

Stadtstrukturen (z.B. Entfestigung). Bedeutendste Innovation der ersten Industrialisierungsphase war die Eisenbahn. Schienenstränge und Bahnhöfe avancierten zum wesentlichen Element der inneren Struktur der Städte. Bahnhofsvorplätze und große in die Stadt führende Hauptverkehrsstraßen wurden angelegt, neue Ringstraßen dienten der Verbindung der Bahnhöfe untereinander. Der Eisenbahnbau veränderte die groß- wie kleinräumige Nutzungsstruktur der Städte. Man faßte den Städtebau zunehmend als technisches, baupolizeiliches und wirtschaftliches Problem auf, baukünstlerische und soziale Aspekte blieben anfangs fast gänzlich ausgeblendet. Die Erweiterung der bebauten Flächen erfolgte weitgehend an der Peripherie der Städte (insbesondere für Wohnzwecke), die Rekonstruktion der zentralen Stadtgebiete diente primär kommerziellen Nutzungen (Citybildung). Die Funktionstrennung wurde zum Hauptkennzeichen der privaten Produktion der Stadt. Nicht die wachsenden Bodenpreise erzwangen eine ertragreiche Nutzung, sondern die mit dem Stadtwachstum zunehmenden Erträge hatten den Anstieg des Bodenpreises zur Folge. Er erhöhte sich vor allem an den Eisenbahnstrecken (Kehrseite: Entwertung des Bodens hinter den Bahnhöfen – Proletarierviertel u.a.).

Englands „Stadtgesundung“ – u.a. Verbreiterung der Straßen, Herstellung von Kanalisationssystemen – und Frankreichs „Stadterneuerung“ – Anlage neuer Straßen in den Stadtzentren, während die Peripherie sich „selbst überlassen“ blieb – übten großen Einfluß auf die deutsche Städtebaupraxis aus. Paris wurde unter anderem für Berlin zum Vorbild für die Stadtumgestaltung. In Deutschland

beschränkte sich „Stadtplanung“ bis 1875 weitgehend auf die Aufstellung von Bau- = Bebauungsplänen und damit auf die Ausweisung von Straßen. Bauordnungen regelten das Verhältnis zwischen Straßenbreite und Gebäudehöhe. Bei der Aufstellung der Pläne erhielten die Gemeinden in sich verstärkendem Maße Mitspracherecht. „Von oben“ (u.a. durch die verschiedenen Institutionen der preussischen Regierung) angeordnete Regelmäßigkeiten und übergreifende Ordnungsprinzipien ignorierten die „Bodenfrage“ und scheiterten genauso an den privaten Verwertungsinteressen wie die geplante Anlage von repräsentativen öffentlichen Plätzen und Prachtstraßen. Es waren vor allem privatwirtschaftliche Unternehmen (Terrain- und Erschließungsgesellschaften), die zunehmend die Pläne erstellten, genauso wie die Beschaffung von Wohnraum fast ausschließlich der Initiative privater Unternehmer oblag. Infolgedessen prägte die private Produktion Struktur, Aufbau und Erscheinung der Städte. Häufig blieben die Planungen allerdings ohne Einfluß auf die tatsächliche Besiedlung der vorstädtischen Areale. Ein wesentlicher Faktor für das enorme Wachstum der industriellen Großstadt ist die Entwicklung eines spezifischen Verkehrswesens. Denn erst der Personennahverkehr beispielsweise ermöglichte den öffentlichen Massentransport und damit den Standortwechsel der fabrikmäßigen Produktion und die Trennung von Arbeit und Wohnen.

Die vorliegende Publikation stellt die erste umfassende Übersicht über die Anfänge des modernen Städtebaus in Deutschland von 1800 - 1875 dar. Sie ist, auch wenn man die qualitativen Unterschiede einzelner Beiträ-



Begräbnis, 1922

ge berücksichtigt, aufgrund der Vielzahl der behandelten Aspekte und der Fülle des ausgebreiteten Materials, das durch einen Anhang mit Gesetzen und Erlassen noch ergänzt wird, als Standardwerk anzusehen. Die Leistung der Autoren vermag vor allem derjenige zu würdigen, der mühsame Archivarbeit kennt. Die Lektüre der Publikation sei allen voran denen empfohlen, die immer noch – oder schon wieder – von einer ästhetischen Bewältigung der Stadtprobleme der Gegenwart träumen.

Joachim Petsch

Peter Grottian, Wilfried Nelles (Hrsg.). Großstadt und neue soziale Bewegungen. Basel 1983. Birkhäuser Verlag. 297 Seiten. 29,80 DM.

„In den vorliegenden Beiträgen wird anhand theoretischer und empirischer Analysen diskutiert, ob die neuen sozialen Bewegungen mit der Arbeiterbewegung vergleichbar sind und welche möglichen Entwicklungsperspektiven sich zwischen etablierter Politik und neuen sozialen Bewegungen ergeben könnten.“ (aus dem Einbandtext)

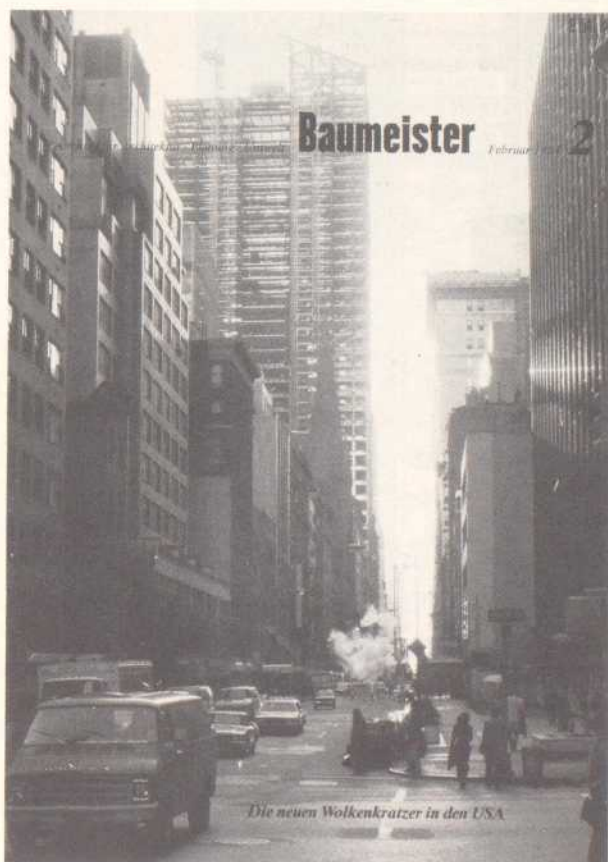
Baumeister...

- ... ist die Zeitschrift mit der Meinung, die nicht immer die allgemeine ist.
- ... setzt Maßstäbe, verschafft Überblick.
- ... die Zeitschrift für Architektur, Planung und Umwelt informiert die Leser auch über Themen aus Randgebieten der Architektur.
- ... bringt Bauten, über die man heute spricht und solche, über die morgen alle reden.
- ... läuft keinen Architektur-Moden blind nach, aber berichtet kritisch über sie.
- ... verweist auch auf Alternativen und Bewährtes.
- ... Baumeister lesen macht Spaß.

Jährlich erscheinen 12 Hefte.

Das Vollabonnement kostet DM 24,90 pro Quartal, das Studentenabonnement (nur bei Einsendung der Studienbescheinigung) DM 18,60 pro Quartal, jeweils zuzüglich Versandkosten.

Probehefte können beim Verlag angefordert werden.



Die neuen Wolkenkratzer in den USA

Verlag Georg D. W. Callweg Streitfeldstraße 35 8000 München 80