, miteinander vernetzten Regionen enorme Unterschiede und Ungleichzeitigkeiten in Stadtentwicklungsprozessen bestehen können. Der Wirtschaftsgeograph Henry Yeung (Singapur) hob Singapurs strukturelle Besonderheit als *global city-state* hervor und

betonte die große Rolle, die Singapurs Einbettung in transnationale Prozesse und globale Produktionsnetzwerke für dessen kontinuierlichen Aufstieg spiele. Der Stadtplaner H. Detlef Kammeier (Bangkok) stellte Stadtentwicklungsprojekte in kleineren und mittelgroßen Städten im Mekong-Delta vor und wies darauf hin, dass diese von einem hohen Wachstum gekennzeichnete Region ungeachtet ihrer augenscheinlichen Abgeschlossenheit in globale Prozesse eingebunden sei, was bei Stadtplanungsprojekten zu berücksichtigen sei. Kammeier schloß mit der Frage, ob Stadtentwicklungspolitik tatsächlich in der Lage ist, ein Gegengewicht zu den Kräften des globalen Marktes zu bilden.

In der zweiten Sektion, *Creative Diversity, Socioscapes, and Cultural Politics*, analysierte die Politikwissenschaftlerin Mari Kobayashi (Tokyo) die jüngere Kulturpolitik Japans im Hinblick darauf, inwieweit die enormen Summen, die in die Neugründung von Museen und Theatern in ländlichen Regionen investiert wurden, tatsächlich zu einer Zunahme kreativer Aktivitäten geführt hätten. Insgesamt fließe sehr viel Geld in die Verwaltung der Institutionen, während die Budgets für Kulturprojekte zunehmend kleiner würden. Ein positiver Nebeneffekt sei hierbei, dass sich zunehmend mehr Bürger an kulturpolitischen Projekten beteiligten. Die Architektin Lidewij Tummers (Delft) problematisierte in ihrem Vortrag *Creative Citizens Meet Creative City Policies* am Beispiel von Rotterdam die Divergenzen, die im Hinblick auf die Strategien zur Förderung der Kreativitätsindustrie zwischen den Stadtpolitikern einerseits und den Bedürfnissen der tatsächlich kreativ Tätigen andererseits entstehen könnten. Die Japanologin Evelyn Schulz (München) untersuchte in ihrem Vortrag *Revitalizing Tokyo's Back Alleys as Areas of Cultural Sustainability and Decelerated Lifestyle* die verschiedenen Diskurse, in deren Zentrum die Neubewertung und Revitalisierung kleinräumiger Stadtstrukturen in Tokyo und anderen Städten Japans stehen. Diese seien im vergangenen Jahrhundert häufig als unmodern und unwirtschaftlich abgewertet und abgerissen worden. Seit einigen Jahren jedoch würden sie eine Renaissance erfahren und würden gar als zukunftsweisende, nachhaltige Raumkonzepte gedeutet. Die Ethnologin Ana Rosas Mantecón (México) zeigte auf, dass Mexico City in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts von sozialer Inklusion und einer modernen urbanen Kultur geprägt gewesen sei. Heute hingegen sei Mexico City eine unübersichtliche Mega-City, die mit gravierenden sozialen Ungleichheiten und wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen habe. Rosas Mantecón erläuterte zahlreiche soziale und kulturpolitische Projekte, die darauf abzielten, das Stadtzentrum zu revitalisieren und den Bewohnern eine positive Perspektive auf ihre Stadt zu vermitteln.

Die dritte Sektion, *Networks*, untersuchte unterschiedliche Formen von Netzwerken, die sowohl konkret als auch auf der metaphorischen Ebene eine Rolle in

Stadtentwicklungsprozessen spielen. Masayuki Sasaki (Osaka) zufolge verdeutlichte nicht zuletzt die globale Finanzkrise, dass die Zukunft der Stadt weniger in Mega-Cities als vielmehr in kleineren Städten liege. Am Beispiel von Kanazawa, einer Stadt von etwa 450.000 Einwohnern, die dem *UNESCO Global Network of Creative Cities* angehört, zeigte er auf, wie Förderung und Ausbau der lokalen Kulturwirtschaft erfolgreich zu sozialer Inklusion beitragen würden. Gordon Winder (München) untersuchte in seinem Vortrag *Mediating a Global Network in Crisis: The New York Times Maps the Moral Geography of Global Finance* für den Zeitraum vom 12. bis 28. Februar 2009 das Vokabular, mit dem in der *New York Times* die Finanzkrise kartiert worden sei. Dabei zeichnete er die imaginierten Netzwerke nach, innerhalb derer sich New York positioniere, allen voran die USA und New York selbst. Die Architektin und Stadtplanerin Ute Lehrer (Toronto) befasste sich mit dem Bauboom exklusiver Apartmenthochhäuser in Toronto. Diese richteten sich an eine wohlhabende Klientel und deren Bedürfnis nach attraktivem Wohnraum. Lehrer bezeichnet solche Bauten als *vertically networked suburb*, da sie eine umfassende Infrastruktur bereitstellen würden und daher kaum in ihr meist weniger privilegiertes Umfeld eingebunden seien. Paul Waley (Leeds) stellte in seinem Vortrag *Picking a Path Through Networks of Urban Theories Towards Theories of Urban Networks: Japanese and Chinese Cities Within an East Asian Regional Urbanism* die Forderung auf, Stadtentwicklungsprozesse in China und Japan weniger anhand eurozentrischer Theorien zu analysieren, sondern vielmehr kontextualisierte, auf die Besonderheiten von Städten in Ostasien eingehende Ansätze zu entwickeln.

In der vierten Sektion, *Mobility and Built Environment*, ging der Wirtschaftsgeograph Glen Norcliffe (Toronto) der Frage nach, inwieweit Dreirädern in China, in Süd- und Südostasien sowie in Südamerika zukünftig wieder eine tragende Rolle als Transportmittel im innerstädtischen Verkehr zukommen könnte. Norcliffe positionierte die Zukunftsfähigkeit von Dreirädern in dem Spannungsfeld zwischen den Ansprüchen an einen hypermobilen Lebensstil einerseits und der Forderung nach einem nachhaltigen Lebensumfeld andererseits. Der Theaterwissenschaftler Manabu Noda (Tokyo) zeichnete nach, wie sich Shibuya ab den 1920er Jahren zu einem der drei großen Subzentren von Tokyo entwickelte. In den 1980er und 1990er Jahren war Shibuya ein unter Jugendlichen außerordentlich populäres Zentrum für Konsum und Unterhaltung. Anhand von zwei Theaterstücken aus dem Jahr 2004 analysierte Noda detailliert, wie Shibuya zu einem Ort einer heimatlos gewordenen Jugend umkonnotiert werde. Die Architektin Sonja Beeck (Dessau) zeigte in ihrem Vortrag *Paradigm Shift: From Growth to Quality* anhand von Fallbeispielen aus Ostdeutschland die vielfältigen Chancen auf, die Schrumpfungprozesse für die Stadtgestaltung bereit halten können. Aus ihrer Sicht sind Masterpläne ungeeignet,

um auf Schrumpfungprozesse zu reagieren, da diese auf der Vorstellung von Wachstum basieren würden. Vielmehr seien kleinteilige, auf Bürgerbeteiligung basierende Lösungen gefordert. Der Politologe und Stadtforscher Roger Keil (Toronto) stützte sich auf Thomas Sieverts' Begriff der Zwischenstadt, um anhand von Beispielen aus Toronto aufzuzeigen, wie suburbane Zwischenzonen bei Stadtgestaltungsprozessen vernachlässigt würden und entsprechend unattraktiv und gesichtslos seien. Zugleich betonte er, dass viele Elemente der globalen Unterhaltungskultur wie Hip Hop ihre Wurzeln in solchen Regionen hätten.

Die letzte Sektion widmete sich verschiedenen Facetten des *City Marketing*. Der Wirtschaftswissenschaftler Hiroshi Okano (Osaka) thematisierte die Entwicklung von Steuerungs- und Kontrollinstrumenten für eine erfolgreiche Marketingpolitik sowie Möglichkeiten für deren Evaluation. Der Geograph Brett Christophers (Uppsala) zeigte am Beispiel von Croydon im Süden von London auf, wie diese einst wenig attraktive Region durch gezielte Marketing- und Image-Kampagnen aufgewertet worden sei, um anschließend die Grundbesitzer zum Verkauf zu bewegen und die frei gewordenen Grundstücke mit prestigeträchtigen Großprojekten zu bebauen. Der Wirtschaftsgeograph Nicolas Lewis (Auckland) stellte in seinem Vortrag *Branding Auckland: Creating Creativity and Suspending Disbelief* drei Initiativen vor, die darauf abzielen würden, „Auckland“ als eigenständige Marke in der globalen Tourismusindustrie und der Wirtschaft zu positionieren. Lewis stellte angesichts dieser Initiativen die Frage, ob es sich hier nur um konsumorientierte Marketingstrategien handele oder ob tatsächlich die lokale Kreativwirtschaft gefördert würde. Der Raumplaner Klaus R. Kunzmann (Potsdam) unterzog das in seinen Worten *Creative City Fever* einer sehr kritischen Betrachtung. Kunzmann zufolge hat dieses nahezu alle Regionen der Welt erreicht, weshalb zu fragen bleibe, ob dies von Dauer sein werde. Kunzmann vertritt die These, dass die Popularität der *Creative City* in der Unbestimmtheit und Offenheit des Konzepts begründet sei. Aus seiner Sicht wird das wirtschaftliche Potenzial der *Creative Cities* überschätzt, wichtiger wäre es daher, sich mit der Kreativität von und in Städten zu befassen.

Insbesondere nach dem Schlussvortrag wurde intensiv über die Stärken und die Schwachpunkte des Konzeptes diskutiert: Zu letzteren zählt unter anderem die Tatsache, dass Kreativpolitik in den meisten Fällen bisher weder Arbeiter noch Migranten einbezieht.

Die Publikation der Beiträge ist in der Zeitschrift *City, Culture and Society* geplant.

Prof. Dr. E. Schulz, Universität München, evelyn.schulz@lmu.de

Tagungsbericht: Metropolenkultur im Transfer. Orte – Inszenierungen – Netzwerke 1880-1930, Münster, 15.-16. März 2010

Die diesjährige Frühjahrstagung des Instituts für vergleichende Städtegeschichte und des Kuratoriums für vergleichende Städtegeschichte e.V., Münster, widmete sich der Metropolenkultur um 1900, die als Ensemble von Orten, Inszenierungen und Netzwerken kultureller Ausdrucksformen verstanden wird. Mit dem Friedrich-Meinecke-Institut der Freien Universität Berlin hatte es einen kompetenten Partner für eine Zusammenarbeit gewinnen können.

Neun interdisziplinäre Vorträge entfalteten das Panorama metropolitaner (Vergnügungs-)Kultur und gaben Einblicke in die Vielfältigkeit großstädtischer Zerstreuung. Abweichend von der Chronologie der Tagung beginne ich mit dem Abendvortrag von Paul Nolte (Berlin), der als Mitveranstalter am Ende des ersten Tages eine Schärfung des Metropolenbegriffs versuchte. Nach der Klärung der Voraussetzungen für eine spezifische Metropolenkultur in den Jahren um 1900 stellte Nolte die Merkmale derselben vor und schloss seinen Vortrag mit einem Ausblick auf die Jahre nach 1930. Einfach, aber dennoch zentral sei vor allem das demografische Argument. In einer Metropole lebten im Vergleich zu einer Großstadt zunächst einmal viel mehr Menschen. Neben dem geradezu explosiven Bevölkerungswachstum zeichnet sie sich durch eine ebenso beschleunigte Kulturlandschaft aus. Das Freizeitvergnügen erfuhr eine zunehmende Kommerzialisierung und wurde zu einer Ware privater Unternehmer, die den Geschmack des Publikums bedienten. Dies förderte die Entwicklung einer populären Massenkultur, die zu einer teilweisen, temporär oder lokal begrenzten Durchbrechung bestehender Grenzen zwischen den Geschlechtern, sozialen Klassen oder ethnischen Milieus führen konnte. Damit einher ging der Wandel der Kulturlandschaft mit neuen technischen, visuellen und akustischen Reizen.

Kaspar Maase (Tübingen) leitete die Tagung mit einem Überblick über die „Quellen öffentlicher Sinneserregung und Geistesverwirrung“ ein, an deren Beispiel er die kulturellen Angebote und deren Wahrnehmung darlegte. Neben Familie, Kirche

und Schule traten nun „unerwünschte Miterzieher“ der Heranwachsenden, die durch sinnliche Einflüsse drohten, negativen Einfluss auszuüben. Maase zeigte einen Ausschnitt des zeitgenössischen Diskurses über eine konstatierte „Verwahrlosung“ im Zuge der Verbreitung von Schundliteratur und des Zugangs zu sinnlichen Genüssen, angefangen beim Kino über den Kauf von Süßwaren bis hin zu den Gefahren der zunehmenden Begegnungsmöglichkeiten von Männern und Frauen im öffentlichen Raum. Das Wissen um die Lebenswelt von Erwachsenen konnte nicht mehr kanalisiert oder gefiltert werden, denn Jugendliche partizipierten an einer Populärkultur, die in der Regel nur für Erwachsene gedacht und konzipiert war.

Der Einführung in die Problematik der öffentlichen und kommerzialisierten Populärkultur um 1900 folgte der Vortrag von Tobias Becker (Berlin) über die Vergnügungsviertel. Den Vergleich von fünf Vergnügungsvierteln (Paris, London, New York, Berlin, Tokyo) strukturierte er anhand von sieben Merkmalen. So präsentierte er die Viertel als zentrale, liminale, heterosoziale, egalitäre, kosmopolitische, kommerzielle, mediale und theatrale Räume. Auch Becker konstatierte als Merkmal des öffentlichen Metropolenraumes die Tendenz zur Nivellierung der Gesellschaft durch die Vergnügungsmöglichkeiten, durch ein generelles In-Kontakt-Treten mit den oder dem „Anderen“. Der kosmopolitische Raum und dessen Medialität und Kommerzialität zeichnete sich dabei zunehmend durch Reisende und Zuwanderer, aber auch explizit durch Vergnügungstouristen aus, die von einer immer dichter werdenden Infrastruktur (Verkehr, Hotels, Restaurants, Kinos) profitierten.

Die Musik stand im Mittelpunkt der Ausführungen von Sven Oliver Müller (Bielefeld), der Musikaufführungen und deren Rezeption in Berlin, London und Wien vorstellte. Bis ca. 1850 waren die Darbietungen in erster Linie öffentliche, vor allem aber gesellschaftliche und kommunikative Ereignisse, bei dem die „Elite“ miteinander sprach, sich präsentierte und repräsentierte. Der Musikkonsum trat demgegenüber zurück, man hörte selektiv, ignorierte, was nicht gefiel und ließ Stücke wiederholt spielen, die den Geschmack trafen. Eine zunehmende gegenseitige Kontrolle, die Ausbreitung von Stille im Auditorium und der konzentrierte Konsum von Musik wurden ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem wichtigen kulturellen Symbol des Bürgertums. Es kam zudem zu einem Transfer dieser Normen und im Zuge verstärkter gegenseitiger Wahrnehmung sowohl zur Ausformung einer gemeinsamen europäischen Musikkultur als auch zur Ausformung „vertonter Nationalmythen“. Beide Prozesse fanden als Resultat kommunikativer Prozesse im Zuge gesteigerter Medialität parallel statt.

Johanna Niedbalski und Hanno Hochmuth (beide Berlin) präsentierten am Beginn der Sektion über „Inszenierungen“ das „Kiezvergnügen in der Metropole“. Anhand des Beispiels Friedrichshain im Osten Berlins stellte Hochmuth eine Korrelati-

on von Kneipendichte und demografischer Dichte fest, wobei das Sozialprofil des Bezirks zudem das Besucherprofil dieser Etablissements widerspiegelte. Die Funktionen der Kneipen gingen dabei weit über den Getränkekonsum hinaus und stellten vor allem aufgrund der beengten Wohnverhältnisse für die männlichen Hausvstände ein erweitertes Wohnzimmer dar, in denen Frauen lediglich als sexuelle Dienstleisterinnen auftraten. Im zweiten Teil erläuterte Johanna Niedbalski die Nutzung zweier direkt gegenüberliegender Kinos. Das kleine, wenig repräsentative Kino zog aufgrund der niedrigen Eintrittspreise vor allem männliche Arbeiter und Erwerbslose an, die bereits am Vormittag Vorstellungen besuchten. Demgegenüber zog das größere, teurere Kino vor allem Kleinbürger – Männer wie Frauen – an. Bei beiden handelte es sich vornehmlich um lokales Publikum. Angebote wie Theater oder Variété wurden dagegen stärker von Frauen und Familien für Wochenendvergnügungen genutzt.

Die Verbindung von Vergnügung und Politik thematisierte Matthias Warstat (Erlangen-Nürnberg) am Beispiel der Selbstdarstellung der deutschen Arbeiterbewegung nach 1900. Unter der Prämisse, dass Metropolenkultur auch Straßenpolitik sei, zeigte Warstat, dass die kulturellen Einflüsse der Metropole zu einer Erweiterung des Spektrums performativer Darbietungen führten, die sich in einem wachsenden Inszenierungsaufwand niederschlugen. Für die Milieubildung und Selbstvergewisserung waren Versammlungen und vor allem Feste zentrale Ereignisse, denn sie schufen innere Kohärenz, grenzten nach außen ab, konstituierten und perpetuierten Personennetze durch Geselligkeit. Zu den Merkmalen der neuen Praktiken des Feierns in der Metropole gehörten in erster Linie die Integration kommerzieller Attraktionen sowie die Orientierung an Ästhetiken des Theaters. So partizipierte die Festkultur der Arbeiter an der Metropolenkultur durch die Übernahme ihrer Formen und Inszenierungen. Durch die veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen nach 1918 wurde zunehmend der öffentliche Raum in Besitz genommen.

Mit dem Vortrag von Sylke Kirschnick (Potsdam) standen im Anschluss Zirkus, Panoptikum und Variété im Fokus. Die großen Familienunternehmen, hier am Beispiel des Zirkus Busch, verfügten über feste Gebäude, die das Stadtbild auch baulich prägten. Das Publikum, ca. 8.000 Besucher pro Tag, war durchaus gemischt und reichte vom Arbeiter bis hin zum Kaiser, mit dessen Anwesenheit in der eigens erbauten Kaiserloge explizit geworben wurde. Die Vorstellungen besaßen ein festes Programm, das sich aus Darbietungen mit pädagogisierenden, historisierenden und politischen Bezügen zusammensetzte. Zu den zentralen Neuerungen zählte vor allem die Technik: die Elektrizität, aber auch die Flutung der Manege durch absenk- bare Böden. Die Werbung und Reklame-Offensive im öffentlichen Raum fand mit dem Mittel des Superlativs statt. Sprachlich und bildlich prägte der Zirkus somit die

Metropole, in dem er durch sein Programm „Weltpolitik“ (z.B. die Kolonialpolitik Europas) inszenierte und durch die Nutzung sämtlicher metropolitaner Medien im städtischen Raum sehr präsent war.

Die abschließende Sektion zu den Netzwerken leitete Peter Marx (Bern) ein. Am Beispiel der Schauspielerinnen Jenny Groß beleuchtete er Aspekte des Starkults in der Metropole. Er zeigte deren erfolgreiche Strategien und Emanzipationsprozesse auf, die durch Eigeninitiative und Kapitalakkumulation eine „Unternehmerin ihrer selbst“ wurde. Für den Erfolg war nicht nur die Schauspielerin verantwortlich, sondern in hohem Maße die Verflechtungen von Kino, Theater und Mode. Die beschleunigte Zirkulation von Gütern, Ideen und Waren führte schnell in einen europäischen Kontext. Es bildeten sich vor allem vertikale Verflechtungen zwischen Bühne, Modejournalen, Schneidereien und Künstlern. Eine inszenierte Lebenswelt trat somit in den Zuschauerraum und beeinflusste deren Lebenswelt, schuf Verlangen und befriedigte dieses durch die schnelle und gezielte Distribution von Waren.

Der die Tagung beschließende Vortrag widmete sich explizit dem Transfer kultureller Ausdrucksformen. Kerstin Lange (Leipzig) verfolgte am Beispiel des Tangos den Weg der „dances nouvelles“ von der neuen in die alte Welt. Einen besonderen Status hatten bei diesem Transfer die Tanzlehrer als Mittler dieser kulturellen Praktik inne, die sowohl in Frankreich als auch in Deutschland durch Dachverbände und Vereinszeitungen über einen hohen Grad an strukturierter Informationsverbreitung verfügten. Die Tanzlehrerverbände und auch Teile der Öffentlichkeit kritisierten am populären Tango dessen Herkunft aus den Arbeitervierteln. Vor allem in Frankreich wurde aktiv die Französisierung des exotischen Tanzes diskutiert und betrieben. Der Vortrag machte deutlich, dass das Ringen um Deutungsmacht, die grundsätzliche Auseinandersetzung, Einflussnahme oder auch Konkurrenz und Ablehnung von äußeren Impulsen ein weiteres Merkmal metropolitaner Kultur ist.

Im letzten Beitrag fasste Habbo Knoch (Celle) in seinem zehn Punkte umfassenden Schlusskommentar die deutlich gewordenen Linien und Merkmale zusammen: Neben der Beharrungskraft tradierter gesellschaftlicher Muster verliefen parallel zahlreiche Prozesse der Grenzüberschreitung und -überwindung. Dazu trug auch die generelle Begegnung mit zahlreichen fremden Einflüssen bei, sei es auf der Bühne, in der Oper, im Kino oder in der Begegnung mit der großen Zahl an Zuwanderern und Touristen. Damit einher ging die Entstehung einer Dienstleistungskultur, die neue Arbeitsformen, Anbieter und Produzenten hervorbrachte. Die während der Tagung oft betonten Aspekte des Nationalen in Abgrenzung zu den um sich greifenden internationalen Einflüssen ist Ausdruck einer Vergewisserung der eigenen Identität. Viele Prozesse, die angesprochen wurden, zeichnen sich durch eine solche Ambivalenz bzw. Parallelität sich eigentlich widersprechender Prozesse aus.

Die rege Schlussdiskussion machte vor allem eines deutlich: Der Metropolenbegriff harrt noch einer präzisen Definition, denn die Anregung einer stärkeren Auffächerung scheint eher zu einer Verunklarung und Auflösung des Begriffes zu führen, als zu dessen Schärfung. Die Frage nach der besonderen Qualität der Metropole, jenseits der unterschiedlichen Verdichtungseffekte, bleibt somit trotz vieler erhellen-der Aspekte und Teilbeobachtungen offen. Es deutete sich jedoch an, und dies müsste unbedingt durch eine Gesamtschau (über die Analyse von Infrastruktur, Gesundheitswesen, Wirtschaft etc.) sowie durch die Einbeziehung Nordamerikas und vor allem Osteuropas geprüft werden, dass ein wesentliches Merkmal der Metropole als Gefüge von Zentren und Subzentren gegenüber Großstädten oder großen Städten die Flexibilität und der Wandel ist. Sie verfügen zudem über eine hohe Ausstrahlung in den Raum, sei es durch die Hervorbringung, Aneignung, Umwandlung oder kritische Ablehnung von Produkten, sozialen und kulturellen Praktiken. Sie haben eine gewisse Deutungsmacht, an der sich andere Städte orientieren, können Katalysatoren von Entwicklungen sein und Wandlungsprozesse beeinflussen. Die Beiträge der nun folgenden Publikation werden diese Aspekte und Merkmale mit Sicherheit vertiefend darstellen und zu einer Schärfung des Begriffs der Metropole beitragen.

**Dr. Christine D. Schmidt, Institut für vergleichende Städtegeschichte, Münster,
cdschmidt@uni-muenster.de**

Tagungsbericht: Die Stadt jenseits der Mauern. 5. Kolloquium des Arbeitskreises Stadtgeschichte im Verein für Geschichte und Landeskunde von Osnabrück, Osnabrück, 12. März 2010

Die Beziehungen zwischen Stadt und Umland gehören zu den bereits klassischen Themen der Stadtgeschichte. Insbesondere wirtschaftlich und demographisch war die Stadt in regionale Zusammenhänge eingebunden und bildete vielfältige zentralörtliche Funktionen aus. Darüber hinaus war aber die vormoderne städtische Topographie selbst gekennzeichnet von einer Dualität: Den engeren, ummauerten Bezirk umgab ein mehr oder weniger ausgedehntes Areal, das als vorgelagerter Verteidigungsraum dienen konnte und ansonsten vorwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzt wurde. Dieser „Stadt jenseits der Mauer“ widmete sich am 12. März 2010 im Osnabrücker Rathaus das 5. Kolloquium des 2005 gegründeten Arbeitskreises Stadtgeschichte im Verein für Geschichte und Landeskunde von Osnabrück.

Der thematisch weite Bogen des Kolloquiums fand mit nahezu hundert Teilnehmern ein großes Interesse in der wissenschaftlichen wie in der breiten Öffentlichkeit. Schon in seiner Einleitung hatte Nicolas Rügge (Staatsarchiv Osnabrück) die große Bedeutung dieses scheinbaren „Randgebietes“ der Stadtgeschichte skizziert. Über die Allgegenwart landwirtschaftlicher Betätigung in vormodernen Gesellschaften hinaus hatte kommunaler Waldbesitz die Holzversorgung der Bevölkerung langfristig zu sichern, boten die Feldmarken Ansatzpunkte städtischer Territorialbildung. Für Osnabrück kommt hinzu, dass die den bürgerlichen Grundbesitz verwaltenden „Laischaften“, im 19. Jahrhundert von Johann Carl Bertram Stüve als Keimzellen von „unten“ gewachsener Selbstverwaltung gefeiert, in zwei Fällen bis heute bestehen und eine starke Identifikationswirkung ausüben, wie dies auch die heutigen Osnabrücker Stadtteile tun.

Das bemerkenswerte Interesse am diesjährigen Thema belegt die fortdauernde Aktualität der wissenschaftlichen Diskussion um Raumbezüge im urbanen Kontext.

Dabei trug der Programmzuschnitt der Notwendigkeit Rechnung, auch die vormoderne Stadt nicht als Entität, sondern als Teil eines raumübergreifenden Herrschafts- und Wirtschaftssystems zu betrachten. Letzteren Aspekt griff Karsten Igel (Universität Münster) in seinem einführenden Vortrag mit der Frage „Wo endet die Stadt?“ am Beispiel des spätmittelalterlich-frühneuzeitlichen Osnabrück auf. Gegenüber dem Blick auf die städtische Feldmark als unmittelbarem, aber begrenztem Territorium wurde hier die herrschaftliche und wirtschaftliche Durchdringung des Hochstifts Osnabrück in den Vordergrund gerückt, das insbesondere im 15. Jahrhundert in starkem Maße von der Stadt dominiert wurde und sich vielleicht als deren wirtschaftliches Territorium bezeichnen ließe. Diskutiert wurde in diesem Zusammenhang, wie weit sich im Blick auf das Verhältnis von Kathedralstadt und Hochstift im Gegenbild zu den Reichsstädten eine andere Form von Territorialpolitik beobachten lasse, die eher auf eine indirekte Herrschaft bzw. politische Dominanz innerhalb der Landstände zielte. Auf den engeren räumlichen Kontext der Stadt konzentrierte sich Frank Henrichvark (Osnabrück), der die Osnabrücker Feldmark als agrarischen Wirtschaftsraum untersuchte. In Abgrenzung zum aus dem 19. Jahrhundert stammenden Mythos des Ackerbürgers zeigte er mit Blick auf die Besitzverhältnisse und die tatsächliche belegbare Landnutzung die wirtschaftliche Bedeutung auf, die angesichts einer vor dem Dreißigjährigen Krieg gut 10.000 Köpfe zählenden Stadt kaum mehr als für die Versorgung mit frischen pflanzlichen und tierischen Produkten dienen konnte. In der Verwaltung der Feldmark setzte sich im Laufe des 16. Jahrhunderts eine auf Nachbarschaften, den sogenannten Laischaften, beruhende Organisation durch, die als Reaktion auf eine unzureichende oder anderen Interessen folgende Aufsicht seitens des Stadtrats interpretiert werden könnte. Über die umfangreiche Osnabrücker Stadtlandwehr hinaus schaute wiederum Bodo Zehm (Stadt- und Kreisarchäologie Osnabrück) auf das die Stadt umgebende Wegesystem und mit diesem in Zusammenhang stehende Wegesperren und Landwehren, mit denen die Verkehrsführung auf bestimmte kontrollierbare Bahnen gelenkt wurde. Die Untersuchung einer städtischen Einflussnahme auf solche Anlagen stößt allerdings auf ein quellenimmanentes Problem, da eine exakte Datierung mangels entsprechender Funde rein aus dem archäologischen Befund heraus nicht möglich ist und zum Teil um Jahrhunderte divergieren kann.

Auf die größere Räume und Zeitabschnitte betrachtenden Vorträge folgten drei Fallbeispiele für das ausgehende 17. Jahrhundert und das 19. Jahrhundert. Frühneuzeitliche Karten als Beweismittel in Gerichtsprozessen um Grenzziehungen innerhalb der Feldmark stellte Klaus Meinert (Stadt Osnabrück, Fachdienst Geodaten) vor. Die zugehörigen Prozessakten gewähren einen Einblick in die Argumentation mit Karten vor Gericht, die einerseits eine Anschaulichkeit boten, denen aber im

zeitgenössischen Konflikt andererseits eine zu große, protzige Detailliertheit vorgeworfen wurde: So konnte ein bewusstes Weglassen oder Verändern von Bezeichnungen und Elementen die Wahrnehmung von räumlichen Strukturen manipulieren. Entsprechend präsentieren sie als Quelle nur eine konstruierte Raumvorstellung und verraten mitunter mehr über ihre Entstehungszusammenhänge als über die Gestalt des physischen Raums. Als politischen Handlungsraum im Vormärz präsentierte Thorsten Heese (Kulturgeschichtliches Museum Osnabrück) das vor den Mauern Osnabrücks gelegene Bierlokal Muesenburg, das sich nach der Aufhebung der Hannoverschen Verfassung ab 1837 zum wichtigen Versammlungsort der alle Kreise der protestantischen Bürgerschaft der Stadt umfassenden Opposition gegen den König Ernst August entwickelte. Während in der Vormoderne der Auszug aus der Stadt häufig Ausdruck und Verlaufsform von Konflikten innerhalb der Bürgerschaft war, zielt der Gang durch das Stadttor nun eher auf einen schwieriger zu überwachenden und möglicherweise auch in einer rechtlichen Grauzone zwischen Landesherrn und dem immer noch Gerichtshoheit beanspruchenden Magistrat gelegenen Ort. Während zu diesem Zeitpunkt die Grenze zwischen der Stadt und ihrem Umland noch deutlich von der Mauer gefasst wurde, galt der letzte Vortrag von Antje Naujock (Osnabrück) aufbauend auf ihrer kunsthistorischen Magisterarbeit jener Phase, als der ehemals jenseits der Mauern gelegene Raum selbst zur Stadt wurde. Am Beispiel der gegen Ende des 19. Jahrhunderts errichteten Osnabrücker Caprivi-Kaserne stellte sie diese Entwicklung dar, die für die bislang innerhalb der Alten Stadt privat in Bürgerhaushalten untergebrachte Garnison zugleich auch einen Modernisierungsschub bedeutete. Ganz bewusst wurde ein erhöht am Südhang gelegener, windgeschützter, aber zugleich gut mit Frischluft versorgter Bau- platz ausgewählt, um die Gesundheit der Rekruten zu fördern. Gerade dieser Aspekt markiert eindrücklich die Entstehung des Bildes von der „Alten Stadt“ innerhalb des aufgelassenen Mauerringes in der Epoche der „Neuen“, modernen Stadt jenseits der Mauern.

Den Referenten war durchweg eine lebendige, anschauliche Vermittlung neuer Erkenntnisse zu danken. Wo Forschungslücken deutlich wurden, fordern die aufgeworfenen Fragen zur vertieften Beschäftigung mit der Osnabrücker Stadtgeschichte – der sich der Arbeitskreis langfristig verpflichtet weiß – ebenso auf wie zu vergleichenden Betrachtungen. Hier öffnet sich in beiderlei Hinsicht noch ein weites Feld.

**Karsten Igel, Westfälische Wilhelms-Universität Münster,
karsten.igel@uni-muenster.de;**

**Nicolas Rügge, Niedersächsisches Landesarchiv - Staatsarchiv Osnabrück,
nicolas.ruegge@nla.niedersachsen.de**

**Tagungsbericht: Stadtentwicklung mit
Baugemeinschaften –
reiche Erfahrungen, neue Perspektiven.
Tagung des Forums
„Zukunft Bauen“ und des
Bundesverbandes Baugemeinschaften e. V.
in Freiburg, 18.3.2010**

Am 18. März 2010 fand in Freiburg das Forum „Stadtentwicklung mit Baugemeinschaften“ statt, veranstaltet vom Bundesverband Baugemeinschaften e.V. und dem Forum „Zukunft Bauen“. Die Breisgauemetropole ist zum Thema Baugemeinschaften kein unbeschriebenes Blatt. Ausgehend vom Pioniergeist in den 1980ern, der Entwicklung in den folgenden 20 Jahren bis hin zu den Freiburger Erfolgsprojekten Vauban und Rieselfeld steht bereits zu Beginn der Veranstaltung die Aussage, dass Baugemeinschaften „tatsächlich funktionieren“ und in der Stadt Freiburg ein willkommenes Instrument für nachhaltige Stadtentwicklung sind.

Das Forum bietet neben reichhaltiger Information die Möglichkeit zum Informations- und Erfahrungsaustausch. Fachleute berichten aus den unterschiedlichsten Blickwinkeln zum Thema und stellen sich der Diskussion. Ausgangspunkt ist das Wissen um den Mehrwert solcher Gemeinschaftsprojekte in Bezug auf die Qualität städtischen Wohnens. Baugemeinschaften sind Pioniere eines neuen städtischen Wohnens, weg vom Funktionalismus hin zu einer neuen Individualität. Der Gründerzeithaustyp wird zeitgemäß neu entwickelt und suburbane Qualitäten in den Städtischen Raum hinein geholt. Junge Familien prägen oft diese Form der Wohnprojekte. Aber auch immer mehr Architekten nehmen sich der Inszenierung solcher Gemeinschaften an und professionalisieren diese Form der Projektierung.

Wie unterschiedlich Städte mit dem Thema Baugemeinschaften umgehen, wurde im ersten Podium deutlich, moderiert von Wulf Daseking. Ganz klar hier die Rolle der Kommune, die wesentlich das Rollenverhältnis in einem 3-Säulen-Modell

von Investoren, Baugruppen und Einzelbauherr mit beeinflusst. Gezielte Förderung, Kauf von Brachflächen, Möglichkeiten der Grundstücksreservierung sowie der Verzicht auf mögliche Höchstgebote wirken als Katalysator dieses neuen Instrumentes der Stadtentwicklung. Baugemeinschaften sind ein Erfolgsmodell einer bestimmten Gesellschaftsgruppe, meist angesiedelt in der Mittelschicht oft mit akademischem Hintergrund.

Die Stadt Hamburg hat zur Unterstützung von Baugruppen sogar eine regionale Koordinationsstelle eingerichtet, sie bietet Beratung beispielsweise zu Rechtslage und Finanzierungsmöglichkeiten und stellt eine Möglichkeit zur Moderation der Gruppe.

Hier wird bereits eine Problematik offengelegt, die Grundlage des nächsten Podiums war. Baugemeinschaften werden erst zur Gruppe gemacht und versammeln unterschiedliche Individuen. Wer leistet die Moderation dieser Gruppen, wenn seitens der Kommune keine Beratung angeboten wird? Oft landet diese Aufgabe in den Händen der beauftragten Architekturbüros; doch sind Architekten dieser Aufgabe überhaupt gewachsen? Partizipation muss gesteuert werden. Hierbei ist klar zu unterscheiden zwischen der eigentlichen Projektsteuerung und der Steuerung der Kommunikation innerhalb der Gruppe. Die „BauWohnberatung Karlsruhe“, initiiert vom Deutschen Werkbund, bietet eine solche Anlaufstelle.

Der soziale Aspekt ist neben dem städtebaulichen Einfluss ein weiterer Ansatzpunkt, Baugruppen als Instrument der Stadtentwicklung zu nutzen. Integration wird zunehmend mit Baugruppenprojekten verflochten, im Podium „Soziale Integration und Baugemeinschaften“ werden Potenziale für ein soziales Miteinander erörtert.

Das abschließende Podium, moderiert von Prof. Susanne Dürr von der Hochschule Karlsruhe, ergänzte neue Aufgabenfelder, Strategien und Perspektiven. Entscheidend ist hier neben neuen Organisationsformen auch der immer wieder mit Baugemeinschaften in Verbindung gebrachte ökologische Aspekt.

Baugruppen mit Mietern aus dem Ruhrgebiet werden als erfolgreiche Projekte vorgestellt, die in der Tradition der großen Werkssiedlungen neue Formen des Wohnraumes schaffen.

Alexander Grünewald stellte mit der Kommanditgesellschaft ein neues Finanzierungsmodell als wesentliche Voraussetzung für den erfolgreichen Fortbestand des Baugemeinschafts-Modells vor.

Alles in allem ist ein gelungener Rundumblick in diese Form der Stadtentwicklung entstanden, Perspektiven wurden aufgezeigt und Lösungsstrategien erarbeitet. Das Publikum erhielt „viele Antworten auf scheinbar unlösbare Fragen“ (Susanne Dürr) und profitierte von einem gelungenen Erfahrungsaustausch und enor-

men Erkenntnisgewinn mit dem Fazit, dass die Baugemeinschaft ein konkurrenzfähiges Modell ist, dessen Möglichkeiten noch lange nicht voll ausgeschöpft sind.

**Alke Hickel, Hochschule Karlsruhe – Technik und Wirtschaft,
alke.hickel@hs-karlsruhe.de**

**Tagungsbericht: Kloster und Stadt am
südlichen Oberrhein im späten
Mittelalter und in der frühen Neuzeit.
Historisches Seminar, Abteilung
Landesgeschichte an der Universität
Freiburg und der Stadt Neuenburg
am Rhein, 5. und 6. März 2010**

Die vielfältige Städtelandschaft des Oberrheins, die neben zwei bedeutenden Bischofsstädten auch über zahlreiche, in der Größe differenzierende Reichs- und landesherrliche Städte verfügte, eignet sich in besonderer Weise für die Untersuchung der personellen, sozialen, rechtlichen, politischen und nicht zuletzt religiösen Wechselbeziehungen zwischen Kloster und Stadt. Diese wurden im Rahmen der dritten Tagung der Abteilung Landesgeschichte des Historischen Seminars der Universität Freiburg und der Stadt Neuenburg diskutiert.

Die Entwicklung des klösterlichen Lebens am Oberrhein war Thema des Abendvortrags von Sönke Lorenz (Tübingen). Während die frühmittelalterlichen Klostergründungen im Oberrheingebiet fast ausschließlich in der Abgeschlossenheit erfolgt waren, zogen seit dem 11. Jahrhundert die Lebensformen der Stadtbürger neue Formen der Frömmigkeit nach sich. Dieses Bedürfnis nach Religiosität konnten die städtisch orientierten Bettelorden durch ihre Seelsorgetätigkeit und die Betreuung von weiblichen religiösen Gemeinschaften und Begenhäusern besser befriedigen als die feudal strukturierte Weltpriesterkirche. Erst durch die Niederlassung der Bettelorden in den Städten wurde Stadtsässigkeit von Klöstern zum Normalfall, so dass auch auf Abgrenzung ausgerichtete Orden wie die Kartäuser städtische Niederlassungen unterhielten.

Mit der räumlichen Lage der Bettelordenskonvente in den Städten beschäftigte sich Armand Baeriswyl (Bern). Im Gegensatz zur älteren Forschung, die in der häufigen Randlage der Bettelordensniederlassungen eine Hinwendung zu den ärmeren

Schichten sah, betonte er, dass es meist die Städte selbst waren, die den Klöstern ihre Lage zuteilten. Hauptsächlich am Beispiel der Zähringergründungen Bern, Burgdorf und Freiburg im Breisgau zeigte Baeriswyl, dass die Ansiedlung eines Klosters häufig im Gebiet von Stadterweiterungen oder zu verdichtenden Stadtvierteln erfolgte und vermutete, dass die Klöster diese durch ihre Infrastruktur für die Bevölkerung attraktiver machen sollten. Um die Intention der Städte im Einzelfall zu ergründen, sei aber vor allem die genaue Beachtung der „Detailchronologie“ des jeweiligen Ansiedlungsprozesses entscheidend.

Mit der Einbindung von geistlichen Frauen in städtische Lebenswelten beschäftigte sich Sigrid Schmidt (Trier) am Beispiel der Stadt Straßburg. Während besonders die Kanonissen, aber auch Angehörige der städtischen Frauenklöster über ausgedehnte soziale Netzwerke verfügten, sorgte die Einführung der Observanz in den Bettelordensklöstern für ein völliges Kontaktverbot zur städtischen Außenwelt, so dass die Nonnen zu Fremden in der eigenen Stadt wurden. Obwohl der Straßburger Rat die Einführung der Observanz in der Regel förderte, führte diese letztlich zu einer Minderung seines Einflusses auf die Klöster. Dies zeigt sich eindrücklich in der Reformation, als die observanten Frauenklöster gegen den Wunsch des Rats als altgläubige Klöster weiterbestanden.

Dem ambivalenten Verhältnis des vom elsässischen Niederadel geprägten Straßburger Kanonissenstifts St. Stephan zur städtischen Gesellschaft widmete sich der Beitrag von Sabine Klapp (Trier). Einerseits wurde das Stift ab dem 14. Jahrhundert vermehrt vom bürgerlichen Stiftungswesen ausgenommen, andererseits versprachen sich Teile des Straßburger Patriziats von der Aufnahme ihrer Töchter eine Steigerung des Sozialprestiges. Der ständisch exklusivsten Straßburger Frauengemeinschaft gelang es jedoch, diese zurückzuweisen. Auch der Rat hatte keinen Zugriff auf das dem Bischof unterstehende Stift, das immer mehr zum Fremdkörper in der zünftig geprägten Stadt wurde. Erst im Zuge der Reformation gelang es dem Rat, Pfleger in St. Stephan zu installieren und den Konvent 1544/45 in ein protestantisches Damenstift umzuwandeln.

Das Verhältnis der weiblichen Gemeinschaften in Freiburg zu den Dominikanern war Thema des Vortrags von Madlen Doerr (Freiburg). Besonders die Geschichte des wichtigen Adelhausenklosters, 1245 von Papst Innozenz IV. inkorporiert, weist auf das im 13. Jahrhundert schwierige Verhältnis des Ordens zu den weiblichen Gemeinschaften hin. So ließ sich der Orden 1252 von der Betreuung aller inkorporierten Frauenklöster durch den Papst befreien. Davon betroffen war auch Adelhausen, das in dieser Zeit auf Weltgeistliche zur seelsorgerlichen Betreuung angewiesen war. Erst Ende der 1250er entspannte sich das Verhältnis. Insgesamt ist auch nach der Inkorporation nur wenig über die alltägliche Nonnenseel-

sorge (cura monialium) der Freiburger Predigerbrüder bekannt. Die wenigen Quellen lassen jedoch vermuten, dass das Verhältnis nicht immer konfliktfrei war.

Der Vortrag von Klaus Flink (Oberbettingen) thematisierte die wenigen urkundlich überlieferten Berührungspunkte zwischen der 1238 erstmals belegten Neuenburger Johanniterkommende und Rat und Ministerialität der Reichsstadt. Zwar berichten die meisten von einer Kooperation der Kommende und der Stadt, es gab aber auch mindestens eine schwerwiegende Auseinandersetzung. Weitere Berührungspunkte zeigt die Spruchtätigkeit des Neuenburger Rates auf, der 19 Fälle entschied, an denen die Johanniter beteiligt waren. Zusammenfassend bewertete Flink die Beziehungen von Stadt und Johannitern als kontrollierte Partnerschaft und korrigierte so das von der älteren Forschung gefällte Urteil, dass der Orden eine isolierte Stellung in der Stadt eingenommen hätte zumindest teilweise.

Die Geschichte der in den 1230er Jahren entstandenen Freiburger Johanniterkommende und den Aufstieg des ein Jahrhundert später gegründeten Heitersheimer Hauses untersuchte Thomas Zotz (Freiburg). Aufgrund der von den Johannitern betriebenen Armenfürsorge wurde die Freiburger Kommende anders als der Deutschorden nicht nur vom Adel, sondern auch von Ratsfamilien und den aufrückenden Familien der Kaufmannschaft mit Stiftungen bedacht. Das 1335 gegründete Heitersheimer Haus blieb im 14. und 15. Jahrhundert *membrum* des Freiburger Hauses, wurde durch Beschluss der Ordensversammlung 1428 jedoch zum Sitz des deutschen Großpriorats bestimmt. Mit der Verlagerung des Sitzes des Freiburger Komturs nach Heitersheim Ende des 15. Jahrhunderts, dem Ausbau des dortigen Schlosses und der Kreierung des Fürstentums Heitersheim auf dem Augsburger Reichstag von 1548 kann der Prozess einer allmählichen Schwerpunktverlagerung von der Stadt auf das Land als abgeschlossen gelten.

Mit den Beziehungen des Spitalordens der Antoniter zu den Städten Straßburg und Basel beschäftigte sich Elisabeth Clementz (Straßburg). Von der im ländlichen Isenheim (Oberelsaß) gelegenen süddeutschen Generalpräzeptorei des Ordens hingen unter anderem Niederlassungen in den Städten Basel und Straßburg ab, wo der Isenheimer Generalpräzeptor ab Ende des 14. Jahrhunderts regelmäßig das Bürgerrecht erwarb. Eine dadurch bedingte Sonderform der Beziehungen war die Kundschaftertätigkeit des Generalpräzeptors Jean Bertonneau für Straßburg während des Armagnakeneinfalls von 1444. Bertonneau gelang es, mit dem Dauphin und dessen Ratgebern zu verkehren und so wertvolle Informationen an die Stadt weiterzugeben. Nach der durch die Reformation erzwungenen Schließung der Häuser in Straßburg und Basel konzentrierte sich der Orden in der Frühen Neuzeit auf seine ländliche Niederlassung in Isenheim.

Die Geschichte des 1401 vom Basler Kaufmann Jakob Zibol gegründeten Basler Kartäuserklosters war Thema des Vortrags von Elsanne Gilomen Schenkel (Basel). Durch ihre intellektuelle Ausrichtung rekrutierte die Kartause Personal aus dem Absolventenkreis der 1460 gegründeten städtischen Universität wie die herausragenden Prioren Jakob Louber und Hieronymus Zscheckenbürlin. Enge Verbindungen unterhielten die Kartäuser auch zu Basler Buchdruckern, für die sie durch ihre wissenschaftliche Arbeit als Autoren und Redaktoren unersetzlich waren. Besonders eng verbunden war das Kloster dem bedeutenden Basler Buchdrucker Johannes Amerbach, der zahlreiche Werke der Prioren Heinrich Arnoldi und Jakob Louber druckte und dem Kloster von jedem seiner Drucke mindestens ein Exemplar für die Bibliothek stiftete.

Die Bemühungen der Stadt Freiburg am Ende des 15. Jahrhunderts ihre enorme Schuldenlast von 180.000 Gulden zu verringern, war Thema des Vortrags von Tom Scott (St. Andrews). Weil aufgrund nicht geleisteter Zahlungen der Druck der österreichischen Landesherrschaft zunahm, stellte die Stadt 1490 einen Plan zu einer Schatzung auf. Nachdem die Stadt 1492 von Maximilian zusätzlich mit einer Militärsteuer belegt worden war, plante der Rat eine in einem Konzept des Stadtschreibers Ulrich Zasius erhaltene Eingabe an den König, die beklagte, dass sich die Klöster noch immer weigerten den Betrag zu begleichen. Die Stadt war von der Wirtschafts- und Steuerleistung der Klöster jedoch so abhängig, dass es nach erneutem Einwirken Maximilians zu einer Einigung kam, die meist eine Halbierung der zu zahlenden Beträge vorsah.

Dieter Speck (Freiburg) beschäftigte sich abschließend mit der Ansiedlung der Jesuiten am Oberrhein und der damit verbundenen katholischen Erneuerung. Während eine erste Ansiedlungswelle der Herrschaftssicherung der Bischöfe in ihren weltlichen Territorien diente, war eine zweite Welle im habsburgischen Einflussgebiet auf eine Auswirkung auf das Umland ausgerichtet. Eine besondere Rolle spielte dabei Erzherzog Leopold V., seit 1602 Bischof von Straßburg, ab 1619 auch Regent der vorderösterreichischen Lande, der 1617 in Molsheim eine Jesuitenakademie einrichtete und 1620 die Jesuiten in die Freiburger Universität brachte. Leopold baute durch die Jesuiten die habsburgische Machtsphäre am Oberrhein aus und schuf ein Gegengewicht zu den protestantischen Hochschulen in Straßburg und Basel, auch wenn die ab 1632 einsetzenden Kriegswirren diesen Bemühungen ein abruptes Ende brachten.

Durch die vielen auf der Tagung diskutierten Fallstudien konnten für die gesamte Städtelandschaft des Oberrheins gültige Wechselwirkungen zwischen Kloster und Stadt herausgearbeitet werden, beispielsweise die wirtschaftliche Funktion der Klöster oder deren Bedeutung für das Memorialwesen der Bürger. Es wurde aber auch

deutlich, dass die unterschiedliche Größe der Städte, deren Verfasstheit als landesherrliche oder reichsfreie Städte, deren Funktion als Residenz- oder Universitätsstädte und nicht zuletzt die Klosterdichte in den jeweiligen Städten zu unterschiedlichen Funktionen und Rollen der einzelnen Klöster in der städtischen Gesellschaft führten. Spätestens mit der Reformation ist von einer einheitlichen Klosterlandschaft am Oberrhein ohnehin nicht mehr zu sprechen. Ein Vergleich der Wechselbeziehungen von Kloster und Stadt in anderem räumlichen Kontext bleibt Desiderat weiterer vergleichender landesgeschichtlicher Untersuchungen, wobei eine Einbeziehung traditionell ländlicher Klöster mit städtischem Bürgerrecht beziehungsweise Stadthöfen reizvoll erschiene.

Eine Publikation wird als Band der Zeitschrift „Das Markgräflerland“ erfolgen.

**Johannes Waldschütz, Albert-Ludwigs-Universität Freiburg,
johannes.waldschuetz@uranus.uni-freiburg.de**

**Conference report: Transgressive Cities.
Practices and Place,
Urban History Group Annual Conference
at the University of Durham
from 25 to 26 March 2010**

The 2010 UK Urban History Group (UK) annual conference at the University of Durham focussed on the broad topic of Transgressive Cities and attracted over sixty delegates from the United Kingdom and abroad. Sessions explored public space as theatres of transgression; power, authority and trade in medieval towns; ordering the nineteenth-century American city; regulation and resistance in Ottoman cities; and a discussion on new approaches to teaching and theory in urban history. These sessions were accompanied by several workshops that showcased new doctoral research in urban history.

The opening session included two papers that questioned accepted notions of slums and suburbs. Alan Mayne (University of South Australia) explored how research into the material artefacts associated with slums raises questions about the paradigms concerning slum dwellers and the implications this has for understanding contemporary housing policies for the poor in developing countries. In a very different context Michael Law (Royal Holloway, University of London) explored the relationships between mobility and immorality in the form of roadhouse entertainment in early twentieth-century suburban London. Overturning the family-oriented view of the suburbs, Law identified how the new roadhouses made accessible by the motor car provided venues for legal entertainment as well as illicit sexual liaisons. Although very different in time and context, both speakers questioned accepted notions about the relationships between urban spaces and social patterns.

In the session on 'Public spaces as theatres of transgression', Carole O'Reilly (University of Salford), Darragh Gannon (National University of Maynooth, Ireland) and Bronwen Edwards (Leeds Metropolitan University), talked about the ways in which three very different public spaces were construed as sites in which transgressive groups and behaviour were concentrated, displayed and controlled. O'Reil-

ly examined how municipal parks in Edwardian Manchester became 'theatres of transgression' for a variety of behaviours ranging from drinking to sex. She showed how municipal parks became a key battle-ground over which the Victorian spectre of 'rational recreation' reverberated into the twentieth-century. The next two speakers shifted the focus to London. Using a case study of the death of the Irish nationalist leader, Terence Joseph MacSwiney, in Brixton prison in October 1920, Gannon examined the spatial tensions between the public authorities in London and the Irish community. Edwards interrogated the discursive battle over 'the decoration and desecration of London's architecture' for George VI's coronation in May 1937. Played out in the pages of the prestigious *Architectural Review*, Edwards painted a vivid picture of a 'disorganising gorgeousness' in the freshly-painted and streamer-lined streets of Central London. By holding the parade through the main shopping streets, rather than the more conventional ceremonial routes, London embraced a commercialised and professionalized form of pageantry, which hinted at the city's declining status as the epicentre of the British Empire.

Medieval market places were the focus of a session that explored the implications of breakdowns in the economic order in English market towns. Janka Rodziejcz (University of East Anglia, UK) examined how violence was permitted to occur by civic authorities in Great Yarmouth during 1366 in preference to other, potentially more disruptive kinds of conflicts. Louise Wheatley (York University) explored how a case study of fraud in fifteenth-century York could shed light on broader commercial relationships in late medieval towns. Finally, John Lee (York) more broadly considered how urban authorities reacted during times of dearth to regulate mercantile behaviour and maintain order. What linked the papers was an awareness of the importance of place in understanding specific instances of social and economic ruptures in accepted practices. Through the analysis of specific events, each of the speakers was able to question how order was maintained in the market place during periods of upheaval.

'Ottoman microcosms' provided an engrossing session organised by Nora Lafi from the Zentrum Moderner Orient (ZMO) in Berlin. In the context of everyday life in medieval and early modern Ottoman cities, Lafi showed how 'micro transgressions' – those apparently meaningless actions that constitute everyday life, such as a Jewish merchant crossing a Muslim quarter or a woman alone at night in a public street – challenge Western-centric perceptions of Ottoman cities as inherently Islamicist, imperialist and administratively centralised. She was followed by Florian Riedler (ZMO, Berlin) who spoke on 'Diversity, urban space and labour control in nineteenth-century Istanbul. Riedler concentrated on a different type of transgressive actor, the young migrant bachelor, and examined the perceived threat that his

behaviour posed to the established norms and customs of Ottoman Istanbul. The third speaker, also from ZMO, Berlin, was Nazan Maksudyan, who again focused on a different transgressive group, in this case street children, and their threat to what she called 'the new bourgeois urban space' in the late Ottoman Empire. Examining the formation and spread of juvenile reformatories after the 1860s, Maksudyan argued that in the 1860s the municipal authorities identified girls less as a group at risk from poverty and family breakdown as a sustained threat to established social order. As a result, street children could be arrested without charge, particularly for begging, until the 1890s. The modern Ottoman state would be one where the children were neither seen nor heard.

Running parallel was a session on 'Ordering the nineteenth-century city' consisting of three papers: James Campbell (University of Leicester) on slave resistance in Brazilian and US-cities; Andrew Heath (University of Sheffield) on contested ways of understanding the politics of growth in Philadelphia through an analysis of working-class mystery novels and other literary texts, and Kyle Roberts (Queen Mary, University of London) whose focus was on new genres of representing the religious landscapes of New York. Each paper pointed to the ways that different forms of urban order – disciplinary, social and religious – were created, represented, imposed and, in some cases, resisted in diverse urban settings.

A central feature of recent Urban History Group conferences has been the new researcher's forum and this year was no exception. Three separate workshops included presentations by nine doctoral students. The first, 'Urban spaces: real and imagined' included papers by Bess Rhodes (University of St Andrews) exploring the relationship between St. Andrews and the Reformation, Merel Klein (University of Amsterdam) on Amsterdam civic authorities' attempts to readjust the city following the withdrawal of French troops in 1813 and Jens Toftgaard (University of Leicester) who examined the growing importance of central urban spaces in Danish provincial cities (Odense, Aarhus and Aalborg) in the century following 1870. In 'The city as a theatre for social action' Eleanor Janega (University College London) examined radical preaching in fourteenth-century Prague, whilst Andrea Fröhlich (University of Cambridge) discussed power relationships between the central authorities and mining towns in sixteenth-century Hungary. Further doctoral presentations included papers on prostitution in Nantes and Bristol by Marion Pluskota and on shoplifting in Bristol by Matt Neale (both University of Leicester). The business of the new poor law in England after 1834 came under scrutiny by Douglas Brown (King's College London) while Malcom Noble (University Leicester) explored governance issues in early to mid nineteenth-century Birmingham and Edinburgh.

The final session of the conference was itself a transgression from the ordinary proceedings of the Urban History Group. Titled 'New teaching in urban history', two speakers, Richard Rodger (University of Edinburgh) and Malcolm Noble (University of Leicester), gave captivating 'hands-on' presentations on virtual mapping and podcasting respectively. Rodger demonstrated how, by combining nominal data such as business addresses found in trade directories and the censuses with freely available geo-mapping software, urban historians could produce user-friendly maps to aid their research and researchers. Indeed, by side-stepping the steep learning curve and high start-up costs of Geographical Information Systems (GIS), Rodger managed to show, in less than twenty minutes, how mapping could be made simple. Noble then introduced a project at Leicester's Centre for Urban History to make digital video recordings of urban historical research presented by PhD students and new researchers'. We were then treated to a ten-minute film, in which Dr Julie Deeming talked about her doctoral research into the destruction and reconstruction of German cities in the 1940s and early 1950s.

Following these speakers, a round table discussion was organised on the subject of 'Urban theory and the Dyosian legacy'. Four speakers – Richard Dennis (University College London), David Green (King's College London), Simon Gunn (University of Leicester) and Vivian Bickford-Smith (Institute of Historical Research, London, and University of Cape Town) – each gave their thoughts on the influence of H. J. Dyos – the founder of urban history in the UK – on the conceptual and methodological approaches favoured in urban historical research before outlining some of their prospects for future research. Some of the key themes and questions that emerged from this discussion involved the way in which urban historians have consistently redefined their research questions by responding to changing theoretical propositions in the wider social sciences. Dennis advocated greater comparative research, both across time as well as national borders; Green hinted that some of the most dynamic research is currently being done by urban scholars influenced by cultural theory, rather than the more established sociological concepts. Gunn celebrated the way in which the city is being increasingly treated as a material object, worthy of study in itself; while Bickford-Smith intimated that there was scope for new research in interrogating the overlapping hinterlands and inter-connections of urban and rural environments.

Further details of the Urban History Group 2010 conference are available from: <http://www2.le.ac.uk/departments/urbanhistory/uhg/conference-2010>

Dr Shane Ewen, Leeds Metropolitan University, S.Ewen@leedsmet.ac.uk;

Dr David R Green, King's College London, david.r.green@kcl.ac.uk

Tagungsbericht: Elfte Werkstattgespräch zur ostdeutschen Planungsgeschichte, Erkner bei Berlin, 21./22.1.2010

Veranstalter: Wissenschaftliche Sammlungen des Leibniz-Instituts für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS) Erkner (PD Dr. Christoph Bernhardt/Dr. Harald Engler) und Schinkelzentrum (Prof. Harald Bodenschatz) der Technischen Universität Berlin

Das besondere Format der Werkstattgespräche zur DDR-Planungsgeschichte des Leibniz-Instituts für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS) in Erkner bei Berlin besteht darin, dass neben jungen und renommierten DDR-Forschern aus unterschiedlichen Disziplinen auch profilierte Architekten und Planer aus der DDR als Zeitzeugen versammelt sind. Die in diesem Jahr mit mehr als 100 Teilnehmern gut besuchte Tagung wartete unter anderem mit einer prominent besetzten Podiumsdiskussion zum Thema „DDR-Städtebau zwischen Gedächtnis und Geschichte“ auf, mit der das ursprünglich aus Frankreich stammende Konzept der Erinnerungsorte auf die Baugeschichte der DDR bezogen werden sollte. Um die bei diesem Thema vielfach getrennt verlaufenden Diskussionen in Forschung und Öffentlichkeit zusammenzuführen, waren auf dem Podium sowohl Wissenschaftler als auch Architekten und Architekturkritiker vertreten. Die Geschichtswissenschaften vertraten die beiden Historiker Étienne François und Martin Sabrow (beide Berlin), die das Norasche Konzept in die Bundesrepublik „importiert“ bzw. erstmals umfassend auf die DDR angewandt haben. Die Seite der Architekten vertraten drei prominente Akteure der Architektur- und Planungsszene der DDR: Der Rostocker Architekt Michael Bräuer sowie die Architekturkritiker Bruno Flierl und Wolfgang Kil (beide Berlin). Sie führten in ihren Statements unter anderem an, dass nur durch die Wende von 1989 die Altbausubstanz zahlreicher Altstädte in letzter Minute gerettet worden sei (Bräuer), kritisierten andererseits die Rückkehr in die „Vorvergangenheit“ bei der Planung der Ost-Berliner Innenstadt mit dem geplanten Wiederaufbau des Berliner Stadtschlusses als „ungeeignetem Symbol“ für das wiedervereinigte Deutschland (Flierl). Wolfgang Kil wiederum verwies auf die stark veränderten ökonomischen

Rahmenbedingungen der Planung seit der Wende von 1989/90 mit dem seitdem gültigen „Bodenpreisdiktat“ und den Privatisierungen, die zur abrupten Beendigung des städtebaulichen Projekts der Moderne in der DDR beigetragen hätten. Die beiden Historiker sezieren den „urbanen Gedächtnisspeicher“ der DDR-Städte und entdeckten diese als offenes Geschichtsbuch und Ausdruck eines Zukunftsprogramms insbesondere der frühen Phase der DDR-Geschichte. In den unterschiedlich strukturierten Städten in Ost und West hätten sich jeweils verschiedene kulturelle Gedächtnisse herausgebildet (François), wobei die DDR im gemeinsamen kulturellen Gedächtnis der Deutschen bis heute noch weitgehend fehle (Sabrow). Als Fazit wurde festgehalten, dass die noch wenig fortgeschrittene Historisierung der DDR und der anhaltend hohe Grad an politisierten Werturteilen wichtige Ursachen der immer noch schwierigen Vermittlung zwischen der eher von außen analysierenden Geschichtsforschung und stärker normativen Positionen in der Öffentlichkeit und Teilen der Fachwelt zählten.

Bestimmte Themen der DDR-Bau- und Planungsgeschichte werden bis heute besonders emotional diskutiert. Dies galt bei der Tagung insbesondere für die Sektion, die mit „Die Platte“ überschrieben war. Adelheid von Saldern (Göttingen/Hannover) traf mit ihrer Deutung der Platte als baukulturellem Signum der DDR insbesondere bei den anwesenden Zeitzeugen auf lebhaften Widerspruch, aber auch auf Zustimmung. Tanja Scheffler (Dresden) weitete mit ihrem alltagsbezogenen und kulturgeschichtlichen Zugriff der Darstellung der Platte im deutschen Spielfilm die Perspektive auf aktuelle kulturelle Wertungen von Großsiedlungen sowie auf westdeutsche und internationale Beispiele aus. In einer Sektion, die sich mit der DDR-Architektur im Mediendiskurs beschäftigte, unterstrich Stephanie Warnke (Dresden), wie sich die beiden Stadthälften Berlins in der Systemkonkurrenz des Kalten Krieges in den Massenmedien ausführlich repräsentierten und wie beide Seiten trotz der deklarierten Systemunterschiede in ein enges Netz von Wechselbeziehungen eingebunden waren. Torsten Lange (London) rekonstruierte das teilweise beachtliche kritische Potenzial von architekturbezogenen Fachzeitschriften in der DDR. In der Diskussion wurde herausgestellt, dass diese teils eingebunden war, teils erweitert wurde um institutionalisierte Netzwerkverbindungen, wie z.B. die regelmäßigen Treffen der Stadtarchitekten der DDR mit ihren gegenüber dem offiziellen Diskurs teilweise ausgesprochen kritischen Diskussionsforen.

Als besonders aktuell und innovativ erwies sich eine Sektion, die sich mit Gesellschafts- und Sonderbauten in der DDR beschäftigte. Susann Buttolo (Dresden) unterstrich die systematische Entwertung des im Wesentlichen von Werner Hänsch konzipierten Kulturpalasts in Dresden als Vorbereitung einer umfassenden Umgestaltung des letzten Zeugnisses der DDR-Kultur in der Innenstadt der sächsischen

Hauptstadt. Mit dem brisanten, für das Bauwesen der DDR aber durchaus charakteristischen Phänomen der „Schwarzbauten“ führte Philipp Springer (Berlin) eine Strategie im Bauwesen vor, mit dem es findigen Akteuren gelang, an den Planbehörden vorbei eigentlich nicht finanzierbare Objekte, wie zum Beispiel kommunale Freizeiteinrichtungen, doch zu realisieren. Weitere Sektionen des diesjährigen Werkstattgesprächs, bei dem in sieben Themenblöcken insgesamt 17 Vorträge gehalten wurden, befassten sich mit Freiraumplanungen, internationalen Perspektiven am Beispiel von Kaliningrad/Königsberg, den Zusammenhängen von Stadtplanung und Denkmalpflege sowie mit biografischen Zugriffen auf die Planungsgeschichte der DDR.

In seinem Schlussresümee empfahl Harald Bodenschatz (Berlin) eine stärkere Kontrastierung der Entwicklungen in der DDR mit anderen europäischen Ländern sowie eine Erweiterung der thematisierten Untersuchungszeiträume über die Epochen-schwellen vor 1945 und nach 1990 hinaus. „Die einen als beteiligte Zeitzeugen mit einer gewissen emotionalen Innensicht. Die anderen als passive Betrachter mit einer gewissen sachlichen Außensicht“, so fasste Bodenschatz die Besonderheiten des Teilnehmerkreises und der Gesprächsebenen dieses Tagungsformats zusammen.

**Dr. Harald Engler, Wissenschaftlicher Mitarbeiter am IRS Erkner,
Engler@irs-net.de**

Projektbericht: Die Stadt als Buch. Ein Projekt der Robert-Bosch-Stiftung ‚Denkwerk‘

„Geschichte prägt den menschlichen Lebensraum. Nicht nur Spuren der Vergangenheit, sondern auch unterschiedliche Formen von Erinnerung und Erinnerungskultur finden sich in unseren Städten. Diese beiden Bereiche des Alltagslebens bilden den Untersuchungsgegenstand des Projekts „Die Stadt als Buch: Historische Spurensuche im urbanen Raum.“

(Aus dem Vorwort des Projekt-Antrags 2008)

Seit Dezember 2008 besteht ein von der Robert-Bosch-Stiftung ‚Denkwerk‘ geförder-tes Projekt, das sich mit der Stadtgeschichte Münchens auseinandersetzt und den Namen „Die Stadt als Buch: Historische Spurensuche im urbanen Raum“ trägt. Unter der Koordination von Dr. Chr. Kuchler und Dr. J. Kandler wird es dabei Schüle-rinnen und Schülern zweier Münchener Gymnasien (Gymnasium Fürstenried, Obermenzinger Gymnasium) ermöglicht, anhand unterschiedlicher Aspekte die Stadtgeschichte Münchens nach wissenschaftlichen Kriterien zu untersuchen, um auf diese Weise Raumkonzepte unter historischen Gesichtspunkten zu erarbeiten.¹ Hilfestellung erhalten die Schülerinnen und Schüler dabei von Lehrern und Dozen-ten gleichermaßen, die gemeinsam mit Studentinnen und Studenten des Faches Geschichte am Lehrstuhl der Didaktik Geschichte (Prof. Dr. H.-M. Körner) an der Ludwigs-Maximilians Universität München (LMU) das Programm ausarbeiten.

Das Projekt akzentuierte bislang unterschiedliche Aspekte der Stadtgeschichte: in zwei Fällen wurden einzelne historische Orten innerhalb der Stadt fokussiert (Kö-nigsplatz, Ludwigstraße), in einem Fall wurde eine Epoche thematisiert (Mittelalter). Die einzelnen Arbeitsphasen gliederten sich stets in drei Schritte:

- a) Getrennte Bearbeitung der jeweiligen Themenbereiche im schulischen und universitären Rahmen;
- b) Austausch über die erarbeiteten Ergebnisse;
- c) Veröffentlichung der Ergebnisse in unterschiedlichen Formen (Buchpro- duktion, Stadtführung, Ausstellung).

¹ Dr. Chr. Kuchler ist mittlerweile nicht mehr Koordinator des Projekts, da er an die Universität Regens- burg gewechselt ist; seinen Platz nimmt seither Dr. des. D. Arnold ein.

Das methodische Vorgehen im Rahmen des Projekts weist dabei zwei Schwerpunkte auf: Zum einen ist eine chronologische Aufarbeitung der historischen Orte von Interesse; sie sichert den Einblick in die zeitliche Abfolge einzelner Baumaßnahmen und die Veränderungen des Stadtbildes; die Historizität einzelner Stadträume wird somit anschaulich gemacht. Die Schülerinnen und Schüler und Studentinnen und Studenten sehen sich dabei vor der Aufgabe gestellt, die Ereignisgeschichte einzelner Stadträume historisch zu untersuchen. Dazu nutzen sie das reiche Bibliotheks- und Archivangebot in München (insbesondere Stadtarchiv und Kirchenarchiv). Zum anderen verfolgt das Projekt eine dezidiert semiotische Herangehensweise an die Stadt als einem historischen Raum, wobei Fragen nach der Bedeutung einzelner Orte im Zentrum stehen.² Zunächst wird untersucht, welches Bedeutungsspektrum die Orte aufweisen. Anschließend werden einerseits Raumgestaltungspläne und deren Realisierung als Folge von Semantisierungen einzelner Stadträume durch die Stadtbevölkerung zu erfassen versucht; andererseits wird die grundsätzliche Fragestellung nach dem Stadtraum als einem offenen und variablen Makrozeichen aufgeworfen und reflektiert. Die Stadt erscheint somit als „Ort gesellschaftlicher Konstruktion“³.

Bislang wurden drei Aspekte des Münchener Stadtraums untersucht: In einer ersten Phase (Dezember 2008 bis April 2009) widmete sich das Projekt dem Königsplatz. Die erarbeiteten Ergebnisse wurden mit Vertretern der Lehrstühle für Didaktik der Geschichte sowie der Landesgeschichte diskutiert und anschließend für die Buchpublikation ausgearbeitet.⁴ In der anschließenden zweiten Phase (Mai 2009 bis Juli 2009) wurde das Mittelalter in München fokussiert. Die Studentinnen und Studenten der entsprechenden Übung an der LMU (Leitung: Dr. Chr. Kuchler, Dr. J. Kandler) bereiteten die einzelnen Themenbereiche vor. Dabei wurde nicht nur unter inhaltlichen Aspekten gearbeitet, sondern zudem versucht, das Material für die Schülerinnen und Schüler der beiden Gymnasien didaktisch aufzubereiten. In einem Treffen aller Projektteilnehmer wurden die Schülerinnen und Schüler zu Stadtführern ausgebildet, was sie schließlich an ihren Gymnasien (Gymnasium Fürstenried, Obermenzinger Gymnasium) unter Beweis stellen konnten, indem sie im Rahmen des Geschichtsunterrichts Führungen durch das mittelalterliche München durchführten. Am Obermenzinger Gymnasium kam es hierbei zu einer Besonder-

² Zur Frage der Semiotik von Stadträumen vgl. Fritz-Gerd Mittelstädt, Die Stadtgestalt als gestalteter Raum. Semiotik und geographisches Lernen, in: Michael Geiger, Armin Hüttermann (Hrsg.): Raum und Erkenntnis. Eckpfeiler einer verhaltensorientierten Geographiedidaktik. Festschrift für Helmuth Köck anlässlich seines 65. Geburtstags, Köln 2007, S. 172-178.

³ Fritz-Gerd Mittelstädt, Die Stadtgestalt als gestalteter Raum (wie Anm. 2), S. 172.

⁴ Geschichte lernen am Münchner Königsplatz. Schüler erkunden urbane Räume. Hrsg. von Chr. Kuchler und J. Kandler, München 2009.

heit: Eine kleine Gruppe von Schülerinnen und Schülern der 10. Jahrgangsstufe führten Vorschulkinder des St. Laurentius-Kindergartens München-Gern (Leitung: J. Kandler) durch die Münchener Altstadt.

Im aktuellen dritten Abschnitt (Oktober 2009 bis Mai 2010) wird wiederum ein historischer Ort in München untersucht: die Ludwigstraße. Die Ergebnisse sollen in einer Ausstellung im Frühjahr 2010 präsentiert werden.

In Zukunft (bis Juli 2011) werden parallel zwei unterschiedliche Phasen der Münchener Stadtgeschichte fokussiert: Das Obermenzinger Gymnasium wird sich dem Zeitabschnitt der Frühen Neuzeit (1500 bis 1800) und das Gymnasium Fürstenried dem 20. Jahrhundert zuwenden. Dabei wird es zu einem organisatorischen Wandel kommen: Haben bislang die Schülerinnen und Schüler auf Wahlkurs- bzw. Klassenebene die einzelnen Aspekte der Stadtgeschichte untersucht, so übernehmen nun die Teilnehmer zweier wissenschaftspropädeutischer Seminare an beiden Gymnasien die Bearbeitung.⁵ Im Herbst 2010 unternehmen die Schülerinnen und Schüler zudem eine fünftägige Fahrt nach Berlin. Hier soll es an einem anderen Objekt (Berlin) zu vergleichenden Studien kommen, mit dem Ziel, die an München gewonnenen Erkenntnisse intensiver reflektieren und angemessener einordnen zu können. Die Einzelarbeiten werden schließlich in einer umfangreicheren Publikation der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Parallel wird am Obermenzinger Gymnasium bereits seit Juli 2009 eine Website (www.stadt-als-buch.de) aufgebaut⁶, die sukzessive ergänzt wird. Die Grundlage bietet dabei ein Stadtplan, der einzelne historische Orte hervorhebt, die ihrerseits mit Hördateien unterlegt werden. Der Benutzer dieser Website soll einen virtuellen Rundgang durch München durchführen können, wobei zu ausgewählten historischen Orten Hördateien von jeweils etwa 30 Sekunden Länge aufgerufen und abgespielt werden können.

**Dr. Johannes Kandler, Lehrer am Gymnasium München-Obermenzing /
Dozent an der LMU München, JohannesKandler@gmx.de**

⁵ Die Wissenschafts- oder verkürzt W-Seminare sind die Folge der Umstrukturierung des bayerischen Gymnasiums; sie besitzen propädeutische Funktion. Die Schülerinnen und Schüler belegen unter anderem ein W-Seminar, in dem sie anhand eines spezifischen Themas das wissenschaftliche Arbeiten erlernen und praktisch umsetzen. Die Ergebnisse werden abschließend in Form von Seminararbeiten präsentiert.

⁶ Die Website entsteht unter der Aufsicht von Johannes Kandler sowie unter der Leitung von Ben Ansoorge; Mitarbeiter sind die Schüler Sebastian Kohrs und Enrico Stocker (beide derzeit 10. Jahrgangsstufe).

MITTEILUNGEN

Termine

2. Halbjahr 2010

12. – 15. Juli Konferenz: *14th IPHS Conference: Urban Transformation: Controversies, Contrasts and Challenges*
International Planning History Society
Istanbul, Türkei
<http://www.iphs2010.org>
23. – 24. Juli Konferenz: *A Second City Remembered: Rethinking Bristol's History, 1200 – 2000.*
Regional History Centre, University of the West of England; Museum of Bristol
<http://humanities.uwe.ac.uk/regionhistory/rhcnew/Events/conference%20planJuly2010final.htm>
29. – 30. Juli Tagung: *Cityscapes in History: Creating the Urban Experience.*
CAS Center for Advanced Studies,
Ludwig-Maximilians-Universität München.
<http://www.cas.uni-muenchen.de/veranstaltungen/tagungen/cityscapes1/index.html>
20. – 23. August Konferenz: *17th International Seminar on Urban Form: Formation and Persistence of Townscape, Hamburg and Lübeck.*
Institut für vergleichende Städtegeschichte, Universität Münster, und Universität Hamburg.
Münster
<http://www.isuf2010.de/>

1. – 4. September Konferenz: *10th International Conference on Urban History: City and Society in European History*.
European Association of Urban Historians.
Ghent, Belgien
<http://www.eauh2010.ugent.be/>
18. – 20. September Herbsttagung: *Historische Ensembles als städtebauliche Projekte*.
Die alte Stadt e.V., Esslingen
Ravensburg
<http://www.alte-stadt.de/>
24. – 26. September Internationale Tagung: *Understanding City Dynamics. International Conference of the European Urban History Association*.
Urban Research Centre (*LOEWE-Schwerpunkt 'Eigenlogik der Städte'*), TU Darmstadt.
<http://www.politikwissenschaft.tu-darmstadt.de/index.php?id=citydynamics>
30. Sept. – 2. Okt. Konferenz: *Cities Getting Smaller: Modern Crisis or Path to Prosperity?*
Columbia University New York, USA
<http://www2.le.ac.uk/departments/urbanhistory/news>
28. Sept. – 1. Okt. *Über Grenzen*. 48. Deutscher Historikertag, Berlin
dabei 29.9. 15.15-18 Uhr *Grenzziehungen. Projektionen nationaler Identität auf Migranten in europäischen Städten nach 1945* (Sektion von Dr. Bettina Severin-Barboutie, von GSU unterstützt)
29.9. 18 Uhr (HS 1.201) Mitgliederversammlung der GSU mit Verleihung Nachwuchspreis der GSU
12. – 13. Oktober 29. Intern. Tagung des Archivs der Hauptstadt Prag und des Instituts für Internationale Studien der Karls–Universität Prag: *Kinder in den Großstädten seit dem Mittelalter bis zur Industrialisierung*.
Prag.
<http://www.ahmp.cz/eng/>

14. Okt. – 10. Dez. Ausstellung: *Berlin Paris London Chicago. 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung.*
Architekturforum der Technischen Universität Berlin.
<http://architekturmuseum.ub.tu-berlin.de/index.php?set=1&p=451>
- 15.- 16. Oktober Konferenz: *Infrastructures of Home and City: The Problem of Housing in Modern Urban Society.*
Global Urban Studies Program, Michigan State University, USA.
<http://www.urbansciences.eu/agenda.aspx?id=184>
- 25.-26. November Tagung: *Der Kult des großen Plans um 1910. Gestaltung von Metropolregionen in historischer Perspektive*
AK Planungsgeschichte der GSU: TU Berlin
Nähere Informationen demnächst unter:
http://www.geschundkunstgesch.tuberlin.de/fachgebiet_neuere_geschichte/menue/home/
26. – 27. November Tagung: *Der ‚eigenlogische‘ Forschungsansatz in der sozialwissenschaftlichen Stadtforschung: Rekonstruktion - Kritik - Alternativen.*
Center for Metropolitan Studies, TU Berlin.
<http://www.metropolitanstudies.de>
9. – 11. Dezember Internationale Konferenz: *Portrait of the City. Framing the significance of historic urban landscapes.*
The School of Architecture, Landscape and Civil Engineering, University College Dublin.
Dublin
<http://www.portrait-of-the-city.com/>
9. – 11. Dezember Internationale Konferenz: *Portrait of the City. Framing the significance of historic urban landscapes.*
The School of Architecture, Landscape and Civil Engineering, University College Dublin.
Dublin
<http://www.portrait-of-the-city.com/>

1. Halbjahr 2011

28. Juni – 2. Juli

6th ESEH conference: *Encounters of Sea and Land*.
European Society of Environmental History, University of
Turku.
Turku, Finland.
<http://eseh2011.utu.fi/>