

DER OSTEN IM WESTEN?

Bundesrepublikanische Praktiken urbanen Planens und Bauens in Abgrenzung und in Verflechtung zur DDR

Thomas Großbölting

Die „großen Linien“ der Städteplanung wie auch des Städtebaus sind schon lange auf das Interesse der einschlägigen Forschung gestoßen. Welchen Idealen der funktionalen wie auch ästhetischen Gestaltung Architekten, Städteplaner und Städtebauer nachgingen und wie sich diese Pläne dann unter den politischen, ökonomischen wie auch technischen Möglichkeiten und Restriktionen tatsächlich realisierten – diese und viele weitere verwandte Fragen standen und stehen auf der Forschungsagenda ganz oben und das sowohl mit Blick auf den bundesrepublikanischen Städtebau, denjenigen der DDR wie auch mit Blick auf die architektonischen Herausforderungen nach der Wiedervereinigung.¹

Weniger Interesse gefunden haben dabei allerdings der deutsch-deutsche Zusammenhang wie auch die entsprechenden Wechselwirkungen, die sich in Zeiten des Kalten Krieges ergeben haben und auch politisch bewusst umgesetzt wurden. Spiegelbildlich zu dem Parallelbeitrag von Frank Betker in diesem Band soll deshalb hier der westdeutsche Blick dominieren und danach gefragt werden, wie viel Osten es denn im Westen gab. Gemeinhin überwiegt die Vorstellung, dass die DDR sich wesentlich in Konkurrenz zur und in Orientierung auf die Bundesrepublik entwickelte. Der Bundesrepublik wird zugeschrieben, sich von Beginn an von der doppelstaatlichen Bürde befreit zu haben. Auf diese Weise sei es ihr gelungen, sich vor allem aus eigenen deutschen Traditionen, aber auch auf Grundlagen entwickelt zu haben, die stark an die USA angelehnt waren. Am Beispiel der Städteplanung und des Städtebaus lässt sich dieses gängige und tief eingeschliffene Bild unterminieren: Es waren nicht allein die Plan- und Modellstädte der DDR, die bewusst als Gegenmodelle zur bundesrepublikanischen Seite entstanden und so den Einfluss des Westens im Osten

¹ Nach wie vor maßgebend Jörn DÜWEL/Niels GUTSCHOW, Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Ideen, Projekte, Akteure, Stuttgart 2005; vgl. auch Thomas TOPFSTEDT, Städtebau in der DDR 1955–1971, Leipzig 1988; Jörn DÜWEL/Michael MÖNNINGER, Zwischen Traum und Trauma. Stadtplanung der Nachkriegsmoderne, Berlin 2011; Jörn DÜWEL/Niels GUTSCHOW, „Ein seltsam glücklicher Augenblick“. Zerstörung und Städtebau in Hamburg. 1842–1943, Berlin 2013; Jörn DÜWEL/Niels GUTSCHOW, Fortgewischt sind alle überflüssigen Zutaten. Hamburg 1943: Zerstörung und Städtebau, Berlin 2008; Tilman HARLANDER, Wohnen und Stadtentwicklung in der Bundesrepublik, in: Geschichte des Wohnens. Aufbau, Neubau, Umbau, hg. v. Ingeborg FLAGGE, Stuttgart 1999, S. 233–421.

demonstrierten. Auch im Westen Deutschlands gab es eine Reihe von Indizien, die die Rückwirkungen des Ostens im Westen deutlich zeigten. So war, um hier nur einige Beispiele zu nennen, die Städtebauausstellung Interbau 1957 im Westlichen Teil Berlins dezidiert als bundesrepublikanische Antwort auf die gerade fertiggestellte Stinallee konzipiert worden. Auch wohnungspolitische Maßnahmen, wie die Förderung des Eigenheimbaus und die Planung entsprechender Häuser, wurden in Westdeutschland mit dem Blick über die deutsch-deutsche Grenze begründet. Dieser Zusammenhang ist zwar verschiedentlich angedeutet worden, wurde aber noch nicht systematisch dargestellt und analysiert.

Somit gilt auch für den Bereich des Städtebaus, was für die deutsch-deutsche Geschichte insgesamt zu beobachten ist: Wirft man einen resümierenden Blick auf die Analysen und Deutungen der Geschichtswissenschaft, so lässt sich mit Hermann Wentker festhalten, dass „eine deutsch-deutsche Nachkriegsgeschichte, die der getrennten Entwicklung beider Teilstaaten ebenso gerecht wird wie den weiterhin bestehenden Verbindungen und Beziehungen, die ihre Bezogenheit aufeinander ebenso integriert wie ihre Abgrenzung voneinander, bisher noch aussteht.“² Nach der Wiedervereinigung war es zuerst Christoph Kleßmann, der die für die Geschichtswissenschaft entstandene Herausforderung produktiv annahm. Als Verfasser eines bereits 1982 erstaufliegenden zweibändigen Standardwerkes, das zu Recht unter die „Klassiker der Geschichtswissenschaften“ gezählt wird, gelang es ihm, Verflechtung und Abgrenzung beider deutscher Staaten auf dem Stand der damaligen Forschung plastisch herauszuarbeiten.³ In einem programmatischen Aufsatz forderte er dazu auf, „das Spannungsverhältnis zwischen der Verflechtung beider Teilstaaten [...] und einer bewußt oder unbewußt betriebenen oder gar gewünschten Abgrenzung“ zu thematisieren.

Die Idee einer „asymmetrisch verflochtenen Parallelgeschichte“ blieb nicht unwidersprochen. Angesichts des Versagens der Meistererzählungen von der Erfolgsgeschichte der Bundesrepublik einerseits und der Misserfolgsgeschichte der DDR andererseits hat auch Konrad Jarausch für eine „chronologisch sensible und inhaltlich plurale Sequenzperspektive“ plädiert, um auf diese Weise „die Komplexität kontrastierender Erfahrungen in Ost und West zu erfassen“.⁴ Insbesondere Hermann Wentker wandte gegen diese Konzeptionen ein, dass mit solch einer Begriffsschöpfung das Verbindende zugunsten des Trennenden zu stark betont sei. Sein Plädoyer zielt darauf ab, dass „die deutsche Nachkriegsgeschichte auch weiterhin als Geschichte von zwei Staaten und Gesellschaften erzählt werden [kann], die sich auf getrennten Wegen entwickelten“.⁵ In diesem Sinne spricht er sich mit mehreren seiner Kollegen vom Institut für Zeitgeschichte insbesondere dafür aus, die „DDR

² Hermann WENTKER, Zwischen Abgrenzung und Verflechtung: deutsch-deutsche Geschichte nach 1945, in: APuZ 1–2 (2005), S. 10–17, hier S. 13.

³ Vgl. Edgar WOLFRUM/Günter MITTLER, Zwei Bücher, eine Idee. Christoph Kleßmanns Versuch der einen deutschen Nachkriegsgeschichte, in: 50 Klassiker der Zeitgeschichte, hg. v. Jürgen DANYEL/Jan-Holger KIRSCH/Martin SABROW, Göttingen 2007, S. 162–165.

⁴ Konrad H. JARAUSCH, „Die Teile als Ganzes erkennen“. Zur Integration der beiden deutschen Nachkriegsgeschichten, in: Zeithistorische Forschungen 1 (2004): <http://www.zeithistorische-forschungen.de/16126041-Jarausch-1-2004>, Abschnitt 28 [Stand: 18.4.2014].

⁵ Vgl. WENTKER, Zwischen Abgrenzung und Verflechtung (wie Anm. 2), hier S. 10.

als eigenständiges Forschungsfeld“ offen zu halten, ohne damit auf die vergleichende Perspektive gänzlich zu verzichten.⁶ Ohne das am einzelnen Gegenstand erarbeitete Wissen wird auch der Vergleich beziehungsweise die Einordnung in europäische Kontexte nicht funktionieren.

Die Chancen und Grenzen, aber auch die methodischen wie geschichtspolitischen Fußangeln sind an verschiedenen Stellen ausführlich diskutiert worden: Eine integrierte deutsche Nachkriegsgeschichte, so lassen sich diese Überlegungen zusammenfassen, scheint schon „aufgrund der vielfältigen und komplexen Verflochtenheit der Geschichte der Besatzungszonen und beider deutscher Nachkriegsstaaten sinnvoll und notwendig“.⁷ Eine im „engeren Sinne integrierte deutsche Nachkriegs- oder gar Nationalgeschichte“, die West- und Ostdeutschland nur als gemeinsame Größe versteht, ist aber nicht verfügbar. Zu stark sind die Eigenentwicklungen in den beiden Staaten, so dass eine allein integrierte Geschichte nicht das „wissenschaftliche Leitmotiv“ sein sollte. Im Gegenteil: „Das wieder vereinigte Deutschland benötigt kein einheitliches Geschichtsbild, sondern eines, in dem die getrennten Wege ebenso ihren Platz haben wie die verbindenden Elemente der doppelten deutschen Nachkriegsgeschichte.“⁸ Ins Blickfeld kommen sollte stattdessen „ein gemeinsamer Erfahrungs- und Handlungsraum, [...] der beide deutschen Staaten, Gesellschaften und Kulturen umfasst“, Gemeinsames und Trennendes thematisiert und auf diese Weise „die Chance bietet, den Panzer des Systemgegensatzes aufzubrechen, und sich nicht in einer bloßen Parallelgeschichte erschöpft“.⁹ Die gegenseitige Wahrnehmung und Nichtwahrnehmung von politischen Entscheidungen, Programmen, Ideen und von gesellschaftlichen Prozessen in beiden deutschen Staaten – das sind Elemente der jeweils nationalstaatlichen politischen Kultur, die zum Teil deutlich von der Existenz des jeweils anderen deutschen Staates mitgeprägt waren. Diese Konstellation hielt die Deutschen „weitaus enger zusammen [...], als sie sich bewusst waren“.¹⁰

Diese Einsicht gilt, sicher nicht ausschließlich aber auch, für den Zusammenhang von „gedachter“ und „gebauter Stadt“ im geteilten Deutschland. Deswegen wird es im Folgenden darum gehen, eine Skizze westdeutscher Leitbilder und ihres Wandels daraufhin zu befragen, wieviel Osten im Westen zu beobachten ist, beziehungsweise wie intensiv eben auch eine eigen- oder halbstaatliche Entwicklung stattfand. Drei Entwicklungsetappen sind dabei auszumachen und auf diese Frage hin zu untersuchen: Nach einem kurzen Blick auf die unmittelbare Nachkriegszeit und die Kontinuitäten zwischen Nationalsozialismus und Bundesrepublik (I) muss es uns zunächst um das Konzept der „offenen Stadtlandschaft“ beziehungsweise

⁶ Henrik BISPINK u. a., Die Zukunft der DDR-Geschichte, in: Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte 4 (2005), S. 547–570, hier S. 551.

⁷ Horst MÖLLER, Demokratie und Diktatur, in: APuZ 3 (2007), S. 3–7, hier S. 7.

⁸ WENTKER, Zwischen Abgrenzung und Verflechtung (wie Anm. 2), hier S. 18.

⁹ Besonders prägnant dazu der Aufsatz von Andreas WIRSCHING, Für eine pragmatische Zeitgeschichtsforschung, in: APuZ 3 (2007), S. 13–18, hier S. 14.

¹⁰ Ebd., hier S. 18.

der „aufgelockerten Stadt“ gehen (II). Ganz bewusst wurden Städte nach diesem Konzept im Gegensatz zur kompakten und – so die DDR-Selbstdarstellung – zur ‚schönen‘ Stadt der DDR konzipiert und gebaut.¹¹

Diese Ausrichtung wurde dann seit Ende der 1950er Jahre stark angefeindet und abgelöst von der Idee der „Urbanität durch Dichte“. Bis zur Mitte der 1970er Jahre orientierten sich maßgebliche städtebauliche Großprojekte an diesem Schlagwort. In neuen Zentren, die man zeitgenössisch als „Entlastungsstädte“ bezeichnete, setzte man Konzepte der Großwohnsiedlungen um und praktizierte damit einen extrem verdichteten und „vertikalen Städtebau“. Heute sind diese zwischen 1960 und Mitte der 1980er Jahre entstandenen Zentren oftmals als Trabantenstädte verschrien, in denen es neben der reinen Grundfunktion des Wohnens an sonstiger Qualität urbanen Lebens grundlegend mangelt (III). In Frage gestellt wurde dieses Leitbild städtebaulicher Architektur dann von einer erneuten Fundamentalkritik, mit der das Konzept der „Urbanität durch Dichte“ abgelöst wurde. An dessen Stelle traten nun Leitlinien einer behutsamen Stadterneuerung, die vor allem auf die Attraktivitätssteigerung der Innenstadt zielte, wie auch von einer gewissen Neubesinnung auf die historische Stadt und – last not least – einer ökologisch orientierten Stadtentwicklung seit etwa den 1970er Jahren geprägt war (IV). Mit einem kurzen Blick auf die Entwicklung gesamtdeutscher Stadtplanung nach 1989 verbindet sich dann eine Skizze verschiedener offener Forschungsfragen.

1. Wiederaufbau? Neuaufbau?: Kontinuitäten und Brüche nach Kriegsende

Beginnen wir mit der Phase des Städtebaus in den Besatzungszonen wie auch in der frühen Bundesrepublik, dann liegt es nahe, zunächst nach den Akteuren zu fragen: Wer plante und wer realisierte Städte? Werner Durth hat sehr präzise aufzeigen können, wie die personellen Kontinuitäten eben auch zu inhaltlichen Kontinuitäten führten. Bestimmte Leitbilder und Nachkriegsplanungen, die man bereits vor 1945 vorgenommen hatte, wurden nun übernommen und zum Teil verwirklicht. Im „Arbeitsstab Wiederaufbauplanung“, den Albert Speer 1943 einrichtete, wurden wichtige Grundlagen für den Wiederaufbau gelegt, wie er seit 1949 zunehmend realisiert wurde.¹² Die fünfziger Jahre, daran besteht kein Zweifel, knüpften daran an und avancierten zu einer Phase, die von „starken Stadtbauräten“ geprägt war:¹³ Die Akteure hatten ihre berufliche Prägung im Nationalsozialismus erhalten, waren gut

¹¹ Zum Konzept der „schönen Stadt“ vgl. Klaus Theo BRENNER, *Die schöne Stadt. Handbuch zum Entwurf einer nachhaltigen Stadtarchitektur*. Ein Projekt der Potsdam School of Architecture an der Fachhochschule Potsdam, Berlin 2010.

¹² Vgl. Werner DURTH, *Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900–1970*, Stuttgart 2001.

¹³ HARLANDER, *Wohnen und Stadtentwicklung* (wie Anm. 1), hier S. 242.

miteinander vernetzt und agierten auch in die Stadtplanung und Stadtrealisierung hinein mit einem recht autoritären Duktus: technokratisch, zugleich aber auch von einer ausgeprägten sozialen Vision geleitet.

Die ersten Initiativen zum Wiederaufbau hatten ihren Ausgangspunkt im Lokalen und konnten durchaus unterschiedliche Ausprägungen finden. Aufbau in neuen Formen oder Wiederaufbau des Alten? In altem Glanz erstrahlen oder – so das Gegenteil – ein neues Gesicht bekommen? Das sind die Oppositionen, die Spannungsverhältnisse, in denen sich die städtebauliche Diskussion in der zweiten Hälfte der 1940er und in den 1950er Jahren bewegt: In der westfälischen Mittelstadt Münster finden sich beide Varianten in Reinform.¹⁴ Über den Prinzipalmarkt schlendernd und damit in der „guten Stube“ der Stadt findet sich bis heute eine Form des Wiederaufbaus, die ihren Namen eigentlich nicht verdient, in der zeitgenössischen Wahrnehmung aber genau diese Funktion erfüllt hat. In der städtebaulichen Spezialliteratur gilt die Stadt Münster als ein Beispiel für eine konservative Grundhaltung in Sachen Städtebau. „Kräfte des Beharrens“, als Illustration für dieses Kapitel führen Jörn Düwel und Niels Gutschow in ihrem Standardwerk zum deutschen Städtebau im 20. Jahrhundert Münster an. Als eine der wenigen Städte, in denen die Stadtbauverwaltung, das Baupflegeamt und verwandte Behörden nicht nur vor Kriegsende bereits planten, sondern auch recht zügig wieder einen verbindlichen „Leitplan“ für die Entwicklung des Zentrums aufstellten, wurde der Prinzipalmarkt „rekonstruiert“.¹⁵

Die Anführungszeichen deuten an, dass der Anspruch Rekonstruktion nur zur Hälfte stimmt: Eine historische Anmutung hat diese wohl prominenteste Straßenzelle Münsters bis heute. Der „Leitplan“ erzwang das Wiedererstehen der alten Platzräume wie auch den Wiederaufbau auf den überkommenen Grundmauern. Umgekehrt aber wurde an keiner Stelle auch nur der Umriss eines verlorenen Giebels wiederhergestellt. Mit Blick auf die Baumaterialien allerdings lehnte man sich an das historische Vorbild an, berief sich auf ein Ortsstatut von 1908 und schrieb die einheitliche Verwendung von Sandstein und anderen Gestaltelementen vor. Darüber hinaus begrenzte man auch die Firsthöhe der Gebäude. Was auf diese Weise entstand, war der vermeintliche Wiederaufbau im Stile einer imaginären Tradition. Das Ensemble wahrte den Charakter einer historischen Marktlage, wurden die Gebäude doch auf den alten Parzellen und mit den ursprünglichen Materialien und architektonischen Elementen gebaut.

Im Herbst 1945 hatte der Stadtbaurat von Münster die Formel vorgegeben, die prägend sein sollte für die Gestaltung der Stadt: Ein „unsterblicher Geist der Landschaft“ sollte sich darin ebenso realisieren wie sich dort auch „neue Formen prägen“ sollten. Zugleich aber lehnte er „stilistische Maskeraden und modische Formen“ ab und plädierte für ein „schlichtes, jedoch nicht innerlich-ärmliches Gewand“. Schon diese allegorisch-nebulösen Worte lassen erahnen, wie hoch die Wogen der öffentlichen städtischen Debatte gingen. Die Reaktionen auf das Ergebnis waren in Fachkreisen mindestens geteilt. Alfons Leitel, Architekt und Architekturkritiker, feierte

¹⁴ Vgl. zum Folgenden Roswitha ROSINSKI, *Der Umgang mit der Geschichte beim Wiederaufbau des Prinzipalmarktes in Münster. Westf. nach dem 2. Weltkrieg*, Bonn 1987.

¹⁵ DÜWEL/GUTSCHOW, *Städtebau in Deutschland* (wie Anm. 1), S. 34ff.

den Prinzipalmarkt als beispielgebende „Huldigung an die Stadtbaukunst“ und war damit eine der wenigen positiven Stimmen, die zu hören waren. Im Großen und Ganzen überwogen aber Spott und Gelächter. „Vorbildliche Heimattümelei“, so spottete Carl Oskar Jatho in einem Artikel mit dem Titel: „Im Namen des preußischen Verunstaltungsgesetzes“ über den Prinzipalmarkt und gab damit den Ton der Debatte an.¹⁶ Was sich heute als wohl wichtigster Identifikationspunkt und nicht zuletzt auch als Touristenmagnet erweist, war über die Fertigstellung Anfang der sechziger Jahre hinaus hoch umstritten. „Wiederaufbau“ – das war die Devise, der man hier huldigte.¹⁷

Für das Theater wählte man in Münster etwas mehr als ein Halbjahrzehnt später einen anderen Weg und entschied sich gegen den Wiederaufbau und gegen eine originalgetreue Rekonstruktion der verlorenen Gebäude. Zunächst hatte der Rat der Stadt Münster 1950 einen Theaterbau im Stil des „großdeutschen“ monumentalen Neoklassizismus beschlossen – ein Vorhaben, das glücklicherweise einer akuten Etatkrise zum Opfer fiel. Ein 1952 bis 1954 durchgeführter Wettbewerb kürte dann die Architekten Harald Deilmann, Max von Hausen, Ortwin Rave und Werner Ruhнау zu den Siegern: Ihr Entwurf sah vor, die Vergangenheit zumindest als Zitat in einen ansonsten hochmodernen Baukörper zu integrieren. Im Innenhof verblieb die Rückfassade des ehemaligen Adelshofes der Familie von Romberg, deren klassizistischer Sitz zuvor als Theater gedient hatte. Es war unter anderem diese Melange von Alt und Neu, von Überkommenem und zum damaligen Zeitpunkt Hypermodernem, die die Fachpresse den Theaterneubau als „Donnerschlag“ feiern ließ. Aufbau oder Wiederaufbau? In diesen sehr unterschiedlichen Konzepten und ihren Realisierungen am Beispiel Prinzipalmarkt und Münstersches Theater war dieser Spannungsbogen deutlich vor Augen geführt.

2. Wie grenzte sich der Westen vom Osten ab?:

„Offene Stadtlandschaften“, urbane Verdichtungen und Eigenheimbau

Wie sich Städteplanung und -bau in den einzelnen lokalen Zusammenhängen realisierte, war in vieler Hinsicht zufällig, der Münstersche Prinzipalmarkt bildete eher die Ausnahme von der Regel. In der Summe aber verdichteten sich die einzelnen Initiativen doch zu bestimmten Leitvorstellungen. Dazu gehörte zuvorderst die radikale Ablehnung der historischen Stadt mit ihren dicht überbauten Blockstrukturen, Korridorstraßen und unhygienisch überfüllten Mietskasernen, Hinterhof- und Kellerwohnungen. In diesem Zusammenhang wurden die Kriegszerstörungen gelegentlich gar als Chance begriffen: Churchill hatte schon 1944 angesichts von Kriegs-

¹⁶ Zitiert nach DÜWEL/GUTSCHOW, Städtebau in Deutschland (wie Anm. 1), S. 149f.

¹⁷ Heinz HEINEBERG/Alois MAYR, Räumlich-strukturelle Entwicklung der Stadt Münster und Probleme der Stadtplanung seit 1945, in: Geschichte der Stadt Münster, Bd. 3, hg. v. Franz-Josef JAKOBI, Münster 1993, S. 293–340.

zerstörungen von englischen Städten einen später oft zitierten Ausspruch getan: „*a disaster but an opportunity*“! – ein Desaster, welches aber städtebaulich neue Möglichkeiten eröffnete.¹⁸

Was man dagegen setzen wollte, war klar: Gegen die extreme und oftmals ungeordnete Verdichtung plante man offene, fließende Räume, die insbesondere für die Verkehrsführung ganz neue Möglichkeiten eröffnen sollten. Auch durch sogenannte „neighbourhood-Units“, also Nachbarschaftseinheiten von drei- bis fünftausend Einwohnern, versuchte man zu dezentralisieren und zu entballen. Auf diese Weise sollten „klar begrenzte Organismen“ entstehen, um „das soziale Gewissen wieder zu erwecken“, so der zeitgenössische Sprachgebrauch. Zwar wurden diese Nachbarschaften jetzt vieldeutiger gedacht, wenn beispielsweise beim Frankfurter Städteplaner Ernst May von einer „Gemeinschaft der Gleich- und Andersgesinnten“ die Rede war. Deutlich schienen aber in diesen und verwandten Diskussionen während des Nationalsozialismus vertretene Motive der Vergemeinschaftung und gelegentlich auch der Ausgrenzung mit durch.¹⁹

Mit Blick auf den Verkehr setzte man auf modernisierte und leistungsfähige Verkehrsnetze. Um eine möglichst gute Erschließung zu erreichen, teilte man die Großstadt in verschiedene Nutzungsbereiche: Der Kern sollte zentralen Einrichtungen vorbehalten sein, dem Rathaus, dem Theater usw. Verkehrstechnisch sollten diese gut erreichbar sein, während in anderen Zonen mit weniger Mobilität gerechnet wurde. Große Tangenten, Verkehrsringe und ähnliches sollten die Stadt entlasten, während die Wohngebiete in die Natur näheren Randlagen übergehen sollten. Siedlungsbau sollte so vor allem an den Stadträndern stattfinden. Idealbild dafür war die Sennestadt bei Bielefeld.²⁰

Diese verschiedenen Trends und Überlegungen brachen sich in der Realität natürlich an verschiedenen Widerständen und vor allem an ökonomischen Gegebenheiten. Anders als in der DDR, in der der Privatbesitz grundsätzlich auch aufgehoben werden konnte, blieben in der Bundesrepublik die Besitzverhältnisse unangetastet. Allein deshalb musste vieles, was sich in der Planung hoch radikal gab, in der Umsetzung doch ein Kompromiss oder gar ganz unausgeführt bleiben.

Nur verhältnismäßig wenigen Einschränkungen unterworfen und deshalb exemplarisch durchexerziert wurden die städtebaulichen Leitlinien von der gegliederten und aufgelockerten Stadt in der Bauausstellung Interbau in Berlin 1957.²¹ Im Zentrum stand dabei das Hansaviertel – ein Berliner Stadtteil, der im Sinne der neuen Architektur neu- und umgestaltet wurde. Bei dem Ziel einer maximalen verkehrsmäßigen Erschließung setzte man vor allem auf das Auto, partiell auch auf den öffentlichen Nahverkehr. Die enorm verdichtete Hochhausarchitektur war vor

¹⁸ Zitiert nach Gerd ALBERS, Verlassene Zukünfte, in: Informationen zur Raumentwicklung 11/12 (2008), S. 853–856, hier S. 853.

¹⁹ DÜWEL/GUTSCHOW, Städtebau in Deutschland (wie Anm. 1), S. 172.

²⁰ Heinrich KOCH/Gunter STRATMANN, Das Dreieck in der Senne. Vom Ödland zur Sennestadt, Bielefeld 1999; Praxisschwerpunkt „Regional- und Raumplanung“ der Universität Bielefeld (Projektleiter: Reinhard Landwehr), Sennestadt: Evaluation eines städtebaulichen Konzepts, Bielefeld 1984.

²¹ Vgl. neben dem offiziellen Katalog Interbau Berlin 1957, Amtlicher Katalog der Internationalen Bauausstellung Berlin 1957, hg. v. Internationale Bauausstellung Berlin GmbH, Berlin-Charlottenburg 1957; vgl. auch Frank-Manuel PETER, Das Berliner Hansaviertel und die Interbau 1957, Erfurt 2007.

allem durch sogenannte Punkthochhäuser charakterisiert, die bei einer minimal bebauten Grundfläche enorm viel Wohnraum boten. Analog dazu blieben zahlreiche Sichtachsen und großzügig bemessene Verkehrsflächen.²²

Auf diese Weise versuchte man an den „Geist der Landschaft“ anzuknüpfen. Fließende Räume sollten Stadt und Landschaft verbinden, um den Gegensatz zwischen Natur und Stadt miteinander zu versöhnen und zu überwinden. Als einer der Architekten gefragt wurde, was denn auf diesen riesigen Zwischenflächen passieren solle, antwortete dieser, dort könne man ja Blumen pflanzen. Genau das aber geschah in der Folgezeit nicht, im Gegenteil: Oftmals blieben die Verkehrsflächen ungenutzt und verödeten.

Auch in anderen Punkten blieben die hoch gesteckten Erwartungen unerfüllt, so dass die Geschichte der Interbau auch eine Geschichte von Konflikten und Rückzügen war. Mindestens ein Teil der Architekten und Bauprojektanten zog sich in dem Moment enttäuscht zurück, als die eigenen Ideen unrealisiert blieben und stattdessen Repräsentationszwecke vorrangig bedient wurden. Die Interbau war, das stellte sich rasch heraus, eben nicht irgendeine Baumesse, sondern vor allem die westdeutsche Antwort auf die Stalinallee.²³ In der Frontstadt des Kalten Krieges musste einer solchen Ausstellung fast zwangsläufig auch eine enorm politische Funktion zukommen. Otto Suhr, regierender Bürgermeister Berlins, artikuliert das deutlich: „Nur zwei Stadtbahnstationen von einer anderen Welt entfernt“ solle in Berlin eine „demonstrative Dokumentation der Freiheit verwirklicht“ werden.²⁴ Die Ausstellung legte dem Regierenden zufolge „ein klares Bekenntnis der Architektur zur westlichen Welt“ ab. „Sie soll zeigen, was wir im modernen Städtebau und anständigem Wohnbau verstehen im Gegensatz zu dem falschen Prunk der ‚Stalin-Allee‘.“ Dieses Zitat war beileibe nicht der einzige Rückverweis, den man jetzt in den 1950er Jahren Richtung Osten machte, im Gegenteil: Auch über diese spektakulären Projekte wie das Hansaviertel hinaus blieb die Referenzgröße DDR nicht nur in Berlin, sondern in vielen Stadt- und Wohnungsbauprojekten überaus stark präsent.

Ein besonders prägnantes Beispiel dafür bietet eines der Legitimationsprobleme, denen man zeitgenössisch nachkommen musste. Die Lösung der Wohnungsprobleme war neben der Sicherung der Nahrungsversorgung sowie der Stabilisierung des Friedens eine der dringlichsten Aufgaben in beiden deutschen Staaten. Sie griff derart intensiv in den Alltag der Menschen ein, dass sich nach den Einschätzungen der Zeit an ihrem Gelingen oder Misslingen die Zukunft des gesamten Systems erweisen würde. Wohnen war mithin alltäglich genug, um jeden zu erreichen. Es war zugleich aber auch ideologisch hinreichend aufgeladen, so dass sich gesellschaftspolitische Grundfragen daran entwickeln und entscheiden ließen.

²² Noch anschaulicher dafür sind die Grindelhochhäuser im Hamburger Stadtteil Harvestehude. Vgl. Axel SCHILDT, *Die Grindelhochhäuser. Eine Sozialgeschichte der ersten deutschen Wohnhochhausanlage Hamburg-Grindelberg 1945–1956*. Dölling und Galitz, München 2007.

²³ Harald BODENSCHATZ u. a., *Radialer Städtebau. Abschied von der autogerechten Stadtregion*, Berlin 2013.

²⁴ Zitiert nach HARLANDER, *Wohnen und Stadtentwicklung* (wie Anm. 1), hier S. 279.

Um die Dramatik zu verdeutlichen, die diesem Problem in der Wahrnehmung der Zeit zukam, zitiere ich nur eine von zahlreichen zeitgenössischen Stellungnahmen und Expertisen, die diesen Zusammenhang deutlich betonten: „Die Wohnungsfrage“, so schrieben 1948 die Architekten Rudolf Hillebrecht und Arthur Dähn in einem Beitrag zur Schriftenreihe des Bundes Deutscher Architekten,

„steht im Mittelpunkt unserer Probleme, gleichgültig von welcher Seite her wir sie betrachten. Sie ist ein technisches, wirtschaftspolitisches, sozialpolitisches, finanzielles, kulturelles, ethisches Problem. Die Wohnungsfrage stellt unter den Aufbau Problemen nicht nur volumenmäßig, sondern gewichtsmäßig den Hauptteil dar. Von der Wohnung aus muß sich unser neues Gesellschaftsbild entfalten, von ihr aus wird die Gestaltung unseres Gemeinwesens maßgeblich beeinflusst werden. Kurzum: Die Wohnung ist der Schlüssel unserer Zukunft.“²⁵

Diese besondere emotionale Aufladung war typisch für die unmittelbare Nachkriegszeit und begründete dann die sich verfestigende Vorstellung, mittels Stadtplanung, Städtebau und mit der Gestaltung von Wohnraum unmittelbar gesellschaftssteuernd wirken zu können, hielt sich aber weit länger. Mindestens noch im *social engineering* der 1960er Jahre war die Idee hoch präsent, den einzelnen Gesellschaftsmitgliedern infrastrukturell, architektonisch und baulich solche Kontexte und Vorgaben zu schaffen, die dann ein bestimmtes, von den Planern vorgesehenes Verhalten mindestens nahelegten und indirekt auch erzwingen.²⁶

In der Breite waren es aber nicht nur zentrale Großprojekte wie das Hansaviertel, sondern vor allem der Eigenheimbau, der gegen die in der DDR favorisierten städtebaulichen Imperative in Stellung gebracht wurde. Als ein Kernprinzip der sozialen Marktwirtschaft hatte man die Eigentumsbildung propagiert. Aus dem eigentlich zentralen Gedanken, dass es eine breite Streuung des Besitzes von Produktiv- und Produktionsmitteln geben sollte, wurde nichts, da man an den privaten Eigentumsverhältnissen ebenso wenig rüttelte wie daran, dass sich Reichtum und Besitz rasch wieder stark konzentrierte.²⁷ Was mit Blick auf die Eigentumsbildung der Arbeitnehmer blieb, waren die Initiativen der verschiedenen Vermögensbildungsgesetze, mit denen das Bausparen und damit der Eigenheimbau gefördert wurden. Gemessen an den ursprünglichen Intentionen und Zielen der sozialen Marktwirtschaft war das wenig; als strukturierendes Element für den Wohnungs- und Städtebau sind diese Gesetze in ihrer Wirkung allerdings kaum zu überschätzen. Damit reagierte man nicht nur auf die gestiegenen Ansprüche an den Wohnkomfort, sondern verband

²⁵ Zitiert nach Stefan HAAS, „Wir bauen Wohnungen“. Bürgerbeteiligung in der DDR am Beispiel der Wohnungspolitik in den 1950er Jahren, in: Friedensstaat, Leseland, Sportnation? DDR-Legenden auf dem Prüfstand, hg. v. Thomas GROSSBÖLTING, Berlin 2009, S. 250–268, hier S. 252.

²⁶ Thomas EZTEMÜLLER, Social engineering – Docupedia, online verfügbar unter http://docupedia.de/zg/Social_engineering [Stand: 10.4.2014].

²⁷ Thomas GROSSBÖLTING, Soziale Marktwirtschaft als christliche Verpflichtung? Konfessionelle Wirtschaftskonzepte und religiöse Akteure in der frühen Bundesrepublik, in: Wirtschaft und Gemeinschaft. Konfessionelle und neureligiöse Gemeinsinnsmodelle im 19. und 20. Jahrhundert, hg. v. Swen STEINBERG/Winfried MÜLLER, Bielefeld 2014.

damit durchaus auch eine politische Stoßrichtung. Der Bau von Eigenheimen, so erklärte 1961 der Sachverständigenausschuss für Raumordnung in einem Gutachten, solle der „Entfaltung eines gesunden Familienlebens, insbesondere kinderreicher Familien dienen“ und damit, wie Eigenheim-Planer und Bundesminister für Wohnungsfragen Lücke formulierte, ein „Bollwerk zum Schutz gegen äußere und innere Bedrohung“ bilden.²⁸ Dabei blieb kein Zweifel daran, dass an ein Ordnungsbild der Familie gedacht wurde, wie es – jetzt wieder wörtlich – „nach der christlichen Ordnung für uns verpflichtend ist“. Auch gegen wen das Bollwerk zu errichten sei, wurde deutlich: „Nur breite Streuung des Eigentums“, so wiederum Lücke, gewähre auf die Dauer „freie Entfaltungsmöglichkeiten und die Würde der von uns zu betreuenden Menschen“, vor allem aber „unserer innere[n] Abwehrbereitschaft gegenüber der politischen Bedrohung durch die kollektiven Mächte des Ostens.“²⁹

Das war keine Einzelstimme, sondern diese Position fand vielfältigen Widerhall. Insbesondere der Autoverkehr rückte darüber hinaus in den Blickpunkt einer auch politisch ge- oder verformten Sicht auf die Welt. Während so mancher Stadtplaner schon ahnte, dass man der rasant steigenden Motorisierung wohl recht hilflos gegenüberstand, feierten bundesdeutsche Politiker das Auto mit Blick auf die deutsch-deutsche Konfrontation als einen gesellschaftsformenden Faktor. Der erste Verkehrsminister auf Bundesebene, Hans-Christoph Seebohm von der CDU, sah den Individualverkehr als wichtige Entwicklung, die sich im „Abwehrkampf gegen die Vermassung“ und damit gegen den Kommunismus bewähren werde.³⁰

3. Gemeinsame Problemlagen: Von „Trabantenstädten“ und „Plattenbauten“

Ihr besonderes Profil gewann diese erste Phase der westdeutschen Städteplanung und des Städtebaus vor allem aber im Rückblick und in der Absetzung davon. Seit den 1960er Jahren setzte eine Welle von Kritik ein. „Zukunft verbaut. Wohnen in Deutschland“, titelte der SPIEGEL im Februar 1969 und zählte in seiner Berichterstattung eine ganze Reihe von Missständen auf.³¹ Nicht Städteplaner und Architekten, sondern vor allem Vertreter verschiedener sozialwissenschaftlicher Disziplinen kritisierten den anti-urbanen Affekt und den anti-großstädtischen Gehalt der Leitbilder. Die Rede war von Chancen, die vertan wurden, da ein grundlegender Durchbruch nicht erreicht wurde. Das Konzept der „offenen Stadtlandschaft“ wurde verspottet mit der Rede von der doppelten Zerstörung der Städte: Was der Luft-

²⁸ Paul LÜCKE, Das Familienheim in Arbeiterhand, 1960, zitiert nach Der Spiegel 6 (1969), S. 38–63, hier S. 42.

²⁹ Ebd.

³⁰ Zitiert nach Karlheinz SCHAECHTERLE, Die Zukunft des Individualverkehrs. Konsequenzen für die Verkehrspolitik. Vortrag vor der Vereinigung der Straßenbau- und Straßenverkehrs-Ingenieure Rheinland-Pfalz und Saarland e. V. am 30.4.1975 in Koblenz, S. 33.

³¹ Vgl. Der Spiegel 6 (1969).

krieg nicht vermocht habe, hätte dann eine geschichtsvergessene, fortschrittswütige Stadtplanung geschafft. Hans Paul Bahrdt nahm bereits 1960 auf einer Berliner Tagung das bis dato als Leitlinie ganz unhinterfragte Nachbarschaftskonzept aufs Korn. Er kritisierte diese Haltung als „anti-modernes, allenfalls romantisches Ideal“ und stellte seine Forderung dagegen: „Das Ziel ist also die Re-Urbanisierung der Großstadt, die Wiedergewinnung jener Stadtluft, die auch heute noch frei macht.“³² Schlichtheit, Einfachheit, Banalität oder einfach, so der Arzt und Psychoanalytiker Alexander Mitscherlich, „Schäbigkeit“ warf man den Planern vor.³³

Was erdachte man konzeptionell, aber auch in der Realisierung neu? Re-Urbanisierung durch Verdichtung, vertikal statt horizontal orientierter Städtebau wie auch die Schaffung neuer Zentren des Wohnens und des Konsums setzte man dagegen, um der drohenden Wohnungsknappheit zu begegnen und auch die Stadtzentren zu entlasten. In diesem Sinne sprach man ganz explizit von sogenannten Entlastungsstädten, die in der Peripherie der Großstädte errichtet wurden.

Wie in vielen anderen Bereichen auch zeigten sich der weit verbreitete Fortschrittsglaube und der Zugriff eines hoch technischen *social engineering* insbesondere im Wohnungsbau. Die spätere Kritik daran lässt die Eigenheiten und Charakteristika besonders deutlich aufscheinen: Auftürmung gewaltiger Baumassen, der Verlust von Maßstäblichkeit, die strikte Trennung verschiedener Funktionen – Wohnen, Versorgung, Arbeiten – und die kaum nachzubessernde Monotonie und Sterilität des Wohnumfelds demonstrierten für die Bewohner und Betrachter vor allem eines: einen auf Technik gegründeten Fortschrittsoptimismus, einen Planungsglauben und eine Ideologie der Machbarkeit, die typisch für die zweite Hälfte der 1960er Jahre war.

Neuperlach ist ein seit 1967 auf der grünen Wiese erbauter Stadtteil im Südosten Münchens. Das hauptsächlich aus Großwohnsiedlungen zusammengesetzte Quartier ist bis heute eine der größten deutschen Satellitenstädte.³⁴ Bereits 1960 beschloss der Münchner Stadtrat die Errichtung von „Entlastungsstädten“, um die Wohnungsnot zu lindern. Als „Stadt neben der Stadt“ sollte Neuperlach durch eine Integration von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Kultur und Sport, durch eine hohe Bevölkerungsdichte sowie eine städtisch dimensionierte und gestaltete Ortsmitte ein relativ eigenständiges, lebendiges und anziehendes Gemeinwesen werden. Geplant war, dass Neuperlach mit seinem großzügig bemessenen Einzugsgebiet auf etwa 400.000 Menschen im Münchner Südosten ausstrahlen sollte. Dazu sollten achtzig-, später dann siebzigtausend Wohnungen errichtet werden, zu denen zugleich Kirchen, Bibliotheken und Kulturzentren gehörten. Am Reißbrett wurde die Stadt zu einer auch kulturell vollwertigen Einheit.

³² Zitiert nach HARLANDER, Wohnen und Stadtentwicklung (wie Anm. 1), hier S. 288.

³³ Alexander MITSCHERLICH/Nikolaus HIRSCH, Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden, Frankfurt a. M. 2008; vgl. auch HARLANDER, Wohnen und Stadtentwicklung (wie Anm. 1), hier S. 283.

³⁴ Vgl. hierzu und zum Folgenden Christian HARTARD, Neuperlach. Utopie des Urbanen. Leitbilder und Stadtbilder eines Experimentes der 1960er Jahre. Mag.-Arb. Univ. München, München 2003, online verfügbar unter <http://epub.ub.uni-muenchen.de/2034/> [Stand: 10.4.2014].

In der Folgezeit kam es zu eingreifenden Veränderungen des Plans. Man trennte die verschiedenen städtischen Funktionen deutlich: Arbeiten links – Wohnen rechts, Einkaufen in der Mitte. Die Sportstätten, die kulturelle Infrastruktur wurde fast vollständig aufgegeben und auf ein (in seinen Dimensionen bis heute immer weiter verkleinertes und bislang nicht ausgeführtes) Bürgerhaus reduziert.

Ganz deutlich schlugen bei der Realisierung noch ältere stadtbauliche Prämissen durch: die strikt durchgehaltene Trennung des Verkehrs in reine Fußwege und oft überdimensionierte Straßenzüge nach dem Muster der „autogerechten Stadt“ und des „organischen Städtebaus“ oder die kleinteilige Durchgrünung, wie sie das Konzept der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ vorsahen. Auch das zeitgenössische Schlagwort einer „Urbanität durch Dichte“ – welches vor allem auf eine Verdichtung des städtischen Lebens in atmosphärischer wie auch funktionaler Hinsicht zielte – wusste man nicht besser in die architektonische Realität umzusetzen als durch eine Steigerung der Bauhöhen. Die hauptsächliche Verwendung von Beton als Baustoff tat ihr Übriges dazu, die architektonische Monotonie zu betonen. Im Rückblick wurden die dem Projekt zugrunde liegenden Scheinrationalitäten deutlich benannt:

„All diese Verdichtungsziffern, Verkehrsfrequenzen, Auslastungskoeffizienten usf. waren aber bestenfalls sektorale, ja einzelaspekthafte Orientierungsgrößen, also alles andere als rational in einem umfassenden Sinne, aber sie suggerierten eben dies: Das Großsiedlungskonzept versprach Rationalität, Effektivität und Funktionalität, und das genügte bereits.“³⁵

Tilman Harlander zitiert in seinem Beitrag sogar die Vermutung, dass diese Bauexzesse Produkt einer „kumulativen Radikalisierung“ gewesen seien, in der sich Planer, Baubürokraten und Wohnbaugesellschaften vom Rausch der Baurekorde hätten überwältigen lassen.³⁶ Nicht nur in München-Neuperlach, sondern auch in der Berliner Gropiusstadt, die bundesweit durch das Drogenbuch von Christiane F. „Wir Kinder vom Bahnhof Zoo“ bekannt wurde, zeigte sich dann deutlich, wie schnell architektonisch-städtebauliche Überlegungen außer Acht gelassen wurden, wenn das Aufsatteln eines weiteren Geschosses einen wirtschaftlichen Vorteil versprach.³⁷

Mit diesen zwei prägnanten Beispielen aus München und Berlin ist noch einmal zurückzukommen auf die Frage nach der deutsch-deutschen Perspektive in der Stadtentwicklung: Generell gilt sicher, dass der Verweis auf „drüben“, auf die DDR, in diesen Jahrzehnten weniger stark ausgeprägt war als in den fünfziger Jahren. Aber allen politischen fundamentalen Unterschieden zum Trotz sahen sich beide deutsche Gesellschaften in den Umbrüchen und Transformationen der 1960er und 1970er Jahre doch ähnlichen Problemlagen gegenüber. Ganz zentral gehörte zunächst die kriegsbedingte Wohnungsnot, dann der durch ein anderes Wohnverhalten steigende

³⁵ Zitiert nach HARLANDER, Wohnen und Stadtentwicklung (wie Anm. 1), hier S. 313.

³⁶ Peter GLOTZ u. a., Auf dem Weg zur Konvention?, in: Idee, Prozess, Ergebnis. Die Reparatur und Rekonstruktion der Stadt: Internationale Bauausstellung Berlin 1987, Berlin 1984, S. 27–34, hier S. 28.

³⁷ HARLANDER, Wohnen und Stadtentwicklung (wie Anm. 1), hier S. 314.

Bedarf an Wohnraum dazu. Wenn auch in unterschiedlicher Ausprägung, so fand man doch ähnliche architektonische und bautechnische Antworten darauf: Insbesondere die Plattenbauweise und damit eine Fertigungstechnik, die auf Fertigteile oder Großtafelbauweise setzte, war ein tatsächlich mindestens europaweit verbreitetes Phänomen und beschränkte sich keinesfalls auf die staatssozialistischen Gesellschaften Osteuropas.

Im wiedervereinigten Deutschland brachte es insbesondere die „Platte“ als Diskussionspunkt ganz nach oben und prägte den deutsch-deutschen Selbstverständigungsdiskurs entscheidend mit.³⁸ Was vielen Westdeutschen als das in Beton gegossene Scheitern der DDR-Wohnungspolitik gilt, war doch unter den Bewohnern in der DDR ganz anders wahrgenommen worden. Die Großsiedlungen in Plattenbauweise verkörperten nicht nur für die agierenden Politiker und Planer Zukunftsfähigkeit. Auch vielen Bewohnern galt der Umzug in eine der „Neustädte“ als Lottogewinn.³⁹ Der „Plattenbau“ stand für Modernität, einen praktischen Zuschnitt und nicht zuletzt auch für hygienischen Fortschritt. Der Gegentrend heute, wo die „Arbeiterschließfächer“ sehr kritisch gesehen werden, bricht sich auch mit einem zweiten Erinnerungsdiskurs, der das ehemalige Ideal der Hausgemeinschaft durchaus hochhält. Zumal gilt es auch zu bedenken, dass die Devise „besser, billiger und schneller“, wie sie die Plattenbauweise begleitete, auch viele Bauprojekte im Westen Deutschlands wie auch in vielen anderen westeuropäischen Ländern prägte. Wer sich daran machte, eine Geschichte des deutsch-deutschen und dann wiedervereinigten Städtebaus zu schreiben, muss diese Wahrnehmungsdiskrepanz stark gewichten.

4. Ausblick und Resümee:

Was kam mit und nach dem „Aufstand des Publikums“?

Mit einem kurzen Blick auf die 1980er Jahre verbindet sich die Benennung eines zweiten Forschungsdesiderats: Städtebauliche Leitbilder und Realisierungen wurden in dieser Zeit vielfältiger und weniger zentriert. Seit der Mitte der 1960er Jahre verringerten sich in den größeren Städten kontinuierlich die Bevölkerungsgröße und die Zahl der Arbeitsplätze. Die Umlandgemeinden wuchsen, die Raumstrukturen veränderten sich. Die Zentren verloren an Kraft und Urbanität und ältere Wohnquartiere an Qualität. Der hohe Bedarf an neuen Wohn- und Gewerbeflächen führte zum Entstehen neuer Wohn- und Gewerbequartiere an den Stadträndern und im Umland. Große Verkehrsprobleme traten auf, ebenso wie sozialräumliche Veränderungen in den Stadtteilen selbst. In dieser Situation wurde das Konzept der Urbanität durch Dichte abgelöst von Leitlinien zu einer behutsamen Stadterneuerung, die

³⁸ Vgl. dazu Adelheid von SALDERN, *Die Platte*, in: *Erinnerungsorte der DDR*, hg. v. Martin SABROW, München 2009, S. 301–313.

³⁹ Ebd., hier S. 302.

vor allem auf die Attraktivitätssteigerung der Innenstadt zielte, wie auch von einer gewissen Neubesinnung auf die historische Stadt und – zeitlich etwas versetzt – auf eine ökologisch orientierte Stadtentwicklung.

Wenn wir diesen Entwicklungen der 1970er und 1980er Jahre nachkommen wollen, dann stellen sich die Forschungsaufgaben neu und wir müssen die Geschichte anders schreiben als für die unmittelbaren Nachkriegsjahrzehnte. Vor allem werden wir einer veränderten Akteurskonstellation Rechnung tragen müssen. Es wäre sicher ein Fehler, wenn wir wie allzu oft eine Planungsgeschichte als Höhenkammgeschichte des Städtebaus schreiben. Stararchitekten, große Baubüros und deren Entwürfe auf der einen, Politik und Verwaltung auf der anderen Seite – mindestens seit den 1970er Jahren sollte man fest davon ausgehen, dass diese Dichotomie durchbrochen war. Der „Aufstand des Publikums“ beschränkte sich nicht auf die Bereiche Medizin, Energie, Verkehr oder Religion, wo aus dem Halbgott in Weiß der Arzt und aus Hochwürden ein Seelsorger wurde.⁴⁰ Die Bürgerbeteiligung und die Partizipation waren wenigstens verbal als Ziel auch in den Plan- und Realisierungsphasen des Städtebaus fest verankert. Ob dieses neue Leitbild nicht nur stärker in die Bevölkerung hinein für Fragen der Stadtplanung mobilisierte, sondern auch Rückwirkungen in das Selbstverständnis und vielleicht sogar die Ausbildung der Städteplaner hatte, wird zu untersuchen sein.⁴¹ Mit Blick auf die DDR lässt sich eine solche Bewegung als breites Phänomen nicht feststellen. Allenfalls am Rande der verschiedenen Oppositionsgruppen, die dann im Spätsommer und Herbst 1989 zur Demonstrationbewegung zusammenschmolzen, entwickelte sich der Unmut gegen das SED-Regime zu einem kleinen Teil auch aus dem Protest gegen die Vernachlässigung der Altstädte zugunsten der Trabantensiedlungen und Vorstädte.⁴²

Wer baut, „denkt“ in einem weiteren Sinne, so hat es Martin Heidegger 1951 in dem Vortrag „Bauen Wohnen Denken“ betont: In unserem „Bauen“ und in der Weise, wie wir den gebauten Raum beleben („Wohnen“), spiegele sich, wie wir die Wirklichkeit verstehen und was wir für sinnvoll und bedeutungsvoll erachten („Denken“). Die Forderung, dass wir in diesem Sinne die Inszenierungen von Städten lesen und verstehen lernen müssten, ist wohlfeil. Auch an Konzepten, wie Repräsentationen in der Stadt mit ihrer baulichen Gestalt zusammen betrachtet werden können, mangelt es nicht. Der Ethnologe und Stadtforscher Anthony D. King hat beispielsweise drei verschiedene Ebenen identifiziert und ihre Beziehungen zueinander beschrieben:⁴³ Als erste Ebene definiert er die materielle, physische und räumliche Form der Stadt, die ihrerseits für die sozialen, politischen, ökonomischen und kulturellen Beziehungen und Praktiken steht. Hierarchien und Strukturen werden in den räumlichen Beziehungen nicht nur im Sinne einer Spiegelung repräsentiert, sondern ihrerseits geschaffen. Insbesondere eine gendersensible Stadtforschung hat verschiedentlich darauf hingewiesen, wie prägend Baustrukturen und Verkehrsflächen

⁴⁰ Jürgen GERHARDS, Der Aufstand des Publikums. Eine systemtheoretische Interpretation des Kulturwandels in Deutschland zwischen 1960 und 1989, in: Zeitschrift für Soziologie 30 (2001), H. 3, S. 163–184.

⁴¹ Vgl. Sebastian HAUMANN, Schade, daß Beton nicht brennt. Planung, Partizipation und Protest in Philadelphia und Köln 1940–1990, Stuttgart 2011.

⁴² Vgl. dazu Ehrhart NEUBERT, Geschichte der Opposition in der DDR 1949–1989, Berlin 1998.

⁴³ Anthony D. KING, Re-presenting the city. Ethnicity, capital, and culture in the 21st-century metropolis, New York 1996.

auch für die geschlechtsspezifische Rollenverteilung in der Gesellschaft sein können. Ohne Zweifel sind Architekturen ein Mittel dazu, den Mitgliedern der Gesellschaft ihren Ort und damit ihre Stellung im Gemeinwesen zuzuweisen. In diesem Sinne ist die fordistische Wohnarchitektur der 1960er Jahre ebenso ein Mittel zur Marginalisierung von (meist weiblichen) Nicht-Erwerbstätigen wie die Suburbanisierung im Eigenheimbau der 1970er Jahre. Darüber hinaus ist die Stadt angefüllt mit visuellen Repräsentationen, die ihrerseits auf Bedeutungszusammenhänge verweisen. Beide Repräsentationsebenen, die materiell-räumliche wie die symbolische, sind die Vorbedingungen für die mentale Repräsentation von Stadt, die sich in planerischen bis hin zu utopischen Strukturen und Diskursen niederschlägt.

Sagt die Architektur etwas über den Charakter einer Stadt aus? Sind die verschiedenen Bauten einer Stadt das Spiegelbild der Gesellschaft und damit ihrer Akteure und ihres Handelns? Oder prägen diese ihrerseits die Sozialstrukturen und Beziehungen in der Stadt? Wie diese einzelnen Repräsentationsebenen zueinander ins Verhältnis zu setzen sind, wird man nicht abstrakt lösen können. Städte als Zeichen zu lesen ist vor allem dann leicht, wenn es mehr programmatisch verkündet als praktisch getan wird. Nach Akteuren und Prozessen auf den verschiedenen Ebenen von Architektur und Städtebau wie auch von Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft zu schauen, dabei die gebaute Stadt in den Mittelpunkt zu stellen und in ihrer Funktion als Gegenstand, aber auch als Strukturierung der „gedachten Stadt“ zu berücksichtigen – wie es gelingt, diese verschiedenen Wirkungszusammenhänge zueinander zu bringen, das ist letztlich der *proof of the pudding*.