

Zur Entstehung der Disziplin Städtebau

Die Formierung des Berufsfeldes der Städtebauer und Stadtplaner zu einer Disziplin im 19. und 20. Jahrhundert ist das Ergebnis äußerst komplexer und nicht immer intentionaler Entwicklungen. Die vorliegende Arbeit versucht diese über die vergleichende Lektüre von Lehrbüchern, Fachzeitschriften und Hintergrundmaterialien der Zeit sowie spätere Übersichtswerke nachzuzeichnen.¹ Viele der Autoren waren in Führungspositionen der Praxis tätig, häufig auch zeitversetzt Hochschullehrer und standen in umfangreichem Gedankenaustausch, was ihre Schriften prägte. Die Bearbeitung konzentriert sich besonders auf die historischen Schnittstellen zwischen Architekt, Städtebauer und Stadtplaner. Im limitierten Rahmen dieser Publikation musste exemplarisch gearbeitet werden.

Der Beginn der Disziplin ›Städtebau‹ wird im Allgemeinen als Folge der Industrialisierung der Städte und ihrer damit verbundenen sprunghaften Einwohnerzunahme gesehen. Die neuen Aktivitäten firmierten nicht unter dem Begriff ›Städtebau‹, sondern unter ›Stadtverweiterung‹, induziert vom Zuzug von Landbewohnern und vormals ländlicher Arbeitsstätten. Zunächst hingenommen vor den Toren der Städte, führte die Entwicklung bald zu obrigkeitlichen Eingriffen in das private Baugeschehen, um die Grundfunktionen Verkehr, Brandschutz, Wasserversorgung, Entwässerung sowie öffentliche Ordnung zu gewährleisten. Hier zeigten sich allerdings deutliche Unterschiede, was in den Ländern für nötig gehalten wird.

Der Quantensprung der Städte wurde in England im Zuge der Industriellen Revolution bereits ab 1780 sichtbar, gefolgt in schwächerer Dynamik von dem in Frankreich und dem noch späteren in Preußen. Nach der Reichsgründung von 1871 gewann die Entwicklung für ganz Deutschland an Fahrt. In England waren da bereits viele Industriestädte über alles zuvor Denkbare hinaus gewachsen. Zwischen 1800 und 1850 verzeichneten Glasgow und Leeds ihre Einwohnerzahl.² London und Paris haben da als Hauptstädte großer Wirtschaftsterritorien längst eine unaufhaltsam erscheinende räumliche Ausdehnung und innere Verdichtung erreilt. Mit der Industrialisierung prägen auch imperiale Machtstrukturen und Repräsentationsansprüche das Städtewachstum.

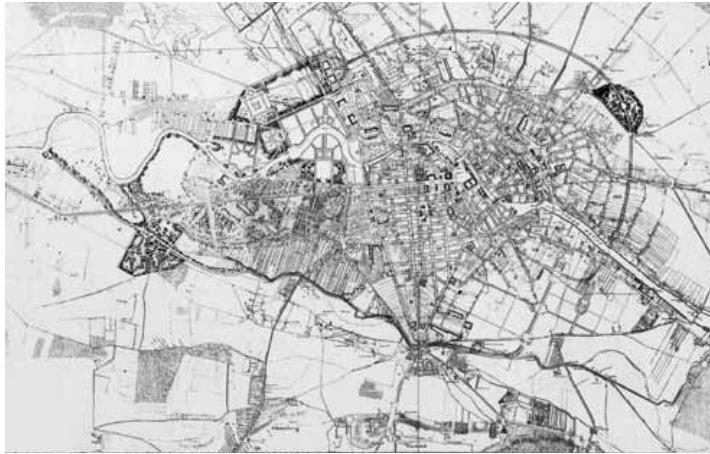
Weite Teile Europas und Nordamerikas wurden sukzessive von dieser Entwicklung erfasst, daher wundert es nicht, dass die Formung des Städtebaus zur Disziplin früh über Landesgrenzen hinwegführte.

Wenngleich die Dimension der Herausforderung völlig neu ist, strukturiert sich das neue Aufgabenfeld nicht auf einer Tabula rasa. In deutschen Landen war das Bebauen von Parzellen mit Rücksicht auf Nachbarschaft und übergreifenden Kontext in lokalen und landesherrlichen Regelwerken fest verankert; sie wurden keineswegs im gleichen Tempo über Bord geworfen, wie sich Stadtverweiterung vollzog. Die Berufsausübung formierte sich daher ebenso lokal, bevor sie sich unter den neuen Bedingungen ähnlicher wird, bis dann nationale Gesetzgebung Vereinheitlichung schaffte. Im deutschsprachigen Raum haben allerdings einige lokale und regionale Besonderheiten bis heute Bedeutung behalten. Und selbst innerhalb der Europäischen Union sind, aller Vereinheitlichung zum Trotz, nationale Prägungen des Berufsfeldes bis heute nicht nur Besonderheit, sondern Normalität.

Wie sehr die neuen Aufgaben die bestehenden Regelwerke herausforderten, lässt sich anschaulich für die Residenzstadt Berlin belegen, die bei uns am frühesten und heftigsten in den Quantensprung gerissen wurde. Noch die südliche Erweiterung der Friedrichstadt von 1732 bis 1738 folgte den herrscherlichen Vorstellungen einer fest umrissenen Struktur endlicher Größe. Die absolutistische Stadtverweiterung wurde von oben gemacht; so hatten die Haushalte nach Aufforderung des Königs die Wohnhäuser auf eigene Kosten zu errichten und hatte jede vierte in der Kernstadt wohnende Familie in die Friedrichstadt umzuziehen.³ So ist es auch noch selbstverständlich, dass der ›Plan der Schmuck- und Grenzzüge‹ des königlichen Gartenbaumeisters Peter Joseph Lenné von 1840, in der Sache bereits ein Erweiterungsplan, den höfischen Vorstellungen des königlichen Auftraggebers folgte, orientiert am klassizistischen Pariser Konzept erster Straßendurchbrüche vor 1800.⁴ Er zeigte einen wohlkomponierten Endzustand. Doch die Grundbesitzer, wichtigste Stütze des absolutistischen Staats, hatten die materiellen Vorteile der Verwertung ihrer Grundstücke im expandierenden Berlin längst erkannt und opponierten gegen die ästhetische Willkür des Planes. Die klassische Qualifikation des höfischen Architekten versagte gegenüber den neuen Realitäten. Für die Aufgaben der Stadtverweiterung waren nun offensichtlich andere Fähigkeiten gefragt. Hier boten sich Chancen für berufliche Einsteiger anderer Provenienz.

Der konkrete Fall kann als symptomatisch für die neue Ära gelten. Nach einem weiteren unfruchtbaren Plan wurde 1859 ein junger Mann namens James Hobrecht mit Feldmesser-, Bauleiter- und Bau-

¹ Das Rondell in Berlin mit dem Halleschen Tor, Wilhelmstraße, Friedrichstraße und Lindenstraße nach einer idealisierten Darstellung, um 1732



2 Peter Joseph Lenné, »Plan der projectierten Schmuck- und Grenzzüge von Berlin und nächster Umgegend«, 1840
3 James Hobrecht, »Bebauungsplan für Berlin und Umgegend«, 1862

meisterabschluss und geringer Berufserfahrung von der zuständigen Berliner Baupolizei mit der Überarbeitung des Lenné'schen Planes beauftragt. Sein 1862 in Kraft gesetzter Generalbebauungsplan wurde bald in schärfster Polemik kritisiert, weil er der baulichen Verdichtung und der Bodenspekulation Tür und Tor öffnete. Die Kritiker schlussfolgerten meist zugleich, dass der Pragmatismus und Mangel an Baukunst dem neuen Regime der Feldmesser auf dem Gebiet des Städtebaus zuzurechnen sei. Das Quellenstudium von Geist und Kürvers aus dem Jahr 1980 zeigt jedoch, wie sehr das Zusammenspiel von Baupolizei und Grundeigentümern hier Regie führte.⁵

Tatsächlich verlief das Ringen um die Städtebaukunst in Berlin weit facettenreicher. Im Zuge der Reform der handwerklich-technischen Berufsausbildung von oben um 1830, die der dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung und dem wachsenden Bedarf an technisch solide Ausgebildeten den Weg ebnen sollte, war die höhere Ausbildung zu Baumeistern um alle Entwurfsübungen und architekturgeschichtlichen Vorlesungen gekürzt worden und die Bauakademie zur Bau gewerbeschule umbenannt und im Verständnis der Architekten degradiert worden. Damit wurde auch für das Bauen der Weg in den politisch ungehemmten Wirtschaftsliberalismus eröffnet. Die vom preußischen Staat verfolgten Bestrebungen führten Absolventen der Bauakademie bereits 1824 in privater Initiative zur Gründung des Architektenvereins (AV), um »der vorherrschenden Geringschätzung deutscher Architektur« entgegenzuwirken. Auch Ingenieure waren in ihm zu Hause.⁶

Zwar führten die Belange der Berufsausbildung die Bauschüler, einem Strohfeuer gleich, auf die Seite der 1848er-Revolution, doch der lange Atem des Engagements für die baukünstlerische Seite des Städtebaus erhielt im Berliner AV seine Heimat. Er bot dem Staat verstärkt von 1848 an in Sachen Ausbildung Paroli und hielt ersatzweise – in offizieller Sicht unbotmäßig – Entwurfsübungen und Monatskonzurrenzen ab und vertrat fortan die gestalterische Dimension des Städtebaus und der zugehörigen Ausbildungsfragen. Hobrecht war hier als vieljähriger Vorsitzender ein geschickter und engagierter Vertreter gegenüber der Bürokratie.⁷

Über die bereits vor 1870 in fast allen größeren Städten gegründeten Architektenvereine entstand früh ein privates System der Fortbildung für Architekten und Ingenieure, mit inhaltlich über die eigene Disziplin hinausgreifenden Vorträgen, Entwurfsübungen und internen

Wettbewerben auch städtebaulicher Art. In der weit über das Lokale hinausführenden Kommunikation zwischen den Vereinen wurde das in vorauselenden Städten gewonnene Wissen zu Fragen der Städteweiterung schnell übertragen und mit wachem Bewusstsein erörtert. Die 1867 vom Berliner AV begründete »Deutsche Bauzeitung« hatte hier großen Anteil. Der Dachverband der deutschen Architektenvereine bildete nach seiner Gründung 1870 ein städteübergreifendes Kommunikationsnetzwerk innerhalb der Architekten und Ingenieure, wobei sich beide Berufsgruppen in der Bedeutung der städtebaulichen Gestalt einig waren.⁸

In Süddeutschland, besonders in Bayern und München, zeigte der Sprung vom Spätabsolutismus in die städtische Bürgergesellschaft eigene Charakteristika. Hier kollidierten die Bevölkerungszunahme, die allerdings vor 1800 innerhalb der Festungsmauern blieb, die Wohlstandszunahme und Regungen einer Bürgergesellschaft deutlich mit dem nach französischem Vorbild etablierten Zentralismus des neuen Königiums – ganz besonders in Fragen der städtebaulichen Entwicklung. Der Staat suchte die Magistratsverfassung der bayerischen Gemeinden immer wieder zu knebeln, nachdem er ihre Beseitigung rückgängig machen musste. Insbesondere das Polizeiwesen, dem die Belange des Bauens zugeordnet waren, wurde nun vom Staat in Gänze beansprucht. Im Ergebnis härtester Auseinandersetzungen entstand in München der Kompromiss einer gemeinsamen Baukommission von Staat und städtischer Selbstverwaltung, die 1804 begründete Lokalbaukommission.⁹ In positiver Wirkung ermöglichte dies, dass sich die alten städtebaulichen und baulichen Regelwerke in die neuen Zeiten hinein weiterentwickeln konnten.

Für Bayern wurde in den baupolizeilichen Bestimmungen von 1830 festgelegt, was unter einem »Civil-Architekten« zu verstehen sei, nämlich »die Tätigkeit für Private, Stiftungen, Gemeinden und Korporationen zur Lösung architektonischer Aufgaben und zu Bauführungen nach eigenen Plänen«.¹⁰ Auch in Preußen waren »Privatarchitekten« von 1830 an zugelassen, aber weiterhin erfolgten alle größeren Bauaufgaben durch den Staat, während der bei Stadterweiterungen immer wichtiger werdende Mietwohnungsbau von Bauunternehmern und Handwerkern getätigter wurde. In München nahmen sich die Architekten im Mietwohnungsbau vorzugsweise der Fassadengestaltung an, die Grundrisse überließen sie den Bauunternehmern.¹¹ In Berlin fertigten diese auch die Fassaden mithilfe vorgefertigter Schablonen.



Die Rahmenbedingungen

In Preußen hatte bereits das Allgemeine Landrecht von 1794 die Baufreiheit garantiert und ein einfaches Baurecht in die Hände der Polizei gelegt; es blieb mit Ausnahme der fortschrittlicheren westlichen Landesteile staatliche Angelegenheit, selbst nach der Einführung der Städteordnung von 1808. Die Baupolizei war befugt, Fluchtrouten für die Anlage neuer Straßen festzusetzen.

Die preußischen Stein-Hardenberg'schen Reformen und die Montgelas'schen in Bayern hatten den Boden von seinen vorherigen feudalen und sozialen Bindungen befreit; in der Folge wurde er ein handelbares Wirtschaftsgut mit Marktpreisen, was auch frühere Gemeinwohlregelungen außer Kraft setzte. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts wurden in fast allen Städten die gesundheitlichen Folgen des Wildwuchses zum kaum mehr beherrschbaren Problem. So wurden in fast allen deutschen Städten zwischen 1850 und 1870 Bauordnungen erlassen, die die bauliche Dichte zu begrenzen suchten. Gleichzeitig dominierte die »Hebung der Volksgesundheit« die Debatte. Großtechnische Infrastrukturlösungen zur Versorgung mit sauberem Trinkwasser und zur Abwasserentsorgung fanden nach gründlicher technischer Vorplanung ab 1870 Verbreitung in Übernahme der in England entwickelten Innovationen.¹²

Zu den neuen beruflichen Herausforderungen gehörte bald der Umgang mit dem nunmehr privaten Besitz an Grund und Boden, der schnell zum knappen und für Spekulation anfälligen Gut wurde. Die in der preußischen Verfassung von 1850 garantierte Unverletzlichkeit des Eigentums erwies sich so als Hürde. Erst mit dem Enteignungsgesetz von 1874 (das zunächst nur für den Eisenbahnbau galt, aber übertragbare Erfahrung vermittelte) und dem Fluchtroutengesetz von 1875 erhielten die Baubehörden Eingriffsmöglichkeiten. Die Abtretung eines Grundstückteils als Straßenland und die Frage der Bemessung der Entschädigung sowie der zu erhebenden Erschließungskosten durch die öffentliche Hand wurde in Preußen auf der neuen Gesetzesgrundlage über hierarchische Amtswege entschieden.¹³

In Bayern, wo den Städten vom Staat keine Enteignungsbefugnisse zur Anlage von Gemeindestraßen zugestanden wurden, unterblieb manches Straßenbauprojekt, wenn nicht der weniger bürokratische Weg privatrechtlicher Einigung zum Erfolg führte. So machten auch die ersten Bauordnungen in Bayern, für München 1863 und für das restliche Bayern 1864, die Abtretung von Straßenbauland von der

Übereinkunft zwischen der Gemeinde und den Bauwilligen abhängig. Der subtile Zwang der bayerischen Einigungswege und der bürokratisch-gesetzliche Weg in Preußen beruhten auf höchst unterschiedlicher Rechtsauffassung und auch auf einem unterschiedlichen Verständnis der Aufgaben des Städtebauers – doch letzten Endes bürokratisierte sich hier wie da das Tätigkeitsfeld.¹⁴

Vor dem rechtlich-institutionellen und wirtschaftsliberalen Hintergrund geriet die eigentliche Städtebaukunst ins Hintertreffen, obwohl oder gerade weil in großem Umfang gebaut wurde. Die pragmatisch ausgerichteten Diskurse in der Fachliteratur bezeugen bis etwa 1880 einen Verlust der stadtbaukünstlerischen Sicht, wie sie das vorausgehende Zeitalter des Spätabsolutismus geprägt hatte. Die neuen Experten der Städterweiterung in den Spitzenpositionen der Gemeinden und des Staats verfügten zumeist dank ihrer Herkunft über einen anspruchsvoller Bildungshintergrund und über Organisationskompetenz. Auch hier stimmt nicht, wie häufig geschrieben, dass nur Feldmesser und Ingenieure das Sagen hatten. Die renommiertesten Fachleute der Städterweiterungen vor 1880, so James Hobrecht, Reinhard Baumeister und Ildefonso Cerdá, hatten neben der Ingenieurausbildung auch Architektur studiert und pflegten den Diskurs mit Architekten. Bemerkenswert ist, dass Cerdá 1855 bis 1859 für Barcelona und Hobrecht 1859 bis 1862 für Berlin bereits eine Gesamtsicht entwickelten, während überall sonst von Fall zu Fall Erweiterungen an die bestehende Stadt angehängt wurden. Aber nur Cerdá tat es weit vorausdenkend aus politisch unabhängiger und übergreifender Sicht, was er mit dem Ende seiner Karriere bezahlte.¹⁵

Die Verbreitung des neuen Wissens über Fachliteratur

Das erste umfassende Fachbuch erschien 1876 unter dem Titel »Städterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung«, verfasst von Reinhard Baumeister in pragmatischer Sicht auf das neue Tätigkeitsfeld. Städterweiterungen waren durchaus kein neues Thema, sie fanden seit etwa 1830 in den größeren Städten statt, aber von 1870/71 an beschleunigten und vergrößerten sie sich. Baumeister hatte die vorausgegangenen Entwicklungen gründlich studiert und eigene praktische Erfahrungen gesammelt; so war er prädestiniert, ein umfassendes Lehrbuch zu schreiben. Er benennt als Hauptaufgaben den Wohnungsbau in großen Dimensionen und die Organisation des Verkehrs innerhalb der sich ausdehnenden Städte.

- 4 Theodor Fischer, Staffelbauplan für München, 1912
- 5 Bruno Möhring, Rudolph Eberstadt und Richard Petersen, Grünflächenplan für Groß-Berlin, 1910
- 6 Hermann Jansen, Wettbewerb Groß-Berlin, Kleinwohnungssiedlung, 1910
- 7,8 Bruno Schmitz mit Christian Havestadt, Max Contag und Otto Blum, Wettbewerb Groß-Berlin, Bebauungsplan Monumentalstadt am Lehrter Bahnhof und neuer Straßenzug auf dem Gelände des alten Potsdamer Bahnhofs, 1910



Die eher nebensächliche Behandlung von Gestaltungsfragen resultiert nicht nur aus seiner Sicht als Ingenieur, sondern spiegelt auch das Verständnis der Zeit wider, das noch vom geometrischen Straßenraster und der Reihung gleicher Gebäudetypen um des einheitlichen Gesamteindrucks willen bestimmt war. Als Mitbegründer des Dachverbandes der deutschen Architekten- und Ingenieurvereine im Jahre 1871 war er mit dem Denken der Architekten bestens vertraut. Seine Aussage »Architektonische Schönheit ist keine Aufgabe der Baupolizei, sie stellt sich von selber ein [...] individuelle Freiheit führt nicht zur Hässlichkeit« verstörte hier allerdings.¹⁶

Erst mehr als zehn Jahre später erschienen zwei weitere Fachbücher: von Hermann Joseph Stübben – Absolvent der Bauakademie in Berlin, Stadtbaumeister von Aachen, dann Vorsitzender der Baukommission in Köln – »Der Städtebau« (1890) und von Camillo Sitte – mit Studium der Architektur, Archäologie und Kunstgeschichte an der Wiener Akademie der Künste und früh Professor ebenda – »Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen« (1889). Die Disparitäten in der Stadtgesellschaft hatten sich verschärft, sozialreformerische Ansätze prägten nun auch die offizielle Politik und führten zu präzisierten Hygieneforderungen und einem reformerischen Interesse am Arbeiterwohnungsbau.¹⁷ Aber auch Gestaltungsfragen wurden bedeutsamer. Der geometrische Gestaltungskanon der Städteerweiterungen zeigte sich nun in den größeren Dimensionen als Erzeuger unerbittlicher Monotonie. Stübben betont daher das »Künstlerische« und »Individualität und Mannigfaltigkeit, eingeordnet in ein übersichtliches Ganzes« im Städtebau.¹⁸ Sitte konzentriert sich ganz auf die ästhetischen Fragen und spricht radikal vom »künstlerischen Mißerfolge des modernen Städtebaus«, denn »in unserem mathematischen Jahrhundert« seien »Stadterweiterungen beinahe eine rein technische Angelegenheit geworden«. Anhand von Planstudien öffnet er den Blick für ästhetische Raumwirkungen im Gefüge der Stadt und fordert, das »Malerische und Mannigfaltige« voranzustellen.¹⁹ Sein Buch wirkte als Fanal auf die Fachwelt und leitete eine neue Sicht auf den Städtebau ein.

Die Jahre bis etwa 1890 zeigten sich als intensiver Lernprozess, in dem grundlegende Bücher die Diskurse in besonderer Weise prägten und ein bedeutsames Mittel der Formierung der Disziplin wurden. Architekten traten von 1890 an wieder stärker in den Vordergrund der städtebaulichen Aufgaben, auch zu Lasten von Juristen.²⁰ Der

wachsende Komplexitätsgrad führte zugleich zu einer engen Kooperation mit Hygienikern, Ökonomen, Bodenrechttern und zunehmend spezialisierten Ingenieuren.

Das neue Selbstverständnis des Städtebaus im Jahrzehnt von 1900 bis 1910

1904 trat neben die »Deutsche Bauzeitung« die Monatszeitschrift »Der Städtebau«, die erste eigenständige Fachzeitschrift für den Städtebau. Konzeptionell vorbereitet von Theodor Goecke und Camillo Sitte, stand sie sowohl für den inhaltlich übergreifenden als auch für den nunmehr als unverzichtbar angesehenen künstlerischen Städtebau. Begrifflich wurde nun die vorausgegangene »Stadterweiterung« vom »Städtebau« abgelöst. Berlin war nicht zufällig der Ort der Gründung. Hier verlief die bauliche Entwicklung im Erstarken der Groß- und Wirtschaftsmächte besonders dynamisch, die neue Rolle Deutschlands verlangte nach städtebaulicher Repräsentation.²¹ Bei beschleunigtem Wachstum als Industriestadt war zudem in großem Umfang Wohnungsbau nachzuholen.

Theodor Goecke (Architekt), Joseph Brix (Bauingenieur) und Felix Genzmer (Architekt), die sich wie weitere nach 1890 in Berlin niederließen und nach 1900 als Professoren für Städtebau an der Technischen Hochschule zu Berlin lehrten, gründeten 1907/08 das »Seminar für Städtebau«, ein Novum nicht nur an deutschen Hochschulen.²² Auch Hermann Josef Stübben, ab 1893 in Berlin, und der Nationalökonom und Bodenrechtler Rudolf Eberstadt lasen hier. 1908 publizierten Brix und Genzmer die »Zyklusvorträge« des Seminars als Grundlagenwerk für »Studierende höherer Semester der Architektur und des Bauingenieurwesens und bereits in der Praxis stehende Architekten, Bauingenieure, Garten- und Vermessungsingenieure«. Sie wurden auch gemeinsam unterrichtet, »um einseitige Ausbildung zu vermeiden«. Der multidisziplinäre Ansatz wollte die künstlerische Sicht mit der technisch-funktionalen zusammenführen und mit juristischen sowie Hygiene- und Wohnungsfragen verbinden. Im Arbeitsgebiet des Städtebaus gehe es nicht mehr um die Wohnung oder das einzelne Haus, das sei die Aufgabe für »Architekten und die Künstler für innere Ausstattung«, sondern um deren »allgemeine Bauart, ihre Lage und Verbindung untereinander«.²³ Das ist das erste Zeugnis einer als eigenständig verstandenen Stadtplanerdisziplin! Sie wurde mit der perspektivischen und quantifizierenden Vorausschau verbunden: Im

6



7



8



Deutschen Reich sei von einem Bevölkerungsüberschuss von einer Million Köpfen pro Jahr auszugehen. Bei den angegebenen Orientierungswerten zu Bewohnerzahl und Wohnungsgröße folge daraus ein Bedarf von 5000 Hektar neuer Siedlungsfläche pro Jahr. Ergänzende Maßnahmen des Straßenbaus, von Verkehrsanlagen und Zweckbauten wurden aufgeführt (daraus wird später die Lehre der Orientierungswerte hervorgehen). Als Trennlinie galt das noch nicht, im Gegenteil gelangte in diesen Jahren das Berufsfeld der Städtebauarchitekten zu neuer Blüte; namhafte Architekten entwickelten nicht nur Generalbebauungspläne, sondern waren in dieser Zeit intensiver Bautätigkeit mit neuen großmaßstäblichen Bauaufgaben zugleich Verfasser architektonisch imposanter Bauten.

Gerade in der Verbindung von funktionalem und ordnungsrechtlichem Denken mit gestalterischen Fähigkeiten, gelang es, die Gesamtstadt in den Blick zu nehmen. Zwei symptomatische Beispiele der Weiterentwicklung seien herausgestellt:

1. Die Staffelbauordnung Theodor Fischers von 1904, aus seiner Zeit als Leiter des Münchner Stadterweiterungsbüros. Sie gibt mit neun Staffeln, etwa als Bautypenklassen zu verstehen, ein räumlich-drei-dimensionales Zukunftsbild der erwünschten Gesamtentwicklung der Stadt, wie auch eine funktionale Unterscheidung der Nutzungsarten je Staffel.²⁴ Was schon gänzlich auseinanderzustreben schien, das Funktionale und das Gestalterische, wird hier virtuos zusammengeführt. Entscheidend für den Erfolg der Staffelbauordnung war die verwaltungsseitige Kooperation von zwei städtebaulich geschulten Juristen mit dem Architekten Fischer, der seinerseits bodenrechtliche Kenntnisse erwarb.²⁵ Solch ungeteilte Kompetenz des Stadtbaumeisters blieb allerdings seltene Ausnahme. Viele Städte behelfen sich mit eher schematischen Zonenbauordnungen in Ergänzung der klassischen Bebauungspläne. Denn das Regelwerk sollte für jede Behörde eindeutig und erlernbar sein. Hier brachte fortan das Ineinander greifen der beiden wichtigsten Planungsinstrumente, Bauordnung und Bebauungsplan, Fortschritte. Auch strategisch zeigte sich Theodor Fischer als Meister: Zur »Ausführung eines Stadterweiterungsplanes [...] möchte ich empfehlen, [...] dass der gesamte Plan mit allen Einzelheiten [...] entworfen werde [...] der Oberbehörde [aber] nicht zur Genehmigung, höchstens zur Erinnerungsabgabe vorgelegt [...]. Aus diesem Plan werden kleinere Stücke [...] herausgeschnitten, in größerem Maßstabe bearbeitet [...] nach Bedarf«, verstanden als Weg gegen die ungenierte Spekulation.²⁶

2. Die Ergebnisse des Wettbewerbs für Groß-Berlin von 1910 für ein zukünftiges Groß-Berlin von fünf Millionen Einwohnern. Die Planung war über die damaligen Stadtgrenzen hinaus gedacht, mit Straßennetz und Verkehrsmitteln, Durchgrünung bis tief in das Stadtinnere hinein, als Reformanspruch des Wohnens und zugleich als Repräsentation der Macht – ganz im Sinne des wilhelminischen Kompromisses der neuen Großmacht. Der Idee nach ging es um Städtebau als Kunst, Wissenschaft und Ingenieurleistung zugleich, um Planung als visuell erfassbarem Städtebau und als Bewusstwerdung der neuen Dimension.²⁷ Die meisten der 15 Teilnehmer konzentrierten sich auf die gestufte Großstadt mit monumental er Mitte – und dieser galt ihr hauptsächlicher Aufwand. Interessant ist das Geltenlassen höchst unterschiedlicher Standpunkte. So erhielten zwei gegensätzliche Arbeiten erste Preise, die von Brix und Genzmer mit Monumentalbauten eines gedachten »Reichsforums« und groß dimensionierten Pracht-

straßen und die von Hermann Jansen, der als einziger auf die monumentale Gestaltung eines Zentrums zugunsten bescheidenerer kommunaler Bauten verzichtete. Auch die drittplatzierte Arbeit der interdisziplinären Arbeitsgemeinschaft Bruno Möhring, Rudolf Eberstadt, Richard Petersen, die weit außerhalb liegende Satellitenstädte vorschlugen, präsentierte ein Reichsforum, das die Wehrhaftigkeit des Deutschen Reiches monumental in Szene setzte.²⁸

Auch dass sich Theodor Goecke, der sich für das Arbeiterwohnhaus und den Kleinwohnungsbau interessierte (er schrieb 1890 und 1892 dazu in der *>Deutschen Bauzeitung<*) und Camillo Sitte, der Gestalter von Straßen- und Platzräumen, zusammentaten, um 1903 die neue Zeitschrift *>Der Städtebau<* vorzubereiten, belegt die Dialogfähigkeit innerhalb der Strömungen des Städtebaus. Während Sittes Interesse sich auf den öffentlichen Stadtraum beschränkte, sah Goecke im Wohnbedürfnis der Arbeiter die entscheidende Herausforderung und deutete mit seiner Schlussfolgerung, »den Bebauungsplan nach den Wohnungen entwerfen«, den Städtebau diametral um: Sein Hauptanliegen war der aus dem Wohnen von innen her gedachte Baublock.²⁹ In dieser Phase hatte der Architekt die Führungsrolle im Städtebau wiedererlangt, aber er brauchte dazu das interdisziplinäre Team. Eine wesentliche Rolle nahm hier der Nationalökonom Rudolf Eberstadt ein, Kenner des internationalen Bankenwesens und der Bodenspekulation, der bei Bebauungsplanung und Wohnungsbau mit renommierten Architekten zusammenarbeitete und wissenschaftlich fundiert zu allen Fragen des Städtebaus publizierte. In seinem zwischen 1909 und 1929 mehrfach aktualisierten *>Handbuch für Wohnungswesen<* schlussfolgert er: Erst im Zusammenwirken der drei großen Disziplinen Verwaltungslehre, Technik und Volkswirtschaft entstehe die Wissenschaft des Städtebaus.³⁰

Internationale Beziehungen und Einflüsse

Architekten und Baumeister standen spätestens seit dem Mittelalter in Europa im Austausch, über Reichs- und Ländergrenzen hinweg; Stile übertrugen sich bis in die entlegensten Gebiete. Europaweite Reisen als konkreter Anschauungsunterricht gehörten zum Berufsbild. Daher wundert es nicht, dass die Stadterweiterer schon früh im 19. Jahrhundert über die nationalen Grenzen schauten. Die Wechselwirkungen gingen in beide Richtungen, der deutschsprachige Raum lernte insbesondere vom vorauselgenden England, das wiederum blickte besonders nach 1870 auf die wohlorganisierten Stadterweiterungen in Deutschland. In Frankreich erzeugten schon ab Mitte der 1850er-Jahre die Haussmann'schen Straßendurchbrüche Interesse in Deutschland. Auch die Anlässe waren international: In den europäischen Ländern stiegen fast überall die Bevölkerungszahlen, es wanderten massenhaft Menschen in die Städte; die Choleraepidemien nach 1830 übersprangen Landesgrenzen und trafen die dichtest besiedelten Gebiete; die Städte begegneten ihnen mit ersten Stadterweiterungen und Eingriffen in die Bausubstanz, in London seit 1848, im Haussmann'schen Paris 1853 bis 1869, in Wien von 1857 an, in Barcelona seit 1859, in Florenz seit 1864, in Brüssel 1867 bis 1871.³¹

So bereisten bereits 1847 die Wohnungsreformer Victor Aimé Huber und Carl Wilhelm Hoffmann England, um angesichts der steigenden Dichte in Berlin die englische Lösung gering verdichteter Reihenhausquartiere zu besichtigen, die dort in großer Zahl auch für weniger Bemittelte im Erbpacht- oder Leasing-System entstanden.

1862 wird in Hamburg der englische Ingenieur William Lintley mit Planung und Bau einer neuen Kanalisation beauftragt. Sie setzte die Maßstäbe für Hobrecht, der nach einer Bereisung Englands eine entsprechende Planung 1872 für Berlin in Angriff nahm.

England

In England, das dank seiner Insellage nur wenige befestigte Städte hatte, setzte die Expansion in das Umland schon früh ein und verdichteten sich die Städte weit weniger als in Deutschland. Das Einfamilienhaus blieb die Norm auch für die Unterschichten. Die Entwicklung geschah entlang der fortbestehenden mittelalterlichen Radialstraßen, nur Querstraßen wurden ergänzt. Auch waren es die Grundbesitzer gewohnt, notwendiges Straßenland unentgeltlich abzutreten. Erst von 1900 an stieß das Aushandeln zwischen Bürgern und dem *>Local Government Board<* an seine Grenzen. Öffentliche Intervention wurde mit dem Auftreten von Seuchen zur unbedingten Notwendigkeit.³² Doch der *>Public Health Act<* von 1875 fand am extremen englischen Wirtschaftsliberalismus schnell seine Grenzen. Man ging davon aus, dass der Markt die Wohnungsversorgung hinreichend regele und konzipierte Interventionen zum Vorteil der Grundbesitzer mit der Folge unverhältnismäßiger Mietpreisseigerungen.

England praktizierte früh den Zugriff auf heruntergekommene Bausubstanz in Armutsgebieten. So entstanden bereits 1865 örtliche Sanierungsgesetze für vier englische Städte. Aber solche Sanierungsprogramme belasteten die öffentliche Hand mit hohen unrentierlichen Kosten, während die Gewinne aus den Verbesserungen in private Taschen flossen. *>There was no doubt that the usual effect of public improvements was to raise land values<*, konstatierte William Ashworth.³³

Mit ihrem rechtlichen Schutz des Privateigentums und der liberalen Ablehnung obrigkeitlicher Eingriffe stellten sich die Engländer angesichts der Entwicklungen auf dem Kontinent erstaunt die Frage, ob das weitere Wachstum der Städte nun tatsächlich Pläne brauche. Pläne erschienen ihnen höchstens sinnvoll, wo es um hervorgehobene Gestaltung ging wie bei den Ensembles des Architekten John Nash um 1820, um dem bürgerlichen Wohnen ein herrschaftliches Gepräge zu geben, oder auch bei den eindrucksvollen Fabrikstädten wie Saltaire und Bournville aus der Hand philanthropischer Unternehmer im späteren 19. Jahrhundert.³⁴

Auch in England waren Architekten und Ingenieure im Städtebau noch nicht getrennt. Der Ingenieur James Vetch und der Geodät James Butler Williams waren mit ihren technischen Infrastrukturen die wahren Entscheider der Städteplanung. Erst in den späten 1890er-Jahren stellte sich die Frage nach städtebaulichen Reformen und *>Town Extension Planning<*, induziert vom planerischen Tun in Europa und insbesondere Deutschland wie auch von Howards Gartenstadttidee, die die Wachstumsbegrenzung der großen Städte oder gar ihre Auflösung über den Bau sich selbst versorgender *>Garden Cities<* fernab der alten Zentren wollte. Aber schon um 1906 wurde aus der autonom gedachten *>Garden City<* der Gartenvorort als Teil der Städteplanung. *>The Suburban Solution<*, das Leben im Vorort, war von 1890 an das erklärte Ziel aller Wünsche. *>Garden City Planning<* wurde sogar zum Synonym für Town Planning.³⁵

Thomas Coglan Horsfall, ein schwärmerischer Reformer, hatte kurz nach 1890 deutsche Städte bereist und verfasste 1904 tief beein-

druckt das Buch *>The Improvement of the Dwellings and Surroundings of the People: The Example of Germany<*. *>Germany<* stand bei ihm für Planung, Landerwerb, Aufschließung, sorgfältige Vorbereitung und Durchführung. Manchester, Birmingham und Liverpool führten darauf den *>extension plan<* nach deutschem Vorbild ein. 1908 machte dann ein Gesetz das Aufstellen von Städtebauplänen für alle Städte ab 50 000 Einwohnern verbindlich. Dies beförderte wiederum die Professionalisierung des *>Town Planning<*, der seit 1906 übliche Begriff. Doch scheint es nicht allein die Publizität von Horsfalls Buch zu sein, es waren auch die sich ankündigenden politischen Umbrüche auf dem Kontinent, die 1919 städtebauliche Reformen auch in England auf die Tagesordnung setzten.³⁶

1909 wurde die School of Civic Design in Liverpool gegründet, 1914 das Town Planning Institute (TPI) in London. Es bezog seine Mitglieder vom Royal Institute of British Architects (RIBA), dem Institute for Civil Engineers und der Surveyors' Institution. TPI und RIBA nahmen intensiv Einfluss auf die Ausbildung. Das RIBA sah es mit Besorgnis, dass die Mehrheit der Architekten die urbane Entwicklung nicht verstand und das Aufstellen von Plänen und die Lenkungsfunktion weitgehend an andere Berufsgruppen verloren hatte. Um ihnen die Funktion des obersten Koordinators im Städtebau zurückzuholen, sorgte es für die Erweiterung der Architektenausbildung um das Fach *>Town Planning<*.³⁷

Frankreich

Das System der vielen kleinen Städte im Frankreich des 17. Jahrhunderts war im 18. unter dem erstarkenden Zentralismus bereits wieder verkümmert. Doch hatten um 1800 neben der Metropole Paris mit 550 000 Einwohnern Lyon, Marseille und Bordeaux bereits eine Größe von jeweils rund 100 000 Einwohnern erreicht. Anders als England erlebte Frankreich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts keine Bevölkerungszunahme. Paris wuchs in dieser Zeit auf Kosten der ländlichen Gebiete.

1607 hatte Heinrich VI. bereits die Genehmigungspflicht für Neubauten an Durchgangsstraßen eingeführt. Vor der Revolution erhielt Paris ein umfangreiches Regelwerk, das zum Beispiel die Gebäudehöhen von der Straßenbreite abhängig machte. Es wurde in die napoleonische Gesetzgebung 1807 übernommen. Damit waren die Städte berechtigt, Pläne des zukünftigen Alignements (Fluchtpläne) aufzustellen. Diese mussten vom Département und von der Zentralregierung genehmigt werden. Für eingezogenes Straßenland wurde entschädigt, gleichzeitig wurden realisierte Wertsteigerungen besteuert.³⁸

Der per Staatsstreich an die Macht gekommene Napoleon III. hatte in England die Bedeutung einer modernen Infrastruktur für die aufstrebende Wirtschaftsmacht erkannt und übertrug den Ausbau von Eisenbahn- und Kanalnetzen auf Frankreich. Für Paris beauftragte er 1853 den Präfekten des Seine-Départements Baron Haussmann mit der Realisierung umfangreicher Straßendurchbrüche zusammen mit Kanalisation und Wasserleitungsbau. Sie ähneln nur äußerlich denen des Planes von 1793 mit majestätischen Straßen, die auf wichtige Plätze und Monamente ausgerichtet waren. Der Haussmann-Plan von 1866 folgte der neuen Logik, gesamtstädtische Verbindungen zu schaffen. Haussmann soll dazu ganz Paris zu Fuß durchlaufen haben.³⁹ Mit den Durchbrüchen wurde zugleich die Slum-Beseitigung in etli-



chen der unergründlichen Pariser Hinterzonen eingeleitet. Die bestorganisierten Immobilienpekulanten profitierten von Insiderinformationen, kauften im Vorfeld die Abrissgrundstücke auf und konnten auch noch hohe Entschädigungen durchsetzen.⁴⁰ Doch hatten sich damit die Problemgebiete nur räumlich verlagert. Explodierende Kosten und soziale Unruhen führten 1870 zur Entlassung Haussmanns, das Entstehen der Pariser Kommune ein Jahr später konnte so nicht mehr aufgehalten werden.

Françoise Choay weist darauf hin, dass die mantraartige Kritik an Haussmann seine eigentlichen Leistungen in Vergessenheit geraten ließ; tatsächlich war er ein auch wirtschaftlich versierter Verwaltungsfachmann, der den Straßenbau als Chance sah, Paris zu einem einheitlichen Markt der Warenzirkulation umzubauen.⁴¹ Damit scheint Haussmann der Erste gewesen zu sein, der als Planer die Stadt als ein Ganzes mehrdimensional ins Auge fasste.

Nach 1890 erhöhte sich der Druck auf Paris durch Zuzüge und Industrieentwicklung erheblich. Mangels systematischer Stadtverweiterung entstand eine extreme Überbauung der Grundstücke, im Zuge derer selbst private Gärten der Innenstadt in Bauland verwandelt wurden. 1902 meldeten sich Eigentümer und Architekten lautstark zu Wort und verwiesen auf die spektakulären Planungen in anderen Ländern. Der kurze Aufwind erlahmte in exaltierten Fassadendekorationen, zu sehr dominierte noch die spätfeudale Stadtverschönerung die Köpfe. Erst 1919 erhielt Frankreich ein Planungsgesetz, das dem englischen von 1909 nahekam.⁴² Die sukzessive Verdichtung der Pariser Innenstadt war nicht nur im Interesse der einflussreichen Grundbesitzer, die von den stets anwachsenden Bodenwerten profitierten, sondern entsprach auch den urbanen Lebensgewohnheiten der besseren Gesellschaft, die hier residierte und sich vergnügte, sich im Sommer jedoch ins kühlere ländliche Umland zurückzog.

Folge der enormen Verdichtung ohne Plan war die Überlastung der Verkehrswege. So war es wieder ein Ingenieur, der auf Abhilfe sann: Eugène Hénard. Er erfand bereits 1906 den Kreisverkehr für die steigende Autoflut und trug funktionale Aspekte in die Diskussion. Er wurde der erster Präsident der *>Société Française des Urbanistes<*, der weltweit ersten berufsständischen Planerorganisation.⁴³

Auch in Frankreich schufen philanthropische Industrielle Werksiedlungen und Industriestädte mit hohen Standards in eigener Regie, so Jules Siegfried in Mülhausen im Elsass mit seiner *>Cité Ouvrière<*.

Er entfaltete weitreichende Aktivitäten mit seiner Planung von Le Havre und der Gründung der *>Société française des Habitations à bon Marché<*. 1894 konnte er auch ein Gesetz zu Steuervergünstigungen für selbst genutzten Arbeiterwohnungsbau durchsetzen. Für die Planungsbewegung wird sein *>Musée social<* zur bedeutungsvollsten Einrichtung. Hier finden bis 1914 die Planungsdebatten statt, mit denen Anschluss an den internationalen Stand gesucht wurde.⁴⁴

Zwischen 1900 und 1914 waren französische Architekten äußerst erfolgreich bei internationalen städtebaulichen Wettbewerben, nicht zuletzt aufgrund der an den Écoles des beaux-arts erlernten elaborierten Zeichentechniken. Man sah daher wenig Grund, die Ausbildung zu verändern. Nur die 1917 gegründete *>École des hautes études urbaines<* erweiterte den Städtebauentwurf um ein übergreifendes Fächerangebot.⁴⁵ Tony Garnier blieb mit seinem 1899 bis 1901 gezeichneten Frühwerk *>Une cité industrielle<* die Ausnahme der Verbindung von sozialem Denken und architektonisch-städtebaulicher Perfektion. Es blieb nicht allein Utopie, wie die Übertragung seiner Architekturvorstellung in realisierte Bauten in Lyon zeigt.

Vereinigte Staaten von Amerika (USA)

Im Land der großen Weiten und freien Natur wurde das vehemente Stadtwachstum des 19. Jahrhunderts mit immer weiter ausufernden Siedlungsbereichen bald als Verlust empfunden, der Wunsch nach neuen Stadtparks entwickelte sich zu einer breiten Bewegung. So wurden in den USA die Landschaftsarchitekten früh zu Akteuren des Städtebaus. Dieser entwickelte sich in Privatinitiative, wie das folgende Beispiel zeigt: Nachdem die *>City Beautiful-Bewegung<* um 1900 um sich griff und die Chicagoer Weltausstellung von 1903 mit Ideen des Städtebaus vertraut machte, beauftragte der einflussreiche *>Commercial Club<* 1909 die Architekten Daniel H. Burnham und Edward H. Bennett mit einem Plan für Chicago, um dem chaotischen Wachstum eine ästhetische Ordnung zu geben, von der man sich auch ökonomischen Vorteil versprach. Hauptpunkte waren ein neues Verkehrssystem, eine Abfolge von Parks, repräsentative Bauten im Stadtzentrum sowie eine ausgreifende regionale Perspektive für das erwartete langfristige Wachstum Chicagos.⁴⁶

Da die Kommunen nur geringe Befugnisse gegenüber dem Privat-eigentum hatten, waren die hochfliegenden, stets exquisit gezeichneten Pläne amerikanischer Städtebauer dazu verdammt, Visionen zu

9 »Plan des artistes« zur Umgestaltung von Paris, 1793

10 Georges-Eugène Haussmann, Plan zur Umgestaltung von Paris, von Alphand 1867 publiziert

10



bleiben. Dennoch entstand ein breiter Berufsstand an »city planners« und Landschaftsarchitekten, die mit Hingabe solche Pläne zeichneten, aber nur im glücklichen Fall privater Arrangements davon etwas umsetzen konnten. So entstand ein anderes Verständnis der städtebaulichen Aufgaben. Im Rahmen des von sozialen Bindungen unabhängigen Privateigentums und einer Wirtschaftsordnung, die dem Einzelnen das Recht auf ökonomischen Erfolg in höchster Priorität garantierte, war der »planner« ein nachgeordneter Dienstleister partieller Interessen. Seltsamerweise etablierte sich gerade in diesem Kontext der Begriff »Planung«; diesem Phänomen werden wir später in der Bundesrepublik Deutschland wiederbegegnen.

Andere Länder

Stadterweiterungsgesetze entstanden zwischen 1864 und 1875 für Spanien, Italien, Belgien, Schweden und Österreich-Ungarn. 1885 folgte ein örtliches Sanierungsgesetz für Neapel, 1893 dergleichen für Prag, 1895 ein allgemeines für Spanien.⁴⁷

Schon 1859 trat in Barcelona, Hauptstadt Kataloniens und größte Industriestadt Spaniens, der bereits erwähnte Militäringenieur Ildefonso Cerdà mit dem überhaupt ersten Plan zur Stadterweiterung hervor. Vorausschauend legte er für die wachsende Stadt einen Gesamtplan mit relativ kleinen Baublöcken einheitlicher Größe vor, um nachträgliche Verdichtung zu erschweren. Massive Widerstände der lokalen Politik, der Grundeigentümer und Architektenverbände verhinderten die Verabschiedung. Nach vielen Komplikationen wurde er schließlich in reduziertem Umfang realisiert. Sein Buch »Teoría general de la urbanización« von 1867, das als erstes theoretisches Werk zum Städtebau gilt, durfte indes nicht publiziert werden und ging verloren. Es wurde erst 100 Jahre nach seinem Tod zugänglich und konnte daher die Städtebaudebatten des 19. Jahrhunderts nicht befruchten.⁴⁸

Für die dynamisch wachsende Vielvölkermetropole Wien der Doppelmonarchie Österreich-Ungarn erschloss der Ringstraßenwettbewerb von 1858 in erheblichem Umfang neue Bauflächen. Salzburg und Linz gaben sich sogar schon 1846 Vorgaben zur »Regulierung«, um Straßenlandausweisungen abzusichern. Budapest, die andere Hauptstadt, verabschiedete schon 1874 einen Bauzonenplan.⁴⁹ Noch vor dem städtebaulichen Seminar in Berlin las 1901 Karl Mayreder an der TH Wien über Städtebau und Eugen Fassbender veröffentlichte

1912 sein Lehrbuch »Grundzüge der modernen Städtebaukunde«. Österreich war in die entwickelte Städtebaudebatte des deutschsprachigen Raums nicht nur eingebunden, sondern war innovative Kraft, zudem wurde das Wissen von hier in die anderen Sprachräume Ungarns, Böhmens und Mährens übertragen.

Internationale Verflechtungen 1900 bis 1914

Das deutsche Know-how der Stadterweiterung wurde in England erst nach 1900 im Rahmen der zunehmenden internationalen Diskurse zur Kenntnis genommen; der Konkurrent um die Weltmacht wurde bis dahin ignoriert. Als die Bismarck'schen Sozialreformen als Befriedungsstrategie in das englische Blickfeld traten, tat es auch die nunmehr wohnungsreformerisch ausgelegte Stadterweiterung. Kurz vor Beginn des Ersten Weltkriegs rückte Großbritannien (wie auch Frankreich) wieder auf Distanz zum Deutschen Reich. Bis 1914 wuchs der internationale Diskurs zu einer kosmopolitischen Bewegung wechselseitiger Befruchtung an. Postbeförderung per Zug, bald auch Luftpost, Telegrafie, schnellere Dampfschiffe zwischen den Kontinenten und ausgedehnte Eisenbahnnetze führten in ein neues Zeitalter der Kommunikation. Zugleich wurde der Wirtschaftsliberalismus englischer Prägung zur internationalen Leitidee. Man fieberte der Informationsübermittlung und Diskussion auf internationalen Kongressen entgegen, doch gingen dem Städtebau andere Disziplinen voran.

Den internationalen städtebaulichen Diskurs beförderten ab 1904 die monatlich erscheinende Zeitschrift »Der Städtebau« aus Berlin, die Zeitschrift »The Garden City« aus London und ab 1910 die Zeitschrift »Town Planning Review« aus Liverpool, alle drei mit aktuellen internationalen Kurzberichten. Herausragende internationale Wirkung entfalteten 1893 die Weltausstellung in Chicago, 1898 der Congrès International de l'Art Public in Brüssel, die Städtebauausstellungen 1903 in Dresden und 1910 in Berlin und Düsseldorf, die die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs zu Groß-Berlin und Planungen zu den wichtigsten Großstädten Europas und der USA präsentierten. Im gleichen Jahr folgten eine Städtebauausstellung und ein Kongress in London, zu der Raymond Unwin, renommiertester englischer Architekt und Planer, Pläne aus der Berliner Ausstellung mitnahm. London beförderte die Debatte zwischen Städtebaukunst und wissenschaftlichem Credo. Obwohl nach Vorgabe der Organisatoren Design voranstehten und soziale sowie Hygienefragen vermieden werden sollten,

konfrontierte der international hoch angesehene Patrick Geddes, übergreifend und evolutionistisch denkender Außenseiter, den Kongress mit einem beeindruckenden Theoriebeitrag. Indem er Henri Bergsons Theorie des *élan vital* als prägende Kraft der Evolution auf den Entwicklungsgang der Städte übertrug, plädierte er für die umfassende Kenntnis des sozialen Lebens der Stadt und die Methode des *Civic Survey* als analytischer Grundlage allen städtebaulichen Planens.⁵⁰ Fortan wird der *Survey* in Deutschland als Bestandsaufnahme aus der städtebaulichen Arbeit nicht mehr wegzudenken sein. Zugleich wurden hier die Absichten des RIBA zu einer *British School of Design* vorgestellt und aus Berlin, Paris sowie Chicago beeindruckende Pläne gezeigt, darunter fantastische Vogelperspektiven, deren Gebäude und Plätze sich mit neuer Monumentalität hervortun. Nach Anthony Sutcliffe übertrafen die präsentierten Visionen die zur Realisierung verfügbaren Ressourcen um ein Vielfaches.⁵¹

1913 kann als kulminierendes Jahr der Formulierung der Positionen des Städtebaus gesehen werden. Kosmopoliten wie Patrick Geddes, Patrick Abercrombie und Werner Hegemann beeinflussten die internationale Debatte, waren Anreger und Kritiker mit vorausschauendem Blick. Eine permanente Institution sollte geschaffen werden, um diesen Schwung zu nutzen; doch bevor dies geschehen konnte, brach der Krieg aus. Noch wähnte sich der glanzvolle Städtebau der monumentalen Pläne als der zukunftsweisende Weg der Wirtschaftsmetropolen Europas und Amerikas, da wurde er von den Folgen des Ersten Weltkriegs überrollt: Die vernachlässigten sozialen Fragen, voran die himmelschreiende Wohnungsnot, diktieren ihm seine Aufgaben.

Zwischenkriegszeit und Zeit des Nationalsozialismus

Nichts macht das Ende dieser Städtebauära deutlicher als das Relegieren der Personen, die in der Disziplin für neue Orientierungen stehen: Martin Wagner, Roman Heiligenthal, Fritz Schumacher und Robert R. Kuczynski. Martin Wagner, ein Architekt, verfolgte als Stadtbaurat von Groß-Berlin die Ziele der Wohnungs- und Bodenreform mit gemeinwirtschaftlichem Kleinwohnungsbau in aufgelockerten Siedlungen in Kooperation mit den Architekten Bruno Taut, Otto Bartning, Hans Poelzig, Hugo Häring und Walter Gropius. Reisen in die USA verstärkten seine Ablehnung eines Kapitalismus, der nur noch private Interessen kannte.⁵² 1933 wurde er aus dem öffentlichen Dienst entlassen und emigrierte.⁵³ Roman Heiligenthal, Architekt, Bauingenieur und Nationalökonom, arbeitete bis 1920 beim Zweckverband Groß-Berlin, dann für den Berliner Magistrat. Eine Professur für Städtebau und Tiefbau an der TH Karlsruhe erlaubte ihm 1927 bis 1949, »unbeirrt von Tagesmeinungen« wissenschaftlich zu publizieren.⁵⁴ Fritz Schumacher studierte nach Kindheit in Süd- und Nordamerika Architektur und benachbarte Fächer, mit 30 Jahren war er Professor an der TH Dresden, bis 1933 Stadtbaurat von Hamburg, dazwischen von 1920 bis 1923 Beigeordneter in Köln, wo er sich – der Zeit weit voraus – der Stadtentwicklungsplanung widmete. In Hamburg setzte er bleibende Spuren im Reformwohnungsbau und entwickelte die gemeinsame Landesplanung von Hamburg und dem umgebenden Preußen. 1933 wurde er fristlos entlassen und war fortan zurückgezogen schreibend tätig.⁵⁵ Robert R. Kuczynski, Sozialreformer, Statistiker und Nationalökonom, emigrierte 1933 nach London. Hegemann, der Architektur, Kunstgeschichte und Nationalökonomie in Berlin, Mün-

chen, Paris und Cambridge studiert hatte und sich als Sekretär der Städtebauausstellungen Berlin, Boston und Düsseldorf sowie als kritischer Kommentator einen Namen machte, ging schon 1913 in die USA, nach seiner Rückkehr wurde er 1933 ausgebürgert und emigrierte.⁵⁶

Damit war die seit 1900 angelegte Weiterentwicklung des Städtebaus zu einer rationalen Disziplin in Deutschland zu Ende. Die Fachleute fügten sich gleitend in das neue Ordnungs- und Machtgebäude ein, unpolitische Nischen gab es für diese staatstragende Berufsgruppe nicht, auch keine systemfreien Auslandsbeziehungen. Die zwischen 1933 und 1945 erscheinenden Fachpublikationen ordneten sich dem Machtgefüge zu. Die Disziplin Städtebau/Stadtplanung musste sich nach 1945 neu finden. Sie tat dies mit den an die Schaltthebel zurückkehrenden Experten, nun allerdings in neuer politischer Konstellation.⁵⁷

Die Trennung der Disziplinen

Für die zurückgekehrten Planer bedeuteten die Jahre 1945 bis 1960 Neuorientierung unter den Bedingungen des Rechtsstaates und der parlamentarischen Demokratie bei Fortführung *»bewährter«* Planungsgrundsätze.⁵⁸ Als neuralgische Punkte der neuen Zeit zeigten sich:

1. Die Bodenordnung: Der *»Lemgoer Entwurf«* von 1946, von der alten Garde im Deutschen Städtebund als Modell für die bevorstehenden Aufbaugesetze der Länder gedacht mit planungsmächtigem Zugriff auf das Grundbesitz bei entschädigungsloser Enteignung, aber auch mit vorgezogener Offenlegung, erhielt keine Chance.⁵⁹
2. Wiederaufbau und Flächensanierung: Die alte Garde brachte eine positive Sicht auf Stadtzerstörung und Neuaufbau mit, vom Totalabriß von Quartieren bis hin zur gezielten Zerstörung über Luftangriffe. Darin mischten sich alte Vorstellungen zur Gesundung der Städte über Abriss und politisch motivierte Zugriffe. Abrissstrategien gab es wie erwähnt auch zuvor im Ausland, allerdings nicht mit der Einmündung in totale Eroberungsstrategien. Der Gedanke der Flächensanierung im Bestand wurde nun auch auf die Bundesrepublik übertragen und fand noch Eingang in das verspätete Städtebauförderungsgesetz von 1971, das dem gesellschaftlichen Selbstverständnis nicht mehr entsprach und heftigen Widerstand auslöste (früh schon gegen die umfassenden Zugriffe im Berliner Wedding zu Beginn der 1960er-Jahre).⁶⁰ Der Wohnungsneubau in überschaubaren Nachbarschaftseinheiten leitete sich noch aus der vorausgegangenen Gliederung nach *»Ortsgruppen als Siedlungszellen«* her.⁶¹
3. Die hierarchische Planungsorganisation: Planung wurde weiter als reines Expertenwissen verstanden. Nach den vorausgegangenen Ermächtigungsgesetzen galt die parlamentarische Demokratie als gegen alle Aufweichungen zu schützende Institution. Die Emanzipation der Bürger als einsprechende Kraft schien undenkbar, wenngleich sie in Nachbarländern bereits praktiziert wurde. So wurden in der Schweiz Planungsentscheide auf lokaler Ebene von *»Laien«* getroffen. Die dortige Diskussion bezog sich daher früh auf die *»Aufklärung der Laien«*. Eine Kommission aus Fachleuten verschiedener Disziplinen erarbeitete dazu das auf Verständlichkeit zielende Buch *»Städte – wie wir sie wünschen«* (1949 publiziert). Punktuelle chirurgische Sanierung löste die Flächensanierung ab.⁶² Max Frisch und Lucius Burckhardt tragen diese Vorstellungen in die bundesdeutsche Fachdiskussion, gelten aber als fachliche Außenseiter. Bürgerbeteiligung wird bei uns erst ab 1968 zu einem Thema.⁶³



11



11 Max Megele, Dokumentation des Wiederaufbaus von München, ca. 1958

12 Leibnizufer an der Leine, Hannover, Zustand 1939 und 1945

Begriffe

›Städtebau‹ bezeichnet die Tätigkeit der Gemeinde zur Ordnung der räumlichen und baulichen Entwicklung innerhalb ihres Hoheitsgebiets und betont die Herstellung der physischen Gestalt. Das Werkzeug dazu ist die zweistufige Bauleitplanung. Der Begriff ›Stadtplanung‹ – gebräuchlich seit den 1920er-Jahren – betont hingegen die zugehörigen Vorstellungen und Vorgaben zu Ökonomie, Infrastruktur und zum gesellschaftlichen und kulturellen Zusammenleben. Im Sprachgebrauch werden beide Begriffe teils synonym, teils in Betonung der eingenommenen Sicht verwendet. Architekten und Stadtplaner haben ein unterschiedliches Verständnis, welcher der Oberbegriff ist.

Das begriffliche Dreigespann ›Raumplanung – Raumordnung – Raumforschung‹ stammt aus der Zeit des Nationalsozialismus, als für die Gebietseroberungen des Reiches neue Ordnungsvorstellungen entwickelt wurden.⁶³ Es fand amtlichen Eingang in die Begriffsbildung und Planung der Bundesrepublik auf der Ebene des Staatsgebiets.

›Raumplanung‹ dient im heutigen Sprachgebrauch der Planer als Oberbegriff für alle raumrelevanten, fachübergreifenden Ordnungs-, Entwicklungs- und Planungsprozesse der öffentlichen Hand und umfasst die ›Ortsplanung‹ der Gemeinden (nicht nur der Städte), die ›Regionalplanung‹ und die großräumliche ›Landesplanung‹.⁶⁴ Der Begriff ›Landesplanung‹ entstand bereits Ende der 1920er-Jahre, verstanden als Planung über die Stadtgrenzen hinaus. In der Bundesrepublik erfuhr er einen Bedeutungswandel: Landesplanung bezeichnet nun in der Hierarchie von Bundes-, Landes- und Gemeindeplanung die Planung für das Hoheitsgebiet der Bundesländer, auf dem seit der Föderalismusreform von 2009 die Raumplanung im Wesentlichen stattfindet.

Die westliche Planung suchte sich in den 1950er-Jahren von der Planwirtschaft des Ostblocks abzugrenzen. Dazu gehört der skurrile Vorschlag, Planung vom französischen ›planter‹ (= pflanzen) herzuleiten, aus der Vorstellung des Wachsens als Grundlage der »Ordnung des Lebensraumes der Menschen«.⁶⁵

Berufsverständnis und Ausbildung

Für Johannes Göderitz,⁶⁶ der in den 1950er- und 60er-Jahren wie kaum ein anderer die Planerausbildung einforderte, ergab sich aus dem Bedarf an Wiederaufbau, Flächensanierung und umfassendem Neubau die Notwendigkeit zu »lückenloser Planung in kleinen und großen Räumen« und damit die Dringlichkeit zu einer »einheitlichen, durchgreifenden Gesetzgebung« und zur Vermehrung »vollausgebildeter Planungsfachmänner«.⁶⁷ Sein im Auftrag des Wohnungsbau-ministers 1956 vorgelegtes Gutachten zum Ausbildungsbedarf knüpft an seine schon vor 1933 entwickelten »städtobaulichen Gesundungsmaßnahmen« an, die er 1943 zur Vorstellung permanenter Erneuerung der Städte erweitert hatte.⁶⁸ Die Beseitigung ganzer Innenstädte durch die vorausgegangenen Luftangriffe und die umfassende Wohnungsnot vertagten allerdings den Erneuerungsbedarf. Vorerst ging es darum, neue Siedlungsgebiete in großer Zahl auszuweisen und ihre Bebauungsart festzulegen, um dem Bauen eine Ordnung zu geben. Die von ihm gemeinsam mit Roland Rainer und Hubert Hoffmann entwickelten Leitvorstellungen zur ›gegliederten und aufgelockerten Stadt‹ wurden zum Fundament des 1960 verabschiedeten Bundesbaugesetzes und prägten auch die Ausbildung.⁶⁹ Noch aber galt die alte Ausbildungsordnung des 19. Jahrhunderts an den Architektur-

Figure 25. Model 4: responses to uncertainty

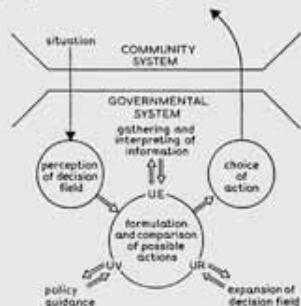
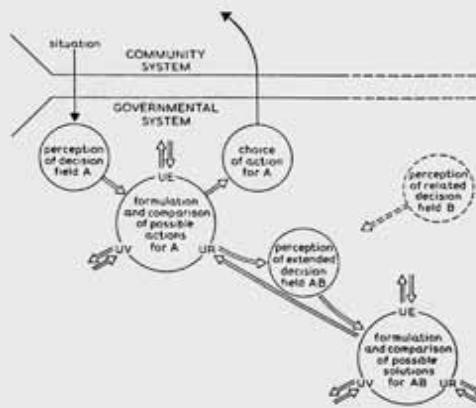


Figure 26. Model 5: expansion of a decision field



und Bauingenieurfakultäten; die Ansätze der ›Städtebaulichen Seminare‹ in Berlin und Dresden kurz nach 1900 waren vergessen. Der städtebauliche Entwurf galt den Architekten als Lösung aller weiteren Aspekte. Soziale, bodenrechtliche und wirtschaftliche Gesichtspunkte des Planens waren nicht Gegenstand der Lehre. Eine eigenständige Planerausbildung gab es in der Bundesrepublik Deutschland nicht.

Orientierung bot der englische ›Schuster Report‹ von 1950, beauftragt vom gerade neu gegründeten Ministry of Town and Country Planning in Reaktion auf den ›Town and Country Planning Act‹ von 1947, der Kreise und Städte zu Planungsbehörden gemacht und größeren Bedarf an Planern erzeugt hatte.⁷⁰ Der Report ging allerdings von einem überschaubaren Bedarf an Planern aus, was ihm erlaubte, für eine Phase des Experimentierens zu optieren, um dem Ziel der Qualifizierung von Planungsbeamten und ergänzenden Beratern über erst noch zu strukturierende Ausbildungsangebote näherzukommen. Er empfahl aber, Geografen, Ökonomen und Soziologen gleichberechtigt zum Planerstudium zuzulassen. Es gehe insbesondere um die Förderung von ›Gedanken und Wissen‹. Das bereits bestehende Town Planning Institute wurde als unabhängige nationale Institution, die ihre Mitglieder eigenständig kooptiert, als die richtige Einrichtung zur Weiterentwicklung der Ausbildungsfragen angesehen. Es folgte ein zäher Kampf um die Dominanz zwischen Generalisten ohne Vorqualifikation, Architekten und Vertretern anderer Disziplinen.⁷¹

Bei aller Anerkennung für den ›Schuster Report‹ wurde bei uns ein Weg des offenen Experimentierens nicht gefunden. Johannes Göderitz votierte zunächst für einen eigenständigen Ausbildungsgang an Technischen Hochschulen, der in der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL), im Deutschen Verband⁷² und im Wohnungsministerium keine Unterstützung fand. Die DASL sprach sich 1957 gegen ein eigenständiges Planerstudium aus und blieb auch nachfolgend ablehnend.⁷³ 1961 schlug Göderitz ›einen auf Städtebau spezialisierten Diplomingenieur‹ als einjähriges Ergänzungsstudium plus praktischer Tätigkeit von eindreiviertel Jahren vor, was ebenso keine Realisierung fand.⁷⁴ Für das 1960 begründete Münchner Institut für Städtebau und Wohnugswesen⁷⁵ entwickelte er als erster Direktor einen Lehrplan im Umfang eines vollwertigen Studiums, der über konsekutive Fortbildungskurse realisiert werden sollte.⁷⁶ Daraus wurden unter seinem Nachfolger Gerd Albers ab 1962

kompakte Kursangebote, die von Planungsbeamten in großer Zahl nach Bedarf besucht wurden. Ähnlich wurden die Kurse am Institut für Städtebau⁷⁷ in Berlin strukturiert. Die gesuchten Verbindungen zum Architektur- und Bauingenieurstudium blieben bescheiden.⁷⁸ Albers gelang für mehrere Jahre ein städtebauliches Nachdiplomstudium an der Fakultät für Architektur der TU München.

In England etablierte sich gegen Ende der 1950er-Jahre ein Ausbildungssystem für Planer, für das das Town Planning Institute das Anspruchsniveau vorgab, indem es die Prüfungen abnahm und darüber die Mitgliedschaft regelte. Es gab drei Möglichkeiten des Qualifikationserwerbs: das Fernstudium, das Nachuniversitätsstudium ganztags oder berufsbegleitend am Abend und das vollständige fünfjährige Universitätsstudium. Das Letztere war bewusst so ausgelegt, dass keine Vorqualifikation, wie zum Beispiel die als Architekt, das Denken majorisieren konnte, sondern Aufgaben ganzheitlich aus der Berührung mit allen Zweigen der Planung zu lösen waren.⁷⁹ Dies könnte der tiefere Grund sein, warum die DASL das Vollzeitstudium ablehnte und schließlich das Modell des Nachdiplomstudiums nach bereits erworbener Identität als Architekt befürwortete. Für die englische und auch amerikanische Planerausbildung ging es hingegen darum, die Studierenden im breiten Erwerb von Wissensbeständen zu Urteilsfähigkeit und, mit Blick auf die Umweltgestaltung, zur schöpferischen Synthese zu führen. Unter dem von England und den USA ausgehenden Begriff ›Umwelt‹ wird über die physische Gestalt des Raumes hinaus auch die immaterielle Kondition des Sozialen, Wirtschaftlichen und der Systemwirkungen verstanden.⁸⁰

Doch blieben die Gestaltungsspielräume der Planung in beiden Ländern bescheiden. In England gilt das solitäre Wohnen im Landschaftsraum als statthafte Qualität, die sich die Oberschicht und der gehobene Mittelstand leistet, die die Landschaft in weiten Teilen überformt; in den USA geschieht die Besiedelung der Freiräume im Kollektiv des gleichförmigen und endlos erscheinenden Einfamilienhausbaus.

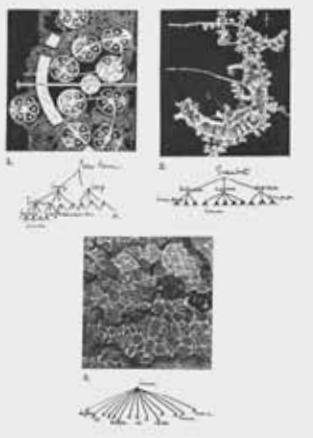
Wandel der Berufsanforderungen zwischen 1960 und den 1980er-Jahren

Mit der Verabschiedung des Bundesbaugesetzes 1960, das den Gemeinden das Aufstellen von Plänen vorschreibt, explodierte der Bedarf an professionellen Planern. Die Mehrheit der etablierten Architek-

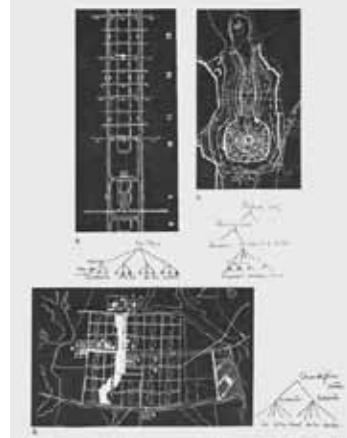
13, 14 John Kimball Friend und William Neil Jessop, »An Operational Research Approach to the Process of Public Planning, 1969

15-17 Christopher Alexander, Diagramm-Analysen, aus: »A City is not a Tree, 1965: 1. Columbia, Maryland, 2. Clarence Stein, Greenbelt, Maryland 3. Abercrombie und Forshaw, Greater London Plan 4. Kenzo Tange, Tokyo Plan 5. Paolo Soleri, Mesa City 6. Le Corbusier, Chandigarh 9. Military Camp 10. Hilberseimer, The Natural City

15



16



17



tenplaner befürchtete den Machtverlust beim Aufgeben der Learning-by-Doing-Qualifizierung und blieb zögerlich gegenüber einer speziellen Ausbildung. Auch die Länder fanden Wege der Verzögerung eines Hochschulstudiums, indem sie für alle Stadt- und Landesplaner den Beamtenstatus mit zweitem Staatsexamen verlangten, was sogleich zu Forderungen nach Ausnahmeregelungen von den Laufbahnvorschriften führte.⁸¹

Doch drängten immer weitere, in ihren Nebenwirkungen nicht-intentionale Entwicklungen ins Geschehen, so die Folgen des Wachstums, Umwelt- und Verkehrsprobleme, die Auswirkungen des Massenkonsums und zunehmender Freizeitansprüche. Die Bereinigung der Innenstädte kostete wohl mehr Altbausubstanz als die Luftangriffe. Alexander Mitscherlichs Diagnose der »Unwirtlichkeit unserer Städte« (1965) stieß in der Fachwelt auf fruchtbaren Boden. Keine Bücher brauchte die unmittelbar emotionale Kritik der Bürger an der Kargheit der Städte und am Verlust der vertrauten traditionellen Welt. Die Planungsdiskussionen schwankten zwischen Rückbesinnung auf traditionelle Erscheinungsbilder und dem in der Bundesrepublik endlich möglichen Anschluss an die international gewordene Moderne.

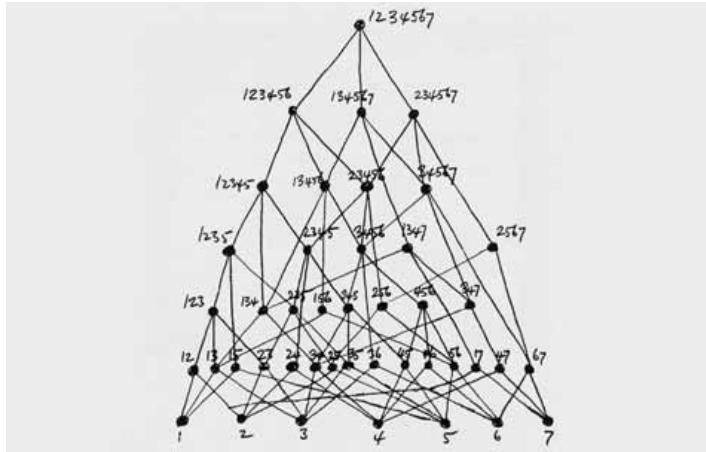
Für die Neubaugebiete setzten sich Pragmatismus und Rationalität des Funktional-Technischen durch. So konnten sich die Dimensionen im Wohnungsbau ins Gigantische steigern. Architekten entwarfen europaweit Großsiedlungen mit Großformen des Massenwohnungsbau; sie waren damit umfassend städtebaulich tätig bei geringem Wissen zu sozialen und sozialpsychologischen Zusammenhängen, aber durchaus im Konsens mit Kommunalpolitik und gemeinnützigen Wohnungsbauunternehmen. Es scheint, das gründliche Scheitern des unreflektierten Architektonisch-Normativen auf der Ebene großer städtebaulicher Maßstäbe beschleunigte die Separierung von entwerferischer und planerischer Tätigkeit.

Doch artikulierten sich zu dieser Zeit neue Sichtweisen, Planer begaben sich auf die Suche nach praxisorientierter Wissenserweiterung, mit der sich die gemachten Fehler vermeiden ließen. Im Hintergrund war da längst eine gesellschafts- und politikwissenschaftliche Debatte herangereift, die Städte als soziale und ökonomische Systeme sah. Wissenschaftler diskutierten die »zur Bestandserhaltung sozialer Systeme notwendige Systemrationalität«.⁸² Der wissenschaftstheoretische Metadiskurs hat Auswirkungen auf die alltägliche Planung. Rationale Entscheidungskriterien versprachen das Planungs-

dilemma zu lösen. Bestandserhebungen erschienen als nicht mehr ausreichend für rational gesteuerte Entscheidungsprozesse, ins Blickfeld traten die mathematisch geprägte System- und Entscheidungstheorie, Kybernetik und »Operations Research«. Entsprechende Forderungen wanderten von den Universitäten in die Stadtplanung ein, wenn sie auch nur zu Bewertungsmatrizes, Ablaufdiagrammen und Entscheidungsbäumen führten, als Techniken, die Machbarkeit und Durchsetzbarkeit der Ziele versprachen. Die Planung sollte darüber sogar prioritär werden gegenüber der Politik. Man biss sich auch die Zähne aus am Anspruch, das städtebauliche Entwerfen rational zu gestalten.

Der Soziologe Felix Boesler konstatierte 1964, nachdem er rationale Planungsmethoden und auch deren Umsetzung in den Entwurf erforscht hatte: »Es gibt keinen Nachweis von Planungsgrundlagen mit absolut zwingendem Einfluss auf die Planung selbst – solange man sich in wissenschaftlichen Sphären bewegt.«⁸³ Auch der Führungsanspruch rationaler Planung gegenüber der Politik geriet in Misskredit und scheiterte an der Uneinlösbarkeit wie an maximalistischen Vorstellungen der neuen Planungsstäbe der Stadtentwicklungsplanung, die seit 1968 entstanden. In den 1970er-Jahren wurden sie wieder zu- oder untergeordnete Abteilungen der physischen Stadtplanung und verschwanden später ganz.⁸⁴ Es zeigte sich, in gesellschaftlichen Kontexten gab es kein objektiv richtiges Planungsergebnis, das mit rationalen Mitteln bestimmbar wäre, sondern im glücklichen Fall einen Konsens, der möglichst vielen Interessen entgegenkommt. »Planung« wurde damit zum Ergebnis eines Aushandlungsprozesses zwischen den Teilnehmern, der möglichst gut organisiert werden musste.

So gab es dann 1966 den Durchbruch in der Ausbildung mit der Gründung der Fakultät Raumplanung an der Universität Dortmund, die, auf Umweltfragen, soziale Zusammenhänge und Managementtechniken bezogen, die Ablösung vom Werkcharakter des Städtebaus vollzog. Raumplanung wurde auch hier als Oberbegriff von der örtlichen bis zur großräumlichen Planung verstanden, übergreifend mit geschärfter Sicht auf die Umwelt. Wissensanhäufung und Ideologisierung minderten zunächst den Impetus zur schöpferischen Synthese. Angetreten, das »Machen ohne Plan« zu beenden, führte die erste Phase in das »Planen ohne Machen«, teils als Verweigerung der Mitverantwortung für die kapitalistisch deformatierte Umwelt, teils als immanente Deprofessionalisierung, die aus dem Verzicht auf Entwurfs-



18 Christopher Alexander, Diagramm
>Social Structure in a Modern Society<, aus:
>A City is not a Tree<, 1965

übungen und das Vermitteln von Darstellungsfähigkeiten resultierte und sich bald als Berufshemmnis zeigte.⁸⁵ Mit dem Übergang zum Verständnis des Planens als konstruktiver Einflussnahme auf die gesellschaftliche Entwicklung wurden die Mängel korrigiert. Die nachfolgenden Stadtplanerstudiengänge in Kaiserslautern, Hamburg und Kassel bezogen Grundkenntnisse des städtebaulichen Entwerfens und Schnittstellen zur Architektenausbildung wieder ein. Dort wie in Dortmund vermittelte die Projektarbeit Teamfähigkeit, die es erlaubte, unterschiedliche Qualifikationen ergebnisorientiert zusammenzuführen. Das hauptsächliche Verdienst der neuen Studiengänge liegt in der Hinwendung zu den dringenden raumbezogenen Fragen, besonders seit Anfang der 1970er-Jahre Umwelt- und Ressourcenkrisen in das öffentliche Bewusstsein traten. Die Befähigung zu Teamarbeit mit Querschnitts- und Projektorientierung und zum Management komplexer Vorgänge begründete ihre Legitimation und zunehmend auch Reputation.

Das Entstehen einer unerwartet großen Zahl von Bürgerinitiativen zu Ende der 1960er-Jahre führte unter der Kanzlerschaft von Willy Brandt zur Maxime »Mehr Demokratie wagen«, kongruent mit gleichgerichteter Orientierung in etlichen Großstädten. Es brauchte noch vielfältige Bürgerinitiativen in den 1970er-Jahren und erhebliche Lernprozesse auf kommunaler wie bürgerbewegter Seite, bis Partizipation auch in das Bundesbaugesetz Eingang fand.⁸⁶ Planungsbetroffene wurden zu Partizipanten. Als planerische Qualifikationen traten die Fähigkeiten der Sozialgeografen und Soziologen und in der Umsetzung auch von Sozialarbeitern hinzu.

Wandel der Berufsanforderungen seit den 1990er-Jahren

Nach der Auflösung des Ostblocks tritt auch die Globalisierung in eine neue Phase, begleitet von neuen Selbstgewissheiten des Westens. Industriezweige entschwinden in Billiglohnländer, das Finanzkapital etabliert mit dem Internet neue Dimensionen des Transfers, die Immobilienwirtschaft internationalisiert sich, greift in Europa nach Grundstücken, Immobilien und Sozialwohnungen, Staat und Kommunen verschreiben sich den Lehren des Neoliberalismus. Die Planung bekennt sich zu Deregulierung, Verfahrensbeschleunigung und »Public Private Partnership«, der Rückzug der öffentlichen Hände erscheint als Wachstum beschleunigender Königsweg im freien Spiel der Kräfte. Kennzeichen des neuen Planungsverständnisses sind das Auseinanderdriften

des Normativen und der Realentwicklung, wie es sich schon in der ausgreifenden Besiedlung des Umlandes der großen Städte zeigte und nun zu mono- beziehungsweise polyzentrischen Siedlungsräumen und verstaerterten Landschaften mit gesteigertem Mobilitätsbedarf führt. Planung fügt sich den Systembedingungen des globalen Liberalismus. Kernaufgaben des Städtebaus werden nun der Stadtumbau in den wachsenden Städten und der Rückbau in den schrumpfenden. Es reüssieren zunehmend marktkonforme Fähigkeiten im Feld der »Planung«. Kritik kommt aus der Dortmunder Raumplanerfakultät. Der Raumplanung seien nur noch Metakompetenzen verblieben, sie habe keinen Platz in der deregulierten Marktwirtschaft und sei daher als Wissenschaft gescheitert.⁸⁷

Die Arbeit von Planern und Hochschullehrern an den Raumordnungs- und Stadtentwicklungsaufgaben des 21. Jahrhunderts gerät in das neue Kollisionsfeld der europäischen Raumordnung innerhalb der sich erweiternden Europäischen Union.⁸⁸ Die »Nationale Stadtentwicklungspolitik« des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist auf die Vorgaben des europäischen Lissabon-Vertrags zur Stärkung der Städte im Sinne aktiver Wachstumspolitik verpflichtet. Es betreibt diese Aufgabe engagiert und kreativ zum Wohle der Städte. Der »schwarze Peter« liegt nun bei Landesplanung und Raumordnung; ein Ausgleich für die sich entleerenden ländlichen Räume ist fraglich, selbst wenn normativ aus politischen Gründen davon nicht abgerückt werden kann – ein Dilemma auch für Forschung und Ausbildung in den Planerstudiengängen, die sich zunehmend auf Auftragsforschung ausgerichtet haben. Auch die Bologna-Reform der Hochschulausbildung hat diese Studiengänge in neue Nöte gebracht. In den eigentlich der höheren Erkenntnis vorzuhaltenden Masterstudiengängen werden im Wettbewerb um zahlende Studierende Spezialisierungen angeboten, die an der Essenz des zusammenschauenden Planens vorbeiziehen.

Doch angesichts der heutigen Krisensituation schärft sich das Bewusstsein für die Gemeinwohlorientierung von Staat und Kommunen. Es könnte sein, dass die tiefe Systemkrise wie die am Ende der 1920-Jahre auch heute wieder zum Auslöser verstärkter Bemühungen um die Rationalität des Gesamtzusammenhangs wird, was den Berufsfeldern der Planer neue Orientierung geben würde. Möglicherweise beginnt dies mit der Betonung des Lehrfachs Ethik in der Planaerausbildung.⁸⁹

1 Als Fundament der deutschen und länderübergreifenden Entwicklungen dienten insbesondere die Übersichtswerke von Gerd Albers und Anthony Sutcliffe: Gerd Albers, Entwicklungslinien im Städtebau, Düsseldorf 1975; ders., Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa, Braunschweig, Wiesbaden 1997; Anthony Sutcliffe, *Towards the Planned City. Germany, Britain, the United States and France 1780–1914*, New York 1981. | 2 William Ashworth, *The Genesis of Modern British Town Planning. A Study in Economic and Social History of the Nineteenth and Twentieth Century*, London 1954, S. 7–10; Leonardo Benevolo, Die sozialen Ursprünge des modernen Städtebaus, Gütersloh 1971, S. 20. | 3 Rudolf Hartog, *Stadterweiterungen im 19. Jahrhundert*, Stuttgart 1962, S. 45. Die Vogelschau von 1835 zeigt eine Zukunftsvision. | 4 Helmut Engel, Entstehung und Entwicklung des Berliner Städtebildes seit 1700, in: *Stadtidee und Stadtgestalt*, hg. v. Senator für Bau und Wohnungswesen, Berlin 1976, S. 50f.; Klaus Strohmeyer, James Hobrecht (1825–1902) und die Modernisierung der Stadt, Potsdam 2000, S. 45. | 5 Johann Friedrich Geist, Klaus Kürvers, *Das Berliner Mietshaus 1740–1862*, München 1980, S. 485–493. In Preußen bestand zu dieser Zeit noch das Dreiklassenwahlrecht; in Berlin besaß 1 Prozent der Einwohner den Grund und Boden. Im Parlament verfügte dieses 1 Prozent jedoch über 50 Prozent der Stimmen. In München waren bis 1890 nur 4,3 bis 5,6 Prozent der Einwohner wahlberechtigte Bürger, was ebenfalls Grundbesitzermehrheiten sicherte; vgl. Stefan Fisch, *Stadtplanung im 19. Jahrhundert*, München 1988, S. 36, 38. | 6 Strohmeyer 2000 (wie Anm. 4), S. 32f., 161f.; Peter Wallé, *Der Architekten-Verein zu Berlin 1824–1899. Eine Skizze seines Werdens und Wirkens*, in: *Deutsche Bauzeitung*, 33/1899, S. 273–275, 278–280. | 7 Strohmeyer 2000 (wie Anm. 4), S. 38. | 8 Wallé 1899 (wie Anm. 7). | 9 Fisch 1988 (wie Anm. 5), S. 57ff.; Gerhard Bauschinger, *Das Verhältnis von städtischer Selbstverwaltung und königlicher Polizei in München im 19. Jahrhundert*, Diss. München 1968, S. 38–45. | 10 Joseph Wiedenhofer, *Die bauliche Entwicklung Münchens vom Mittelalter bis in die neueste Zeit im Lichte der Wandlungen des Baupolizeirechtes*, München 1916, S. 114f. | 11 Fisch 1988 (wie Anm. 5) S. 77. | 12 Sutcliffe 1981 (wie Anm. 1), S. 30f. | 13 Ebd., S. 18f.; Strohmeyer 2000 (wie Anm. 4), S. 105–108. | 14 Fisch 1988 (wie Anm. 5), S. 104–107. | 15 Ernst Christian Hengstenberg, Ildefonso Cerdà und sein Einfluss auf Theorie und Praxis des Städtebaus, Diss. TU München 1985/86, München 2005, S. 2, 18–27. | 16 Reinhard Baumeister, *Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*, Berlin 1876, S. 263–269. | 17 Um 1866 entsteht in Berlin um Julius Faucher, Mitbegründer des Freihandelsvereins von 1846 und Verfechter von Sozialreformen als Grundbedingung des deutschen Wirtschaftsaufstiegs, eine beachtete Wohnungsreformbewegung. Vgl. Gerhard Fehl, *Städtebaureform 1865–1900*, Teil 1, Hamburg 1985, S. 101–151. | 18 Hermann-Joseph Stübben, *Der Städtebau*, Stuttgart 1907 (zuerst Darmstadt 1890). | 19 Camillo Sitte, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Wien 1889. | 20 Eine Übersicht über die das Fach Städtebau lehrenden Professoren bietet Max Guther, *Zur Geschichte der Städtebaulehre an deutschen Hochschulen*, in: Heinz Wetzel und die Geschichte der Städtebaulehre an deutschen Hochschulen, hg. v. Städtebauliches Institut der Universität Stuttgart, Stuttgart 1982, S. 34–117. | 21 Julius Posener, Berlin auf dem Wege zu einer neuen Architektur, München 1979. | 22 Peter Lemburg, *Die Protagonisten der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung*, in: Harald Bodenschatz u. a. (Hg.), *Stadtvisionen 1910/2010*, Berlin, Paris, London, Chicago. 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin, Berlin 2010, S. 58–60; Christoph Bernhardt, *Labor für die Großstadt. Der Städtebau an der Technischen Hochschule zu Berlin um 1910*, in: ebd., S. 70–73. | 23 Joseph Brix, Felix Genzmer, *Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der Königlich-technischen Hochschule zu Berlin*, Berlin 1908, S. 10. | 24 Winfried Nerdinger, Theodor Fischer, *Architekt und Städtebauer 1862–1938*, Berlin 1988, S. 31–33. | 25 Stefan Fisch, *Administratives Fachwissen und private Bauinteressen*, in: *Formation and Transformation of the Administration of the State* (18./19. Jh.), Baden-Baden 1989, S. 232–237. Die gemeinsame Problemlösung von Städtebaumeister und Jurist gab es auch in Worms, Frankfurt und Köln. | 26 Zitiert von Hermann Joseph Stübben bei der >Wanderversammlung< des DAI 1906 in Mannheim, abgedruckt in: Bodenschatz u. a. 2010 (wie Anm. 22), S. 60. | 27 Bodenschatz u. a. 2010 (wie Anm. 22), S. 17f. (Einleitung). | 28 Hans-Dieter Nägele, *Großstadtvisionen. Architektonisches im Wettbewerb Groß-Berlin*, in: ebd., S. 74f. | 29 Gerhard Fehl, *Stadtbaukunst contra Stadtplanung*, in: *Stadtbauwelt*, 65/1980, H. 12, S. 454. | 30 Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, Hannover 1970, Bd. I, Sp. 511–517. | 31 Sutcliffe 1981 (wie Anm. 1), S. 1f.; Benevolo 1971 (wie Anm. 2), S. 110–112. | 32 Sutcliffe 1981 (wie Anm. 1), S. 50–53. | 33 Ashworth 1954 (wie Anm. 2), S. 103–106. | 34 Ebd., S. 125–132. | 35 Sutcliffe 1981 (wie Anm. 1), S. 54ff.; Patrick Abercrombie, *Town Planning Review*, 1/1910, H. 1 u. 2. | 36 Ashworth 1954 (wie Anm. 2), S. 177. | 37 Abercrombie, in: *Town Planning Review*, 1/1910, H. 3, S. 177; Ashworth 1954 (wie Anm. 2), S. 193f. | 38 Sutcliffe 1981 (wie Anm. 1), S. 126–131. | 39 Françoise Choay, *The Modern City: Planning in the 19th Century*, New York 1969, S. 16–18. | 40 Émile Zola, *Die Beute (Roman)*, München 1986. | 41 Nach Choay belegt durch die Memoiren Haussmanns von 1864, vgl. Georges Eugène Haussmann, *Mémoires. Grands travaux de Paris*, Bd. 2, Paris 1890, S. 200. | 42 Sutcliffe 1981 (wie Anm. 1), S. 134–144. | 43 Albers 1997 (wie Anm. 1), S. 49. | 44 Sutcliffe 1981 (wie Anm. 1), S. 144–152. | 45 Gaston Bardet, *L'Urbanisme*, Paris 1945, S. 7. | 46 Kristen Schaffer, *The Plan of Chicago*, in: Bodenschatz u. a. 2010 (wie Anm. 22), S. 126–131. | 47 Albers 1997 (wie Anm. 1), S. 103, 107, 133; Ashworth 1954 (wie Anm. 2), S. 178. | 48 Juan Rodriguez-Lores, Ildefonso Cerdá, in: Gerhard Fehl, ders. (Hg.), *Städtebau um die Jahrhundertwende*, Köln 1980, S. 51ff.; Hengstenberg 2005 (wie Anm. 15), S. 26, 28, 123–128. | 49 Albers 1997 (wie Anm. 1), S. 83–88. | 50 Helen Meller, *Städte und Evolution: Patrick Geddes, ein internationaler Prophet der Stadtplanung vor 1914*, in: Fehl 1980 (wie Anm. 48), S. 107–113. | 51 Sutcliffe 1981 (wie Anm. 1), S. 201. | 52 Martin Wagner, *Städtebauliche Probleme in amerikanischen Städten und ihre Rückwirkung auf den deutschen Städtebau*, Berlin 1929 (= Deutsche Bauzeitung; Sonderheft). | 53 Handwörterbuch 1970 (wie Anm. 30), Bd. 3, Sp. 3665–3671; Werner Durth, *Deutsche Architekten*, Stuttgart/Zürich 2001, S. 93f.; Ludovica Scarpa, Martin Wagner und Berlin. Architektur und Städtebau in der Weimarer Republik, Braunschweig/Wiesbaden 1986. | 54 Stephan Prager zu Roman Friedrich Heiligenthal, in: *Handwörterbuch* 1970 (wie Anm. 30), Sp. 1180–1183. | 55 Handwörterbuch 1970 (wie Anm. 30), Bd. 1, Sp. 1180–1183. | 56 Posener 1979 (wie Anm. 21), S. 613. | 57 Ausführlich dargestellt in: Werner Durth, *Deutsche Architekten*, Stuttgart/Zürich 2001. | 58 Ebd., S. 313, und Andrea Garrelmann, *Die Entwicklung des Bauordnungsrechts*, Frankfurt a. M. 2010, S. 60 f. | 59 Ingrid Krau, *Städtebau als Prozess. Kontinuität durch Transformation*, Berlin 2010, S. 35–38. | 60 Durth 2001 (wie Anm. 57), S. 252–258. | 61 Michael Koch, *Städtebau in der Schweiz 1800–1990*, Zürich u. a. 1992 (= ORL-Bericht; 81), S. 167–170. | 62 Frühester Nachweis: Lucius Burckhardt, Markus Kutter, *Wir selber bauen unsere Stadt*. Ein Hinweis auf die Möglichkeiten staatlicher Baupolitik; mit einem Vorwort von Max Frisch, Basel 1953. Zur Entwicklung der Bürgerbeteiligung siehe Krau 2010 (wie Anm. 59), S. 38–43 u. 50–54. | 63 Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, Hannover 1970. | 64 Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, hg. v. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 2005. | 65 Johannes Göderitz, *Ausbildung und Eignung von Stadt- und Landesplanern*, Köln 1956 (= *Schriften des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung*; 12). | 66 Johannes Göderitz, *Architekt, 1927–1933 Städtebaurat von Magdeburg*, 1933 aus dem Dienst entlassen, gegen Kriegsende Mitarbeiter an Wiederaufbauplänen im Auftrag des Rüstungsministers, 1945–1953 als Städtebaurat zuständig für den Wiederaufbau Braunschweigs, nachfolgend maßgeblicher Vordenker für ein Sanierungsgesetz, steht für die planerische Kontinuität der Epoche. | 67 Die wirtschaftlichen und rechtlichen Grundlagen einer organischen Stadtgesundung und Städteerneuerung, hg. v. Deutsche Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung, Leipzig 1943 (= Berichte zur Raumforschung und Raumordnung; 10). Die Schrift enthält Göderitz' Vorschlag, anstelle des >Ewigkeitswerts< der Gebäude eine zeitlich degressive Wertminderung einzuführen, an deren Ende Abriss und Neubebauung als >natürlicher< Vorgang der Erneuerung stehen. Die Strategie hat keine Chance, denn auch mit abgeschriebenen Gebäuden lässt sich noch Gewinn erwirtschaften. Sie wurde in der 1968er-Studentenbewegung wieder zu einer zentralen Forderung. | 68 Göderitz 1956 (wie Anm. 65), S. 14. | 69 Johannes Göderitz, Roland Rainer, Hubert Hoffmann, *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt*, Tübingen 1957. | 70 Sir George Schuster, *Qualifikationen von Planern* (sog. Schuster-Report), Sept. 1950, Typoskript in dt. Übersetzung im Aktenbestand des ISW. | 71 Philip Rathbone, *Town Planning Education in the Second Half of the 20th Century in Great Britain*, in: *Zwischen Transformation und Tradition. Städtebau in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts* [Festschrift Gerd Albers], München 1979, S. 123–126. | 72 Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung. | 73 Gerd Albers, *Wer plant die Planer? Gedanken zum Auftrag und Profil der Stadt- und Regionalplanung*, in: Uwe Altrock, Dieter Frick, Thomas Kuder (Hg.), *Zwischenbilanz. Standort und Perspektiven der Stadt- und Regionalplanung*, Berlin 1998, S. 13. | 74 Johannes Göderitz, *Stellungnahme zu Fragen der Ausbildung und Fortbildung im Städtebau*, Sept. 1961, Typoskript im Bestand des ISW. | 75 In der Trägerschaft der DASL. | 76 Handschriftl. Notizen im Bestand des ISW. | 77 In der Trägerschaft der DASL. | 78 Albers 1998 (wie Anm. 73); Krau 2010 (wie Anm. 59). | 79 Geoffrey W. Cowley, *Ausbildung der Stadt- und Landesplaner in England*, in: *Mitteilungen der DASL*, 5/1961, H. 1, S. 1–6. | 80 Norman Pearson, *Ausbildung zum Planer* (in den USA), in: *Mitteilungen der DASL*, 10/1966, H. 12, S. 94–107; American Institute of Planners (AIP), *The Next Fifty Years 1967–2017*, Die amerikanische Konferenz über die künftigen Umweltbedingungen einer Demokratie, in: ebd., S. 67 ff. | 81 Erich Kühn, *Aus- und Fortbildung der Stadt- und Landesplaner*, in: *Mitteilungen der DASL*, 5/1961, H. 12, S. 23–34; Entschließung zur Ausbildung, Laufbahnregelung und Fortbildung der Stadt- und Landesplaner, in: *Mitteilungen der DASL*, 6/1962, H. 4, S. 1–8. | 82 Michael Wegener, *Zukunft der Raumplanung*, in: Altrock, Frick, Kuder 1998 (wie Anm. 73), S. 45–57. | 83 Felix Boesler, *Wissenschaftliche Grundlagen der Stadt- und Regionalplanung*, Skript zum Vortrag im ISW, 1964. | 84 Krau 2010 (wie Anm. 59), S. 46–50. | 85 Siehe dazu Jesco Fezer, *Deprofessionalisierungstendenzen* (damals, in der Entwurfsmethodik), Nürnberg 2011 (= Disko; 24). Fezer verweist auf die in der Problemlage gleichgerichtete Diskussion an der HFG Ulm von 1964 bis 1966 und die konstruktive Wendung unter dem Rektorat von Tomás Maldonado. | 86 Krau 2010 (wie Anm. 59), S. 50–54. | 87 Wegener 1998 (wie Anm. 82), S. 50 f. | 88 Ingrid Krau, *Stadt und Stadtpolitik. Einleitung* in: *Schwerpunktthema: Nationale Stadtpolitiken im Rahmen der Europäischen Integration*, Köln 2008 (= Raumforschung und Raumordnung; 66,2), S. 101–106. | 89 Martin Lendi, *Ethik und Raumplanung – ein Auftrag zum Innehalten, zum Besinnen, zur kritischen Distanznahme*, in: ders., Karl Hermann Hübner (Hg.), *Ethik in der Raumplanung*, Hannover 2004, S. 220–272.