



FRIEDRICH NAUMANN
STIFTUNG Für die Freiheit.

DIE ENTFESSELTE STADT

Warum liberale Städte Deutschland
reicher und schöner machen

Justus Enninga

ANALYSE

Impressum

Herausgeberin

Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit
Truman Haus
Karl-Marx-Straße 2
14482 Potsdam-Babelsberg



/freiheit.org



/FriedrichNaumannStiftungFreiheit



/FNFreiheit

Autor

Justus Enninga

Redaktion

Dr. Dirk Assmann, Referent Innovationsräume und Urbanisierung
Liberales Institut der Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit

Kontakt

Telefon: +49 30 22 01 26 34

Telefax: +49 30 69 08 81 02

E-Mail: service@freiheit.org

Stand

Juni 2024

Hinweis zur Nutzung dieser Publikation

Diese Publikation ist ein Informationsangebot der Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit.

Die Publikation ist kostenlos erhältlich und nicht zum Verkauf bestimmt.

Sie darf nicht von Parteien oder von Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden (Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen sowie Wahlen zum Europäischen Parlament).

Inhalt

Zusammenfassung	4
1. Einführung	5
2. Stadtluft – Frei, Reich und Schön	5
2.1 Frei	6
2.2 Reich	6
2.3 Schön	7
3. Die Probleme der gefesselten Stadt	9
3.1 Problem I: Preise – Die teure deutsche Stadt	9
3.2 Problem II: Ästhetik – Die hässliche deutsche Stadt	11
4. Echos aus Athen – Das Scheitern der gefesselten Stadt	14
5. Die befreite Stadt – Prinzipien für die freie, reiche und schöne Stadt	18
5.1 Stadt der Möglichkeiten: Vielfalt statt Einfalt	19
5.2 Stadt – kein Kunstwerk, ein Prozess	24
6. Fazit	29
Literatur	31

Zusammenfassung

Wann immer und wo immer Gesellschaften blühen und gedeihen, anstatt zu stagnieren und zu verfallen, waren kreative und funktionsfähige Städte der Kern dieses Phänomens. Verfallende Städte, schrumpfende Volkswirtschaften und zunehmende soziale Probleme gehen Hand in Hand. Diese Kombination ist nicht zufällig (Jane Jacobs, 2016).

Seit Jahren bereiten Städte der Politik Sorgen. Einst Motoren ökonomischen Wachstums, hat sich das Wirtschaftswachstum über die Jahre stark verlangsamt. Die hohen Immobilienpreise schrecken heute aufstiegswillige junge Menschen eher ab als sie anzuziehen. Und auch die ästhetische Anziehung der europäischen Stadt scheint, in einer Zeit der mutlosen und unkreativen Stadtplanung, abzuebben. Mein Policy-Paper „Die entfesselte Stadt“ zeigt, wie wir diesen Dynamiken entgegensteuern können. Es zeigt, wie die moderne Stadt durch liberale Prinzipien wohlhabender und schöner werden kann. Die Kernthese des Papiers: Deutsche Stadtplanung der vergangenen Jahre übersieht Erkenntnisse moderner Stadtforschung. Dabei überlagern sich moderne Ideen zur Stadtplanung mit liberalen, bürgerlichen Prinzipien der Stadt. Die Revitalisierung des Emanzipations-, Wohlstands- und Ästhetikversprechens der Stadt wird nur mit einer Revitalisierung eines urbanen Liberalismus gelingen.

Das Gutachten argumentiert in drei Schritten. Zuerst widme ich mich den beiden Kernproblemen deutscher Städte: teurer Wohnraum und langweilige, gar hässliche, neue Quartiere. Einzelne Städte haben in der Vergangenheit schon immer Auf- und Abstiege erlebt. Doch ist es in den letzten Jahrzehnten zu einer Stagnation gekommen, die in allen deutschen Städten um sich greift. Das führt mich zu meinem zweiten Punkt: die gescheiterten Lösungen der kommunalen Stadtplanung. Statt auf private Graswurzelideen zu setzen, ist die deutsche Stadtplanung immer noch gefangen in den Ideen der Charta von Athen, die in der Forschung längst abgeschrieben ist, weil sie als eine der Ursachen der Probleme der modernen Stadt gilt. Im Rückgriff auf Ideen von Jane Jacobs bis hin zu neuesten begutachteten Fachpublikationen zeichne ich kurz nach, warum zentralistische Ansätze der urbanen Planung zum Scheitern verurteilt sind. Im dritten Teil, dem Herzstück des Gutachtens, nutze ich sechs Prinzipien der modernen Urbanismusforschung und zeige, wie ihre Anwendung eine wohlhabende, fortschrittlichere und schönere moderne Stadt verspricht. Jedes dieser Prinzipien lässt sich einfach mit liberalen Prinzipien vereinbaren. Ich verdeutliche jedes der Prinzipien mit ihrem idealtypischen Gegenteil und unterfüttere sie mit Fotoaufnahmen, Skizzen, Grundrissen und Kartenmaterial.

Das Gutachten schließt mit der Feststellung, dass moderne Stadtforschung und liberale Ideen Hand in Hand gehen. Erst eine Befreiung der Stadt und ihrer Bürger von strikten, zentralen Vorgaben und Vertrauen auf die Graswurzelaktivitäten selbstbewusster Bürgerinnen und Bürger verspricht eine fortschrittliche, wohlhabende und schöne Stadt.

1. Einführung

Wann immer und wo immer Gesellschaften blühen und gedeihen, anstatt zu stagnieren und zu verfallen, waren kreative und funktionsfähige Städte der Kern dieses Phänomens. Verfallende Städte, schrumpfende Volkswirtschaften und zunehmende soziale Probleme gehen Hand in Hand. Diese Kombination ist nicht zufällig (Jane Jacobs, 1964).

Seit Jahren bereitet die Stadt politischen Entscheidungsträgern Sorgen. Hohe Mieten und Immobilienpreise schrecken aufstiegswillige junge Menschen und Familien ab, statt sie anzuziehen. Und statt wunderschöner neuer urbaner Nachbarschaften entstehen mutlose, unkreative, gar hässliche neue Viertel. In diesem Papier zeige ich, wie eine entfesselte, liberalere Stadt der teuren und hässlichen Stadt entgegenwirkt und sie wohlhabender und schöner macht. Die Kernthese des Papiers: Die deutsche Stadtplanung übersieht Erkenntnisse moderner Stadtforschung, die sich zu weiten Teilen mit liberalen, urbanen Prinzipien überschneidet. Die Revitalisierung des Wohlstands- und Ästhetikversprechens der Stadt gelingt nur mit einer Revitalisierung des urbanen Liberalismus.

Ich argumentiere in drei Schritten. Zuerst widme ich mich den zwei großen Problemen der deutschen Städte: hohe Preise, die Aufstieg verhindern, und langweiligen, oft hässlichen, neuen Quartieren. Während individuelle Städte schon immer Auf- und Abstiege erlebt haben, ist es in den letzten Jahrzehnten zu einer besorgniserregenden urbanen Stagnation gekommen. Zweitens zeige ich die Ursachen auf: die gescheiterten Lösungen der Stadtplanung der vergangenen Jahrzehnte. Statt auf dezentrale bzw. private Graswurzelideen zu setzen, hängt die Stadtplanung der Gegenwart immer noch den Ideen der Charta von Athen nach, die sich auf eine zentrale urbane Planung verlässt. Ich greife zurück auf die im Eingangsepigraph genannte liberale Stadtplanerin Jane Jacobs und die von ihr inspirierte moderne Stadtforschung, um das Scheitern zentralistischer urbaner Planung nachzuzeichnen.

Der dritte Teil formt das Herzstück des Gutachtens. Hier nutze ich sechs Prinzipien der modernen Urbanismusforschung und zeige, wie ihre Anwendung eine wohlhabendere und schönere Stadt verspricht. Jedes dieser Prinzipien lässt sich mit liberalen Grundsätzen vereinbaren. Ich verdeutliche jedes dieser Prinzipien mit ihren idealtypischen Kontrasten und unterfüttere sie mit Fotoaufnahmen, Skizzen, Grundrissen und Kartenmaterial.

Das Gutachten schließt mit der Feststellung, dass moderne Stadtforschung und liberale Ideen Hand in Hand gehen. Erst wenn die Politik den selbstbewussten Städterinnen und Städtern das nötige Vertrauen schenkt und sie von strikten, zentralen Vorgaben entfesselt, wird die Flucht aus der urbanen Misere gelingen. Erst dann gelingt die wohlhabende und schöne Stadt.

2. Stadtluft – Frei, Reich und Schön

Gewissheiten in den Sozialwissenschaften sind rar gesät. Eine ist jedoch unumstößlich: Seit Jahrtausenden zieht es Menschen in die Stadt. Die Gewissheiten hören aber schon wieder auf, wenn es darum geht, was eine Stadt eigentlich ist. Bei Wikipedia heißt es profan: Eine Stadt „ist eine größere zentralisierte und abgegrenzte Siedlung im Schnittpunkt größerer Verkehrswege mit einer eigenen Verwaltungs- und Versorgungsstruktur“. Die Stadtforscherin und Aktivistin Jane Jacobs definiert eine Stadt als „eine Siedlung, die ihr wirtschaftliches Wachstum durch ihre eigene, lokale Ökonomie generieren kann“ (Jacobs, 1969, 161). Und der Stadtsoziologe Richard Sennett wird sogar poetisch. Demnach ist eine Stadt ein Ort, an dem es wahrscheinlich ist, dass sich Fremde treffen (Sennett, 2023).

So wie über ihre Definition wird auch über den Ursprung der Stadt gestritten. Die Frage nach der ältesten Stadt der Welt ist ein Klassiker. Jericho in den heutigen palästinensischen Autonomiegebieten ist einer der Favoriten. Schon im 10. Jahrtausend v. Chr. soll es hier eine Siedlung gegeben haben. Çatalhöyük in der heutigen Türkei entstand in der Jungsteinzeit zwischen 7500 und 5700 v. Chr. und gilt als eine der ersten Großsiedlungen der Welt. Und seit 2002 spielt auch eine Siedlung im Arabischen Meer vor der nordindischen Küste mit um den ersten Platz. Hier wurden Siedlungsüberreste aus dem Jahre 7500 v. Chr. gefunden. In der vermutlich nicht ältesten, dafür umso einflussreicheren Stadt Uruk im heutigen Südirak lassen sich zum ersten Mal große zivilisatorische Errungenschaften der Menschheit ausmachen: Schrift, Literatur, Wissenschaft, Arbeitsteilung, Monumentalarchitektur und das Nachdenken über das Wesen des Menschen (Radner, 2017). Eines ist dann aber wieder gewiss: Von dem Moment an, an dem Menschen gegenseitige Nähe in Städten wie Jericho, Çatalhöyük und Uruk gesucht haben, hat die Relevanz der Stadt nicht mehr abgenommen.

2.1 Frei

Das Alter deutscher Städte reicht nicht an dieses methusalemische heran. Nach den römischen Siedlungen entwickelte sich ein großer Teil der deutschen Städte erst im Hoch- und Spätmittelalter. Im Feudalismus nutzten die Landesherren ihre Macht, indem sie gewissen Ortschaften Freiheitsrechte im Gegensatz zu den bäuerlichen Strukturen auf dem Land verliehen: die sogenannten Stadtrechte. Meist günstig gelegen an Handelsrouten oder Flussübergängen erhoffte sich der Landesherr zusätzliche Einnahmen durch die freieren Städte. Das Kalkül ging auf: Von Palermo bis Lübeck und von London bis Warschau wurden Städte im europäischen Hochmittelalter zu ökonomischen Hotspots und ließen die Steuereinnahmen der Fürsten sprudeln.

Doch profitierten nicht nur die privilegierten Grundherren von den Freiheitsrechten der Stadt, sondern auch die unfreien Leibeigenen. Qua Geburt waren diese zwar zu Diensten für ihre Feudalherren gezwungen, weil, ohne ihre Zustimmung, ein rechtliches „unbedingtes Eigentumsrecht“ („*proprietas*“) auf den Dienst, das *Servitium*, des Leibeigenen bestand. Doch gewährte das mittelalterliche Recht eine Ausnahme: Sollte der Herr seinem Recht auf das *Servitium* länger als ein Jahr und einen Tag nicht nachkommen, so verfiel es, vorausgesetzt der Leibeigene fand einen Richter, der sein Recht feststellte. Diesen Richter fand er in der Stadt.

Das Getümmel der mittelalterlichen Stadt ermöglichte es vielen Leibeigenen, unterzutauchen, sich über mindestens ein Jahr und einen Tag vor den Häschern der Feudalherren zu verstecken und im Anschluss vor ein Gericht in der Stadt zu treten. Oft erlaubte das Gericht dem Leibeigenen, nachdem er „durch seine Wohnsitznahme in die städtische Genossenschaft aufgenommen war, den Rechtsschutz der Stadt und die Vorteile der städtischen Immunität“ (Strahm, 1955).¹ Der Ausspruch „Stadtluft macht frei“ war geboren. Weit über das Mittelalter hinaus bildeten Städte immer wieder den Hintergrund, vor dem sich Unterdrückte dieser Welt halfen und organisierten, um sich gegen ihre Unterdrücker zur Wehr zu setzen und aus Unfreiheit zu entkommen. Waren sie auf dem Land oft vereinzelt, isoliert und schwach, vereinfachte die physische Nähe der Stadt die Organisation eines starken, solidarischen Kollektivs. Dafür stehen drei Beispiele ganz besonders. In den Vereinigten Staaten des 19. Jahrhundert – als viele Intellektuelle sich schon in der befreiten Neuzeit wähten – dominierte mit der Versklavung der schwarzen Bevölkerung immer noch eine der brutalsten Formen der Unterdrückung der Menschheitsgeschichte. Auch nach der offiziellen Abschaffung der Sklaverei 1865 waren schwarze Menschen, besonders in den amerikanischen Südstaaten, nicht sicher und wurden Opfer von ökonomischer Ausnutzung, Rassismus und Lynchmobs.² Als Reaktion auf Rassismus und ökonomische Hoffnungslosigkeit organisierten sich große Teile der schwarzen Community in den amerikanischen Südstaaten in sogenannten *Freedmen's Towns*. In diesen, hauptsächlich von Schwarzen bewohnten kleinen Städten, konnten sie sich einfacher gegen Unterdrückung organisieren und von der Arbeitsteilung untereinander profitieren (Ferguson, Witcher, 2022).

Etwas mehr als 100 Jahre später war es das Organisationstalent der queeren Gemeinschaft in New York City, die die urbane Nähe vieler queerer Personen nutzte, um einen Wendepunkt der Bürgerrechtsbewegung zu provozieren. Ein Jahr nach einer brutalen Attacke der Polizei am Stonewall Inn in der Christopher Street zwischen West und Greenwich Village in Manhattan („Stonewall Riot“) begründeten Aktivistinnen und Aktivisten das Christopher Street Liberation Day Committee. Dieses organisierte zum ersten Jahrestag der Übergriffe eine Gedenkveranstaltung. Das Gedenken mündete 1970 in die erste Pride-Parade, die heute in hunderten Städten auf der ganzen Welt begangen wird und in Deutschland unter dem Namen Christopher Street Day bekannt ist (Carter, 2010).

Und auch in Deutschland war die Stadt oft Hintergrund für den Kampf für eine freiere Welt. Ein wichtiger Teil des Netzwerks rund um die Verschwörer des 20. Juli 1944 zum Beispiel wuchs gemeinsam in der urbanen Nähe Berlins auf: Sie lernten und spielten gemeinsam, arbeiteten zusammen und organisierten sich. Cornelius Bormann (2023) beschreibt in seinem Buch *Die Grunewald-Gefährten* eindrücklich wie die Gruppe um Hans von Dohnanyi, Klaus und Dietrich Bonhoeffer, Justus Delbrück und Gerhard Leibholz im großbürgerlichen, aber doch urbanen Berlin aufwuchsen und wie die dortigen Bildungs-, Netzwerk- und späteren Aufstiegschancen die Widerstandskämpfer aktiv prägten und ihre Handlungen anleiten sollten.

2.2 Reich

Städte sind Motoren der Freiheit, doch auch des Wohlstandes. Denn Ökonomen und Ökonomen wissen, dass es nur zwei Wege gibt, um Gesellschaften reich zu machen: Arbeitsteilung und Innovation.

¹ Warum sollte sich ein Grundherr einem Stadtgericht beugen? Dies liegt in der Macht der Städte begründet. So stellte ein Rechtsspruch aus dem Jahre 1218 unter König Friedrich II. reichsrechtlich fest, dass ein mit Stadtrechten versehener Ort weder Herren noch Richter aus der Fremde Gerichtsbarkeit und Strafgewalt akzeptieren muss (Strahm, 1955, 108-109).

² Nach der Abschaffung der Sklaverei nach dem amerikanischen Bürgerkrieg (1861-1865) sahen sich viele Landbesitzer zwar mit viel Land, jedoch nicht genügend Kapital konfrontiert, um für Arbeit zu bezahlen. So etablierte sich das System des *Sharecropping*, bei dem Plantagenbesitzer ihre Felder aufteilten, schwarze Bauern auf den aufgeteilten Feldern arbeiten ließen und häufig die Hälfte der produzierten Güter einbehielten. Das System, obwohl besser als die Sklaverei, gilt bis als äußerst problematisch. (Higgs, 2009)

Und Städte sind für beides besonders gut geeignet. Adam Smith erkannte schon 1776 die Rolle von Arbeitsteilung: Der Wohlstand einer Nation sei nur durch das „Ausmaß“ des Marktes beschränkt. Je mehr Menschen bereit sind, sich Arbeit aufzuteilen, desto mehr Kapazität hat jeder einzelne, sich tiefer in einer Sache zu spezialisieren (Smith, 1776). In einer arbeitsteiligen Welt können sich die einen auf die Reparatur von Uhren oder auf die Ausbildung zum Chirurgen konzentrieren, während andere sich auf die Produktion von Lebensmitteln oder Kleidung fokussieren. Im anschließenden Austausch ihrer Produkte und Dienstleistungen werden sie dann reicher, als sie es ohne Arbeitsteilung jemals gewesen wären. Je größer die Anzahl an Menschen, desto größer der Spielraum, sich Arbeit mit anderen teilen, sich zu spezialisieren und mehr und bessere Dinge zu produzieren – schlicht: reicher zu werden.

Hindernisse für Arbeitsteilung zwischen Menschen gibt es zahlreiche. Physische Distanz ist aber besonders nachteilhaft. Erkrankt ein Kind in Deutschland an einem seltenen Magen-Darm-Virus, der beste pädiatrische Gastroenterologe praktiziert aber in den USA, erschwert die große physische Distanz einen Austausch zwischen Eltern, Kind und Arzt. Erfindungen wie das Internet haben es vereinfacht, von den Spezialisierungen anderer Menschen auf der ganzen Welt zu profitieren. Doch viele Dienstleistungen, von sehr komplexen wie einer pädiatrisch-gastroenterologischen Behandlung bis hin zu einfacheren wie einem Haarschnitt lassen sich nicht einfach online erledigen. Physische Distanz bleibt auch heute einer der Hauptgründe, warum sich Menschen Arbeit nicht teilen.

Je näher Menschen aber zusammenleben, desto einfacher ist es, Arbeit zu teilen und sich gegenseitig zu Wohlstand zu verhelfen – Vorhang auf für die Stadt: Die große Anzahl von Menschen auf geringem Raum macht es für Anbieter attraktiv, sich auf die verrücktesten Dinge zu spezialisieren. So macht es nur in der dicht besiedelten Stadt Sinn, dass ein thailändisches Restaurant neben einer verrauchten deutschen Eckkneipe zu finden ist, daneben der günstige syrische Friseur für 15 Euro Haare schneidet, einige Häuser weiter das Hauptstadtbüro eines weltweit vertretenen Unternehmens steht und direkt im Hinterhof eine kleine Tischlerei Mid-Century-Möbel aufbereitet und um die Ecke ein Laden für Zaubereibedarf eröffnet, während im ersten Stock eine junge Gründerin über die Marktpenetration ihres Tech-Startups grübelt. Jede einzelne dieser Unternehmungen wäre eine Ausnahmerecheinung in einem Dorf auf dem Land. Nur die Stadt schafft eine solch geringe physische Distanz, die menschliche Kooperation in dieser Dichte und Kreativität möglich macht.

Erfindungen und Innovationen von Unternehmerinnen und Unternehmern ist eine weitere wichtige Zutat für den Wohlstand der Nationen (Schumpeter, 1939; Kirzner, 1973). Oft werden Erfinderinnen oder Unternehmer als geniale, aber unsoziale Genies dargestellt. Sie widersetzen sich sozialem Widerstand und vertrauen unbeirrt auf ihre Ideen. Sicherlich ist das Bild des beharrlichen, manchmal auch sturköpfigen Unternehmers nicht immer falsch. Warum aber sehen wir in den Daten dann so wenig innovatives Unternehmertum auf dem dünn besiedelten Land und so viel in der dicht besiedelten Stadt? Schließlich wäre der unsoziale Unternehmer doch im preiswerten, ländlichen und wenig besiedelten Brandenburg besser aufgehoben, um an seinen Ideen zu tüfteln. Das Gegenteil ist der Fall. Dicht besiedelte Städte waren immer schon Orte der Innovationskraft, die globalen Wohlstand vorantreiben (Tavassoli, et al. 2021).

Der Effekt, der die Innovationskraft von Städten erklärt, nennt sich Agglomerationseffekt (Glaeser, 2010). Denn „die Interaktion von intelligenten Menschen in städtischen Gebieten fördert die Entwicklung von Humankapital und erhöht die Geschwindigkeit, mit der neue Ideen gebildet werden“ (9). Innovative und ambitionierte Menschen brauchen andere innovative und ambitionierte Menschen in ihrer Nähe, um voneinander zu lernen, sich gegenseitig herauszufordern oder einfach mal über gemeinsame, neue Chancen zu stolpern (Glaeser, 2010, 2012). Unternehmerinnen und Unternehmer sind eben häufig keine „asozialen Genies“, sondern hochsensible und aufmerksame Bürgerinnen und Bürger, die mit scharfem Blick auf menschliches Zusammenleben blicken, mit Feingefühl ausloten, wo soziale Beziehungen verbessert werden können, und so die Probleme ihrer Mitmenschen lösen.³ Das gelingt am besten in der Stadt.

2.3 Schön

Freiheit und Reichtum sind leicht messbare Kriterien: Entweder sind Menschen freier von staatlicher und gesellschaftlicher Repression oder weniger frei. Entweder haben Menschen mehr Ressourcen oder weniger. Schwieriger zu messen und doch ein entscheidender Anziehungsfaktor: die Schönheit der Stadt.

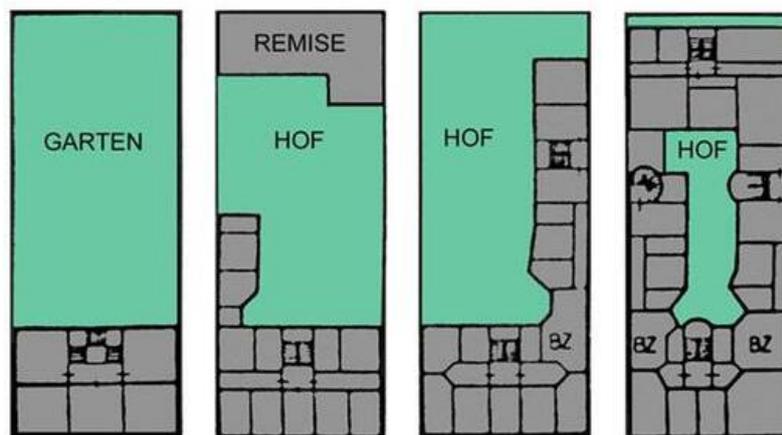
Reiselustige Menschen kennen wohl das euphorische, sogar ehrfürchtige Gefühl, wenn sie durch die schönsten Städte der Welt spazieren. Beim Gang durch das mittelalterlich geprägte Erfurt verliert man sich schnell in gemütlichen Gassen, kann man mit den Augen an Gauben, Putten und Innenhöfen hängen bleiben oder bei einem Stück Käsekuchen auf dem Kopfsteinpflaster vor einem Café mit Blick auf eine gotische Kathedrale verweilen. Im Renaissance-Rom bewundert man

³ In *Centers of Progress* beschreibt Chelsea Follett 40 unterschiedliche urbane Zentren des Fortschritts der Menschheitsgeschichte. Erfindungen von maritimer Navigation im Sevilla des 16. Jahrhunderts, der Spinning Jenny im Manchester des 18. Jahrhunderts, Dampflokomotiven im Chicago des 19. Jahrhunderts, der Kapitalmarkt im New York des 20. Jahrhunderts und die Tech-Giganten aus dem Silicon Valley haben die Welt aus den Städten heraus immer wieder aufs Neue revolutioniert und zu mehr Wohlstand geführt.

atemberaubende Stadtpaläste wie den Palazzo Caprini. Im barocken Paris kann man sich kaum satt sehen an Bürgerhäusern, Adelspalästen und Kirchen, die nicht nur im gleichen Viertel, sondern gar im selben Block stehen. In London sind es Viertel wie Covent Garden, wunderschön und dicht besiedelt, in denen man umringt von feingeistigem Klassizismus ganz leicht von der gemütlichen Studentenkneipe, vorbei an prölligen Vergnügungsattraktionen zur majestätischen Königlichen Oper flaniert, ohne auch nur einmal den Regenschirm öffnen zu müssen.

Aber nicht nur die Vollkommenheit von Renaissance, Barock oder Klassizismus zieht die Menschen in den Bann. Kieze wie Kreuzberg oder Prenzlauer Berg in Berlin entstanden Ende des 19. Jahrhunderts in urbanen Hau-Ruck-Aktionen innerhalb kürzester Zeit, um der großen Anzahl an neuen Arbeiterinnen und Arbeitern in der sich schlagartig industrialisierenden Stadt Wohnraum zu bieten. Im Gegensatz zu den großzügigen Stadthäusern der vorindustriellen Zeit wollten private Bauherren möglichst viel Fläche nutzbar machen. So bauten sie an die schmalen, aber repräsentativen Vorderhäuser noch Seitenflügel, Höfe und mehrere Hinterhäuser, um Wohnraum und damit die Rendite aus der knappen Ressource Bauland zu optimieren (siehe Abbildung 1).

Abb. 1 | Entstehung von Mietskasernen



Quelle: Archi-de, gemeinfrei, via Wikipedia Commons
<https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Mietshaus.jpg>

Hinter den repräsentativen Vorderhäusern waren die Hinterhäuser oft eng, schlecht belüftet und boten meist nur Etagen- bzw. Hofoiletten (Sonne, Mäckler, 2013). Nicht umsonst galten die Viertel als unhygienisch und waren als „steinernes Berlin“ verschrien (Hegemann, 1930). Doch das ist lange her. Heute heißen die Mietskasernen Gründerzeitviertel und ziehen sowohl Berlinerinnen und Berliner als auch Touristen magisch an. Die Viertel rund um die Kastanienallee im Prenzlauer Berg, die Bergmannstraße in Kreuzberg und den Boxhagener Platz in Friedrichshain gehören zu den beliebtesten und teuersten Teilen der Stadt. Sie bieten einfache, aber ansprechende Architektur, dichte, fußläufige Kieze mit kleinen Plätzen zum Verweilen, Restaurants aus verschiedenen Ländern, kultige Kneipen sowie Wohnungen unterschiedlichster Größe und Qualität.

Den ästhetischen Magnetismus der Stadt zu quantifizieren ist schwer. Doch intuitiv wird sehr wohl klar, dass nicht nur Freiheit, nicht nur Wohlstand, sondern auch Schönheit Menschen in die Städte zieht. Die Gründerzeitviertel zeigen dabei, dass nicht die beispiellose Schönheit einzelner Gebäude die Menschen für Städte begeistert, sondern die „normale Stadt“ (Sonne, Mäckler, 2013), bestehend aus fußläufigen Stadtquartieren, mit Wohnungen, Läden, Ausgehmöglichkeiten, ohne „Resträume“⁴ und von dicht beieinanderstehenden Stadthäusern dominiert.⁵ Statt exzentrischen Einzelgebäuden der Stararchitekten ist es die schwer fassbare „Gesamtheit“ der Stadt, eine „Qualität ohne Namen“, die Städte schön und anziehend macht (Alexander, 1979). Der Architekt Bernard Rudofsky (1964) bezeichnet diesen Architekturstil auch als

⁴ Mäckler (2016) beschreibt Resträume provokant als Räume, „die zwischen den von Architekten geplanten und neuerrichteten Häusern erhalten bleiben, und von Landschaftsplanern mit gepflasterten Wegen, Kinderspielgeräten, Bänken, Büschen und Bäumen aufgefüllt werden, damit sie gegenüber dem Bürger in ihrer räumlichen Belanglosigkeit noch irgendwie zu rechtfertigen sind.“

⁵ Ob einzelne Gebäude oder Architektur die Attraktivität einer Stadt nachhaltig verändern können, ist umstritten. Das einzige nennenswerte Beispiel ist der Bilbao-Effekt. 1997 eröffnete in der nordspanischen Stadt Bilbao ein Guggenheim-Museum in einem hochdramatischen Gebäude des Dekonstruktivismus von Frank Gehry. Studien sollen belegen, dass das Gebäude zu einem nachhaltigen Wachstum der Tourismuszahlen und zur steigenden Attraktivität der Stadt beigetragen haben soll. Echte wissenschaftliche Evidenz ist spärlich und der Bilbao-Effekt mittlerweile eine gerne genutzte, oft abgedroschene Phrase geworden.

„anonyme Architektur“ oder

„Architektur ohne Architekten, wo nicht ein einzelner, spezialisierter Architekt die bauliche Umgebung von Tausenden oder Millionen Menschen prägt, sondern Architektur durch die spontane und kontinuierliche Tätigkeit einer ganzen Bevölkerung.“

Auch die aktuelle Stadtforschung zeigt, dass es wohl die vielen kleinen, häufig profanen, Ideen, Pläne und Entwürfe individueller Stadtbewohner sind, die Städte wie Rom, Paris, London und Berlin zu den schönsten der Welt machen (Cozzolino, 2022, Romano, 2013). Diese Schönheit wird daher oft mit einem Kunstwerk verglichen. Doch Kunstwerke setzen einen gezielten Plan eines einzelnen Künstlers oder mehrerer Künstlerinnen und Künstler voraus, der durchgeführt wird und an dessen Ende das Werk steht (Ikeda, 2023, Cozzolino, 2022, Jacobs, 1961). Die Schönheit von Städten aber ist nur zu einem kleinen Teil das Ergebnis eines zentralen architektonischen Künstlers. Stattdessen ist diese Schönheit das Ergebnis von Millionen individueller „Bürgerkünstlerinnen“ und „Bürgerkünstler“, die ihre eigenen ästhetischen Pläne verfolgten und, ganz ohne Absicht, ein viel größeres Kunstwerk schaffen: die lebenswerte und schöne Stadt.

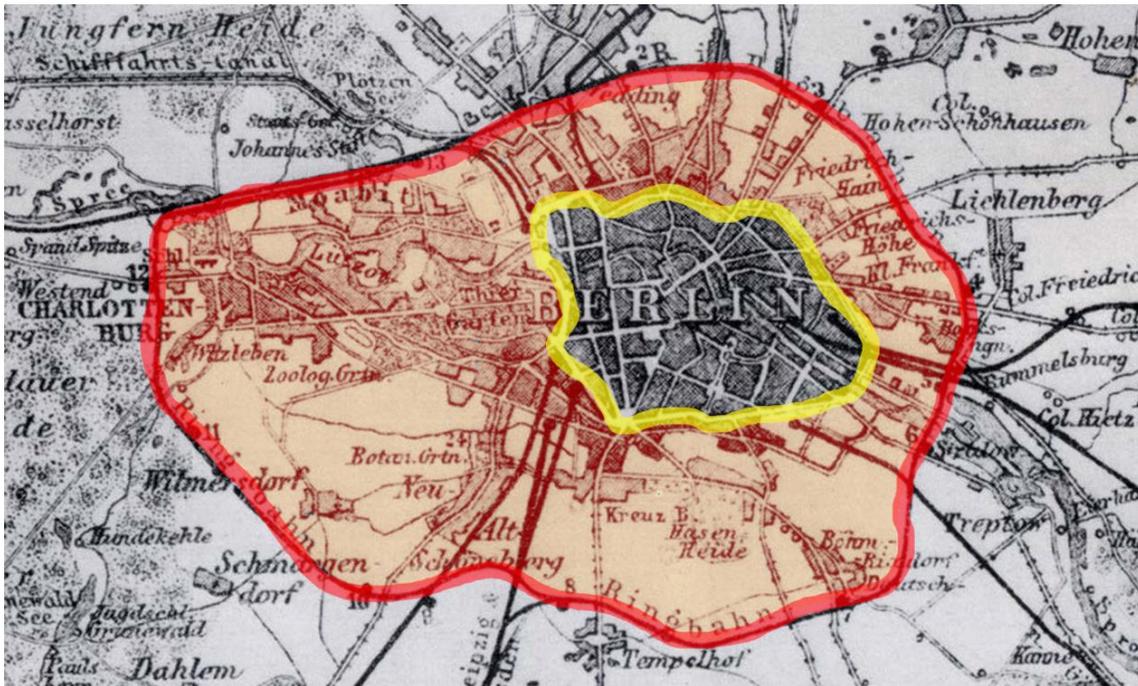
3. Die Probleme der gefesselten Stadt

Freiheit, Wohlstand und Schönheit ziehen Menschen auch heute in die Städte. Lebten 1960 nur ein gutes Drittel der Weltbevölkerung in Städten, sind es heute mehr als die Hälfte – 4,5 Milliarden Menschen. In Deutschland leben mehr als drei Viertel der Bevölkerung in der Stadt. Die hohe Attraktivität überrascht, in Anbetracht der schlechten Presse der letzten Jahre. Zwei Probleme stehen dabei immer im Mittelpunkt: erstens, die steigenden Wohnkosten, die besonders junge Menschen betreffen, die in der Stadt die Chance auf ein freieres und wohlhabenderes Leben sehen. Zweitens gilt die moderne Stadt als hässlich. Stadtplanung und Architektur scheinen verlernt zu haben, ästhetisch ansprechende neue Stadtquartiere zu bauen.

3.1 Problem I: Preise – Die teure deutsche Stadt

Es war nie billig, in der Stadt zu wohnen. Die Attraktivität der Stadt hat schon immer dazu beigetragen, dass Wohneigentum und Mieten in der Stadt teurer waren als auf dem umliegenden Land. Schon Ende des 19. Jahrhunderts, im jungen Kaiserreich, stiegen die Immobilienpreise in damals unbekannte Höhen (Knoll, Schularick, Steger, 2017, 337). Als Reaktion folgte ein nie dagewesener Bauboom. Von 1871 bis 1914 verdreifachte sich die Bevölkerung der Stadt Berlin von knapp 800.000 Einwohnern auf mehr als 2 Millionen. Wohnungen wuchsen in ungekannter Geschwindigkeit aus dem Boden: Es lohnte sich für Unternehmer, in neue Immobilien zu investieren. Beschleunigt wurde der Boom durch die nur sehr rudimentären Bauordnungen. Hinterhöfe mussten mindestens 5,34 x 5,34 m groß sein, um den Wendekreis der pferdegezogenen Feuerwehrspritzen zu gewährleisten. Zudem durften Gebäude nicht höher als die Breite der Straße sein, damit im Brandfall ein einstürzendes Gebäude nicht auf ein gegenüberliegendes Gebäude fiel. Viel mehr Vorgaben gab es nicht. Auf diese Weise konnten Bauvorhaben innerhalb von Tagen genehmigt werden (Geist, Kürvers, 1984). So wurde der „Wilhelminische Ring“ zwischen alter Zoll- und Akzisemauer und der damals neuen Ringbahn Heimat von Millionen Zuzüglern aus ganz Deutschland. Viertel wie etwa Wedding, Prenzlauer Berg oder Kreuzberg entstanden in Rekordzeit.

Abb. 2 | „Wilhelminischer Ring“, Berlin auf einer Karte von 1885
 Gelbe Grenze: alte Zoll- und Akzisemauer, rote Grenze: S-Bahn-Ring, orange Fläche: Wilhelminischer Ring



Quelle: Pyxlyst, Public domain, via Wikimedia Commons
https://de.wikipedia.org/wiki/Wilhelminischer_Ring#/media/Datei:Berliner_Ringbahn1885.jpg

Die Immobilienentwicklung in Deutschland und besonders radikal in Berlin wird häufig als eine Mietskasernierung der Arbeiterschaft unter unzureichenden Zuständen beschrieben. Das stimmt teilweise: Es stimmt, dass Zuzügler unter hygienisch unzureichenden Bedingungen in Städten lebten. Doch galten die Berliner Arbeiterviertel damals schon als Goldstandard im Gegensatz zu den Arbeitervierteln im Rest Europas. Zudem wurde über Jahrzehnte hinweg, mit steigendem Wohlstand und Innovationen in Architektur und Sanitär, die Wohnsituation für die Arbeiterschaft noch komfortabler (Hoffmann-Axthelm, 2011).

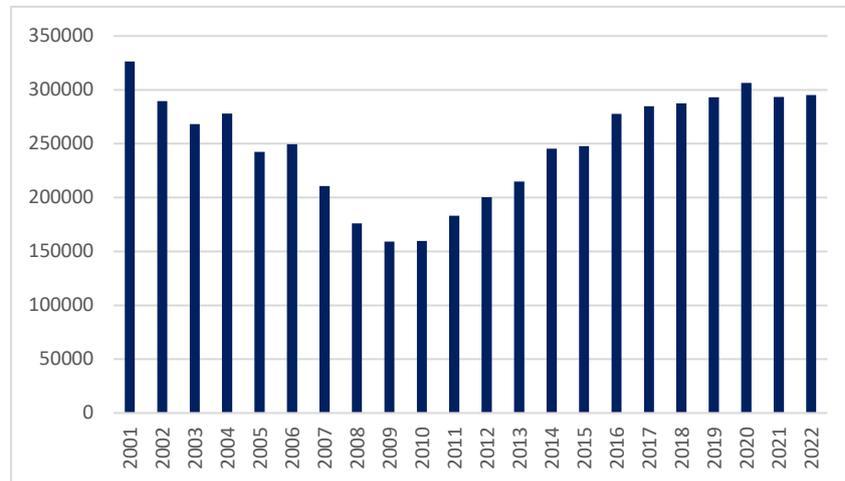
Die Entwicklung in Berlin zeigt auch die Funktionsfähigkeit von Märkten. Menschen flohen vor der bitteren Armut auf dem Land zu den höheren Verdienstmöglichkeiten in die Stadt, was zu einer starken Nachfrage nach städtischem Wohnraum führte, die wiederum Bodenpreise steigerte und Unternehmern Signal und Anreiz zugleich war, massiv in Wohnimmobilien zu investieren. Weil die Nachfrage nach städtischem Wohnraum konstant hoch blieb, verharrten auch die Preise über Jahre hinweg auf hohem Niveau. Erst nach der Jahrhundertwende fielen die Preise, als das Angebot endlich die gestiegene Nachfrage decken konnte. Nach einem 40 Jahre andauernden Preishoch fielen die Preise zwischen 1910 und 1920 fast wieder auf das Niveau von vor 1871. Wichtige Ursache für den abnehmenden Preisdruck, neben dem aktiven neuen Wohnungsbau: der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, der auf einmal auch weiter entfernte Stadtteile zu einem attraktiven Angebot machte (Knoll, Schularick, Steger, 2017).

Auch heute noch zieht es jedes Jahr mehr und mehr Menschen in die Städte. Die „Landflucht der Gegenwart“ ist im Gegensatz zur Jahrhundertwende jedoch ein langsamer und weniger heftiger Prozess. Die Preisanstiege sind aber dafür umso deutlicher und beständiger. Seit 1960, seit mittlerweile also mehr als 60 Jahren, kennen die Immobilienpreise – mit kurzen Ausnahmen – nur einen Weg: nach oben. Inflationbereinigt sind Wohnungen heute drei Mal so teuer, Einfamilienhäuser vier Mal und Mehrfamilienhäuser gar sechs Mal so teuer als noch in den 1960ern (Amaral, et al., 2023). Besonders seit 2010 beobachten wir einen unablässigen Boom in Immobilienpreisen.⁶ Auch die COVID-19-Pandemie scheint am Aufwärtstrend bei Immobilienpreisen und Mieten nichts geändert zu haben (Statistisches Bundesamt, 2023).

⁶ Seit 2022 können wir einen Rückgang der Immobilienpreise in allen deutschen Städten ausmachen, der je nach Stadt aber unterschiedlich ausfällt. Da es hier jedoch um den jahrzehntelangen Preisanstieg von Immobilien gehen soll, lasse ich die Entwicklungen der letzten zwei Jahre außen vor. Noch kann nicht mit Sicherheit gesagt werden, in welche Richtung diese Entwicklung gehen wird (siehe Amaral et al., 2023, 42- 47).

Es gibt einen zentralen Grund, warum die Preise heute – anders als zur Zeit des Kaiserreichs – nicht zurückgehen: Das Wohnangebot schafft es nicht die Wohnnachfrage einzuholen. Um die steigenden Wohnkosten in den Griff zu bekommen, einigte sich die aktuelle Regierung in ihrem Koalitionsvertrag darauf, 400.000 neue Wohnungen pro Jahr zu bauen. Doch statt mehr entstehen in Deutschland immer weniger Wohnungen. 2022 wurde die Zielmarke weit verfehlt und nur rund 295.000 Wohnungen gebaut. Und auch 2023 waren es nach letzten Schätzungen nur ernüchternde 270.000 – weit entfernt vom nötigen Angebot.

Abb. 3 | Zahl der fertiggestellten Wohnungen in Deutschland



Quelle: Statistisches Bundesamt

Enninga und Kolev (2022) weisen darauf hin, dass dies auch auf den sozialen Wohnungsbau zutrifft: „Ein besonders krasses Beispiel findet sich in Berlin: Bis September 2022 ging noch kein einziger Förderantrag für sozialen Wohnungsbau bei der Stadt Berlin ein. Und dies, obwohl 5.000 neue Sozialwohnungen in der Stadt geplant sind.“⁷ Viele unterschiedliche Gründe werden für das stockende Wohnangebot genannt: die steigenden Materialpreise durch die veränderte geopolitische Weltlage, hohe Regulierungsdichte, der Fachkräftemangel und eine Verhinderungskultur neuer Bauprojekte in der deutschen Bürgerschaft.

Deutsche Städter begründen ihren Widerstand gegen den Wohnungsbau oft damit, dass Neubauten hässlich seien und den Charakter der Stadt verändern würden. Das führt uns zum zweiten Problem der deutschen Stadt.

3.2 Problem II: Ästhetik – Die hässliche deutsche Stadt

Die „Neubau-Verhinderer“ haben nicht unrecht: Viele neue Stadtquartiere gelten als hässlich. Die Definition eines schönen Stadtquartiers ist jedoch umstritten. Oft heißt es da, dass Schönheit im Auge des Betrachters liegt. Gleichzeitig trifft man selten Menschen, in deren Augen die Innenstädte von Köln, Hannover oder Gießen als schön gelten. Die meisten Augen und Herzen bleiben lieber an den Innenstädten von Heidelberg, Erfurt oder Freiburg hängen. Und tatsächlich findet diese Intuition auch in der Forschung Widerhall: „80 Prozent der Schönheitsurteile von Architektur kann man vorhersagen“, stellt auch der Neuropsychologe Rainer Maderthaler fest (Philipp, 2019). So sind es zum Beispiele Fraktale – Muster, die sich im Kleinen wiederholen –, die sich vom Petersdom in Rom bis zum Tempel in indischen Tamil Nadu wiederfinden und auch von Laien mit überwältigender Mehrheit in ihrer Nachbarschaft als schön wahrgenommen werden (Brielmann, 2022).

Tatsächlich ist es auffällig, dass weite Teile der Planung und Ästhetik von Städten wie Köln, Hannover oder Gießen aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts stammen, während Heidelberg, Erfurt und Freiburg von mittelalterlicher, neuzeitlicher oder gründerzeitlicher Stadtplanung geprägt sind. Viele Bürgerinnen und Bürger scheinen klassische räumliche Parameter zu bevorzugen: eine symmetrische, gleichmäßige und traditionelle Anordnung seitlicher Raumgrenzen, die vorzugsweise durch stilistisch einheitliche Gebäudetypen geprägt ist (Weber, et al., 2008). So werden mittelalterliche Innenstädte und Gründerzeitviertel, deren Architektur sich nach der klassischen Formensprache richtet, von vielen Menschen als schön wahrgenommen. Wahrgenommene Schönheit spielt immer auch eine Rolle für das Glücksempfinden einer Bevölkerung (Leyden, Goldberg, Michelbach, 2011).

⁷ rbb24, 2022.

Ein Urteil über Ästhetik ist oft kontrovers. In der Architektur und Stadtplanung ist es aber besonders relevant. Denn urbane Architektur ist nicht nur Kunst. Sie lässt sich nämlich nicht in einem Museum verstecken. Gefällt einem die Romantik eines William Turner nicht, verzichtet man auf einen Museumsbesuch und kehrt erst wieder zurück, wenn es Warhol zeigt. Verwirklicht sich ein Architekt aber in einer Stadt, gibt es keine kostengünstige Möglichkeit, der Kunst zu entkommen. Auch Bürgerinnen und Bürgern, die ein neues architektonisches Kunstwerk in ihrer Nachbarschaft unattraktiv finden, zwingt es sich auf. Entscheidungen über urbane Architektur sollten daher nicht nur dem Urteil vermeintlicher Expertinnen und Experten überlassen werden – besonders wenn das ästhetische Empfinden von Architekten und Öffentlichkeit auseinanderzudriften droht. In meinem Gutachten wird Schönheit nicht auf einen bestimmten Architekturstil heruntergebrochen. Stattdessen ist die schöne Stadt die lebendige, nützliche und praktische Stadt. Die aktuelle Baupolitik hindert die Stadt in drei Bereichen daran, schön zu sein, also lebendig, nützlich und praktisch: funktionale Trennung, die autogerechte Stadt und der Fokus auf offenen Raum.

Funktionale Trennung basiert auf der architektonischen Überzeugung, dass die spontan entstehende Vielfalt aus städtischen Funktionen in der traditionellen Stadt schädlich sei. Vom Mittelalter bis in die 1920er hinein gab es kaum Vorschriften für die funktionelle Durchmischung der Stadt. Dies ergab die von vielen Stadtbewohnern als „schön“ benannte Mischung aus Beruf und Freizeit: In nur einem Häuserblock hämmerte die Tischlerei im Innenhof, arbeitete der Bürohengst im ersten Stock, und im Anschluss trank man gemeinsam die Kneipe im Vorderhaus leer, während sich die Nachbarn im zweiten Stock versuchten von der Schicht zu erholen. Die architektonische Moderne lehnte dieses Chaos der Funktionen auf geringem Raum ab und trennte die verschiedenen Lebensbereiche: In bestimmten Vierteln soll geschlafen, in anderen gearbeitet und in anderen Freizeitaktivitäten nachgegangen werden. Dies führte in vielen Städten zur Verödung ganzer Stadteile, weil sie nur zu bestimmten Tageszeiten und dann gar nicht mehr genutzt werden. Während das Extrem der funktional getrennten Stadt nie Realität geworden ist, lebt die Vision im hochkomplexen deutschen Flächennutzungsrecht weiter: Staatliche Auflagen verhindern bis heute die schöne, sprich lebendige, nützliche und praktische Stadt.

Zweitens ist es die „autogerechte“ Stadt, die Schönheit verhindert. Kleine Nebenstraßen, Gassen und Straßenbahnen – Stilmarker für die dichte, europäische Stadt – wurden im 20. Jahrhundert oft durch große Autostraßen ersetzt. Individualverkehr galt als modern und fortschrittlich. Am besten konnte dieser fließen, als die chaotischen und verwinkelten Teile der Stadt, die praktisch für Fußgänger, Radfahrer und die langsame Tram waren, durch schnurgerade, mehrspurige Autostraßen ersetzt wurden. Maßgeblich waren Ideen wie die des Architekten Le Corbusier und seinem „Plan Voisin“ oder Ludwig Hilberseimers Plan einer „Vertikalen Stadt“ (siehe Abbildung 4).

Abb. 4 | Ludwig Hilberseimers Plan einer „Vertikalen Stadt“



Quelle: Ludwig Karl Hilberseimer: Zeichnung einer Hochhausstadt, 1924. Art Institute Chicago
<https://www.artic.edu/artworks/101044/highrise-city-hochhausstadt-perspective-view-north-south-street>

Die Funktionstrennung wurde durch eine Mobilitätstrennung ergänzt: Das Automobil auf breiten, schnellen und mehrspurigen Innenstadtautobahnen, die Fußgänger auf erhöhten Fußgängerzonen oder – wie in Teilen z.B. der Hannoveraner Innenstadt – in unterirdischen Fußgängerzonen. Oft ausprobiert, wurden viele lebendige und praktische Nachbarschaften durch die neuen, breiten Straßen zerstört: so wie der frühere Berliner Molkenmarkt, der sich noch Anfang des 20. Jahrhunderts als schöner Kiez zeigte, seit Jahrzehnten aber schon unter der autogerechten Grunerstraße beerdigt liegt.

Abb. 5 | Die Entwicklung des Molkenmarktes, 1910 (links) vs. heute (rechts)



Quelle links: © Bildarchiv Foto Marburg, rechts: Uli Herrmann, CC BY-SA 3.0, via Wikimedia Commons
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gruenerstrasse,_Rotes_Rathaus_-_panoramio.jpg

Stadtvisionen, die ein gleichberechtigtes Miteinander mehrerer Mobilitätsarten zeigen, sind selten. Die Idee strikter Mobilitätstrennung ist immer noch en vogue. Das zeigt der Neubau von massiven, mehrspurigen Straßen in Stadtzentren, aber auch die Einführung reiner Fußgängerzonen, die Autos auf wichtigen Innenstadtstraßen verbieten. Organisationen wie die Stiftung Berlin-Mitte zeigen jedoch, wie schöne Innenstädte durch den Mix der Mobilitätsarten profitieren können. Sie orientieren sich an der Mobilitätsdurchmischung des frühen 20. Jahrhunderts wie am früheren Molkenmarkt in Berlin (siehe Abbildung) und zeigen, wie auch heute Fußgänger, Straßenbahnen, Fahrradfahrer und Autos in einer lebendigen und daher schönen Innenstadt gleichberechtigt vorankommen – ganz ohne eine Privilegierung oder Verbannung des Autos.

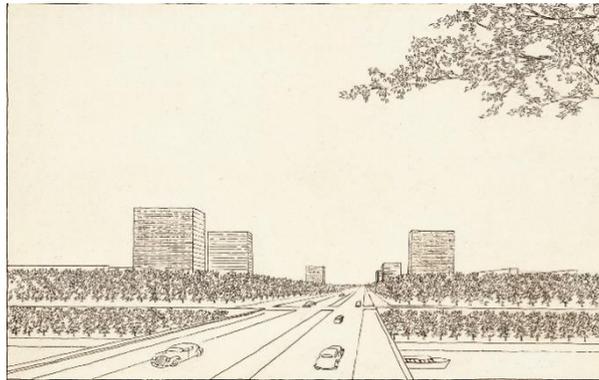
Abb. 6 | Vision für „Molkenmarkt 1928 in 2028“



Quelle: © Stiftung Mitte Berlin (Visualisierung Pixelcraft)

Drittens führt ein starker Fokus auf offene städtische Räume zu hässlicheren Städten. Das ungebremsste Stadtwachstum des 19. Jahrhunderts, das oft zu dicht besiedelten Blöcken und dunklen Innenhöfen führte, inspirierte die architektonische Moderne zu Innenstadtdesigns, die ihre Begeisterung für das Auto mit einer Begeisterung für das lichte Grüne verband. Mit Blick auf einen weiteren Entwurf Hilberseimers wird uns klar, wie diese Kombination funktioniert (siehe Abbildung 7). Große Grünflächen werden mit weit auseinanderliegenden Scheiben- oder Punkthochhäusern kombiniert, deren individuelle Wohnungen lichtdurchflutet und in der Nähe von großen Grünflächen zu finden ist.

Abb. 7 | Hilberseimers Konzept für die Heerstraße, Berlin



Quelle: Ludwig Karl Hilberseimer: Blick auf die Heerstraße, Berlin, 1936-1937. Art Institute Chicago.

Diese Gebäude stehen im krassen Kontrast zu den engen, dunklen, „steinernen“ Vierteln, insbesondere der industrialisierenden Gründerzeit.⁸ Kaum ein Städter wünscht sich die Elendsviertel des 19. Jahrhunderts zurück. Genauso wenig wünschen sich Städter aber auch die „aufgelockerte“ Stadt. Denn jeder Quadratmeter Grün- und Abstandsfläche bedeutet auch geringere Wohn-, Geschäfts- und Kreativitätsdichte, die Städte so attraktiv macht. Auch heute zeigen große Grünflächen wie das Tempelhofer Feld oder das Neubauviertel auf der grünen Wiese rund um Metropolen, wie die moderne Stadtplanung weiterhin der Idee von übermäßigem freiem Raum anhängt. Stattdessen empfinden viele Stadtbewohnerinnen und -bewohner kleine Grünoasen wie klar umrissene öffentliche Plätze, Hinterhöfe und Bürgersteigcafés oft als schöner als die zugigen Großgrünanlagen der architektonischen Moderne. Erst sie machen die Stadt lebendig, nützlich und praktisch.

4. Echos aus Athen – Das Scheitern der gefesselten Stadt

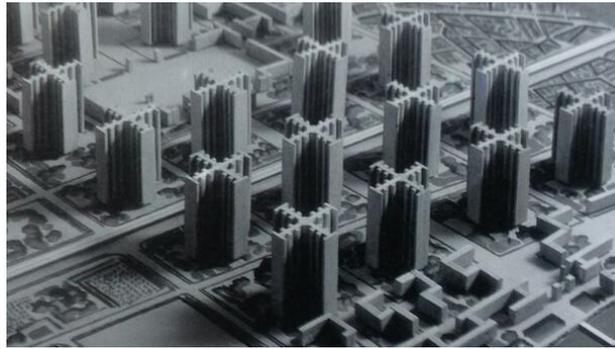
Woher aber kommen die Ideen, die die deutschen Städte in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts so teuer und so hässlich gemacht haben? Eine der Ursachen lässt sich in einem Set von Ideen finden, die unter der *Charta von Athen* bekannt sind. 1933 traf sich die Speerspitze avantgardistisch-moderner Architektur und Stadtplanung auf einer Kreuzfahrt von Marseille nach Athen zum vierten Architekturkongress CIAM (*Congrès International d'Architecture Moderne*): unter ihnen Koryphäen moderner Architektur wie Le Corbusier, Marcel Breuer oder Siegfried Gideon. Die am Ende der Reise verabschiedete Charta war der Höhepunkt jahrzehntelanger Diskussionen über die Aufgaben moderner Stadtplanung (Kousidi, 2016).

Die Avantgarde rund um Le Corbusier stellte sich gegen die traditionelle europäische Stadt. Die Stadt der 1920er-1930er – besonders die in der Industrialisierung aufgekommenen Mietskasernenviertel – seien bloß das chaotische Ergebnis von kapitalistischen Privatinteressen, die im Streben nach Profit ihre mächtigen und einflussreichen Privatinteressen gegen das Allgemeinwohl durchgesetzt hätten. Die „Anarchie des Marktes“ führe demnach zu vielen Problemen: viel zu dicht bebaute Nachbarschaften, um möglichst viel Profit aus knappem Raumangebot zu schlagen, zu wenig Platz für das Auto als Zukunft der Mobilität, viel zu wenig Licht und Grün und zu viel Verquickung unterschiedlicher Funktionen einer Stadt – Arbeiten, Wohnen und Erholen – zum Nachteil der Arbeiterklasse.

Statt der immer engeren Bebauung der europäischen Stadt schlagen die Unterzeichner der Charta eine städtische Regionalplanung vor, die die vielen privaten Pläne der Städter durch einen zentralen, „rationalen“ Plan ersetzt: Funktionstrennung innerhalb der Stadt nach Quartieren, große begrünte Freiflächen für die Freizeitgestaltung, Hochhäuser aus Beton sowie ein Aufbrechen der engen Kiezinfrastruktur für die „autogerechte Stadt“ waren das Herzstück dieser Pläne. Wie radikal die Vorstellungen der „Charta'ianer“ waren, sieht man hier wieder an Le Corbusiers *Plan Voisin* von 1925, der den Abriss großer Teile des alten Pariser Zentrums vorsah (siehe Abbildung 8).

⁸ Der Architekturkritiker Werner Hegemann (1881 – 1936) beschrieb 1930 in seinem Buch *Das steinerne Berlin* sehr kritisch die Architektur der gründerzeitlichen „Mietskasernenstadt“.

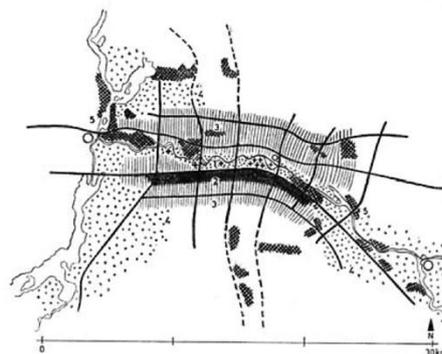
Abb. 8 | Plan Voisin für Paris



Quelle: SiefkinDR, CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Plan_Voisin_model.jpg

Oder man erkennt es am *Kollektivplan* führender Bauhausarchitekten für das vom Krieg zerstörte Berlin. Berlin sollte eine „mechanische Auflockerung“ durch eine radikale Umstrukturierung des alten Grundrisses erfahren. Dabei sollte entlang des Berliner Urstromtals ein Rechtecksystem aus Schnellstraßen in einer grünen Stadtlandschaft entstehen, in dem – getrennt voneinander – Wohn- und Arbeitsblöcke platziert waren. Nur ein paar der wichtigsten kulturellen Elemente Berlins sollte erhalten bleiben: z.B. das Charlottenburger Schloss oder der Gendarmenmarkt (siehe Abbildung 9).

Abb. 9 | Hans Scharoun: Kollektivplan für Berlin



Quelle: www.fundus.org/pdf.asp?ID=12440, Public Domain, via Wikimedia Commons
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hans_Scharoun_Kollektivplan.png

Selten in dieser Radikalität verwirklicht galt die Charta jahrzehntelang als maßgeblich für das Ideal der Stadt. So war der Wiederaufbau der im 2. Weltkrieg zerstörten Städte maßgeblich geprägt von den Idealen aus Athen.

Ideale, die Idealen aus Moskau nicht fern waren. Ursprünglich sollte das Treffen der Städtebauerelite in der Hauptstadt der damaligen Sowjetunion stattfinden. Denn viele der architektonischen Avantgarde waren große Anhänger des Kommunismus. Le Corbusier selber war aktiver Teil der syndikalistischen Bewegung und plante aktiv Paläste für das sozialistische Experiment der Sowjetunion. Der Architekt und Teilnehmer der Charta-Kreuzfahrt Alfred Roth schrieb damals: „...sehr, sehr interessiert an den Ereignissen in Sowjetrußland, mit dem Kommunismus, der ja die Verstaatlichung von Grund und Boden brachte, was wir Planer schon immer gefordert hatten: Die Stadtplanung muss sich befreien von privaten Grund- und Bodenverhältnissen. Und das hat uns natürlich außerordentlich interessiert.“ (Brammer, 2015)

Damit fallen die Ideen der Charta auch ideengeschichtlich passend in die sozialistischen Ideen des frühen 20. Jahrhunderts. In der Debatte um die Wirtschaftsrechnung im Sozialismus forderten sozialistisch orientierte Ökonomen das Ende des marktwirtschaftlichen Laissez-Faire, dem sie vorwarfen, verschwenderisch, anarchisch und irrational mit Ressourcen umzugehen. Dem setzten sie die Planwirtschaft entgegen, in der der Besitz der Produktionsmittel auf den Staat überging.

Der Staat führe dann zentral und nach rationalen Prinzipien Ressourcen ihren wertvollsten Verwendungen zu.⁹ Doch spätestens der Zerfall der kommunistischen Staaten in den 1990ern bewies das Scheitern zentraler Pläne für so komplexe soziale Systeme wie die Wirtschaft. Und auch die Charta steht mittlerweile für das Scheitern der technokratischen Stadtplanung des 20. Jahrhunderts.

In ihrem Klassiker „Tod und Leben großer amerikanischer Städte“ zeigt die Stadtforscherin Jane Jacobs, wie die zentralistische Stadtplanung gewachsene soziale Strukturen in vielen Städten zerstörte, weil Le Corbusier und seine Mitstreiter sich in ihren Reißbrettplänen nicht vorstellen konnten, dass die anarchische Laissez-Faire-Stadt viele Vorteile für ihre Bewohnerinnen und Bewohner bietet. Dicht bebaute, funktional durchmischte, traditionelle Städte wurden nicht von einem zentralen Plan, sondern von vielen einzelnen Personen und Gruppen, darunter auch gewinnorientierte Unternehmer, geprägt. Mit ihrer eigenen Kreativität agieren sie alle in einem Umfeld von Nachfrage und Angebot, sodass die Stadt ein sich immer wandelndes, von niemandem zentral geplantes Resultat der Handlungen von Millionen individueller Stadtbewohner und ihrer privaten Lebenspläne ist.

Funktional durchmischte, dichte Bebauung und die Menschen, die sie mit Leben füllen, schaffen bis heute belebte Viertel und kurze Wege zum Job, zum nächsten Laden, Restaurant oder der Kneipe um die Ecke. Auflockerung und Funktionstrennung hingegen führen zu langen Wegen zwischen der Arbeit, dem Zuhause und der nächsten Kneipe, die oft nur mit dem Auto statt zu Fuß zurückgelegt werden. Dies lässt die Lebendigkeit der Stadt versiegen: In ganzen Stadtteilen wird so der Gewerbebetrieb eingeschränkt, sodass Bewohnerinnen und Bewohner zum Arbeiten in dafür designierte Stadtteile fahren und nur zum Schlafen zurückkehren – sogenannte Satelliten- oder gar Schlafstädte. Die großen, oft begrünten Plätze und Parks, die für die Athener Stadtplaner so wichtig waren, werden von Stadtbewohnern oft gemieden. Die historisch gewachsenen kleinen Höfe und Viertelparks hingegen bevorzugt, weil sich die Bewohnerinnen und Bewohner, eingebettet in eine dichte Nachbarschaftsarchitektur, oft sicherer fühlen. Begrünte, kleine Plätze wie zum Beispiel der Helmholtzplatz in Berlin haben genug „Augen auf der Straße“ (Jacobs, 1961), sodass übergriffiges soziales Verhalten schnell auffällt. Große Plätze wie der von der Charta inspirierte „soziale Bewegungsraum“ Alexanderplatz in Berlin sind dagegen unbeliebt: Niemand trifft sich hier gern. Für die meisten ist es ein Ort des „Konsums“, des „Chaos“ und der „Kriminalität“ (Tagesspiegel, 2024).

Natürlich war auch für Jacobs die historisch gewachsene Stadt nicht ohne Probleme. Überfüllte Wohnungen in den Arbeitervierteln der Gründerzeit, mangelnde Hygiene, wenig Licht und Grün sind auch aus ihrer Sicht problematisch. Doch die Lösungen der modernen Architektur nahmen der Stadt die städtischen Eigenschaften und maßten sich Wissen über städtisches Leben an, ohne es tatsächlich zu besitzen. Heute sind es von der Charta inspirierte, innerhalb kürzester Zeit fertiggestellte Stadtviertel wie die High-Deck-Siedlung in Berlin, die Vahr in Bremen oder Steilshoop in Hamburg, die als Problembezirke gelten und zu den unbeliebtesten Vierteln ihrer Stadt gehören.¹⁰

Abb. 10 | High-Deck-Siedlung Berlin-Neukölln (links) und Hamburg-Steilshoop (rechts)



Quelle links: Lienhard Schulz, CC BY-SA 3.0, via Wikimedia Commons

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:High-Deck-Siedlung_08.jpg, rechts: Gerhard Kemme, CC BY-SA 2.0, Flickr
https://www.flickr.com/photos/gerhard_kemme/5149457800/in/photolist-7CUuNh-7CUuCL-7COF4n-7CNU5D-8R3jpb

⁹ Die Darstellung der „Socialist Calculation Debate“ ist hier sehr vereinfacht dargestellt. Für einen tieferen Einblick siehe White (2012, 12-31, 32-67) oder Lavoie (1985).

¹⁰ Weitere Beispiele aus Europa: Gallarate in Mailand, Fuzine in Ljubljana, Neuperlach in München, Marzahn in Berlin, Voorhof in Delft, Bijlmermeer in Amsterdam, Woippy Saint-Eloy in Metz, Haut-Du-Lièvre in Nancy, North Biskopsgaden in Göteborg, Grønlandstorv in Aalborg, Hervanta in Tampere, Ursynów Północny in Warschau, Petrzalka in Bratislava (siehe Turkington et al., 2004).

Die heute beliebtesten Stadtviertel sind oft die früher verbrämten Arbeiterviertel, die von den Plänen der urbanen Zentralplaner verschont blieben und sich langsam und behutsam unter Zuhilfenahme lokalen Wissens vor Ort entwickeln konnten. Gründerzeitviertel, die von Kritikern über Jahrzehnte hinweg als „steinerne“ Manifestationen liberaler Ausbeutung galten wie der Prenzlauer Berg in Berlin, das Neustadtviertel in Bremen oder Hamburg-Eppendorf gehören heute zu den beliebtesten Nachbarschaften Deutschlands.

Abb. 11 | Berlin Prenzlauer Berg (links) und Hamburg Eppendorf (rechts)



Quelle links: Abaris, CC BY-SA 3.0, via Wikimedia Commons

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kastanienallee_U-Bhf_Eberswalder_Str_Konnopke.jpg, rechts: hh oldman, CC BY 3.0, via Wikimedia Commons

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hamburg-Eppendorf_Hamburg_Germany_-_panoramio_%2832%29.jpg

Es wäre unfair, der heutigen Stadtbaupolitik vorzuwerfen, sie hielt am Pariser Plan Voisin oder dem Berliner Kollektivplan eisern fest. Schon kurz nach Erscheinen der Charta und ganz besonders seit den 1980er Jahren galten die Prinzipien als gescheitert. 2007 einigten sich sogar 27 für Stadtentwicklung zuständige Minister in der Europäischen Union auf die Charta von Leipzig, einen Gegenentwurf zu Athen. Maßgeblich geprägt von den kritischen Anstrengungen von Jacobs und ihren Schülerinnen und Schülern sprach man sich gegen die starke Funktionstrennung und für eine durchmischte Stadt der kurzen Wege aus (Hilpert, 1984, Wienhues, Knickmeier, 2017). Die „kompakte Siedlungsstruktur“ statt der „Zersiedelung des städtischen Raumes“ rückte wieder in den Mittelpunkt.

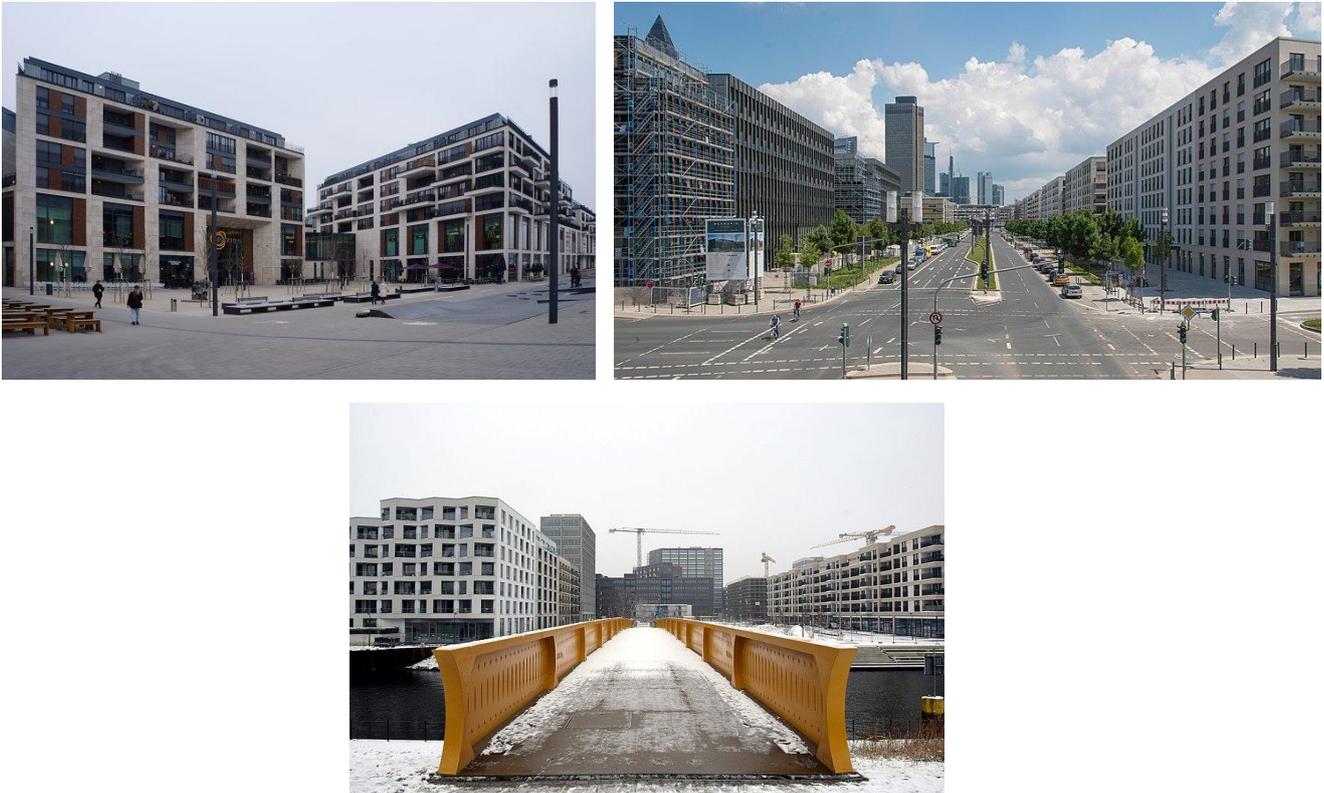
Das Kernproblem der Charta von Athen hallt jedoch bis heute nach: die zentrale Planung von urbanem Leben. So ist die funktionale Trennung von Lebensbereichen durch den Staat bis heute fester Bestandteil des deutschen Baurechts. In Deutschland gibt es elf verschiedene Baugebiete, die nach ihrer Art der baulichen Nutzung unterschieden und von der Politik festgelegt werden. Durchmischung ist nur nach bestimmten festen Regeln erlaubt. In „allgemeinen Wohngebieten“ darf nur gewohnt werden: Verwaltungs-, Geschäfts- und Bürogebäude sind verboten. In einem „Gewerbegebiet“ darf nur gearbeitet werden: Läden, Gaststätten und Wohngebäude sind nur im absoluten Ausnahmefall erlaubt. Und in einem „Dorfgebiet“ dürfen keine Lagerhäuser oder Bürogebäude entstehen. Zusätzlich wird auch die Bevölkerungsdichte vom Staat zentral bestimmt. §18 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) regelt, wie hoch ein Gebäude sein darf. §19 BauNVO schreibt die Grundflächenzahl vor – also welcher Anteil der Fläche eines Grundstücks bebaut werden darf. Und §20 schreibt die Geschossflächenzahl vor – also wie groß Immobilien auf einem Grundstück sein dürfen. Die Stadtbaupolitik echo immer noch die Charta von Athen. Eine Reform bleibt bis heute ein Lippenbekenntnis.¹¹

Auch Bundeskanzler Olaf Scholz scheint noch etwas für die zentralplanerisch-urbanen Ideen der Mitte des 20. Jahrhunderts übrig zu haben. Erst im November 2023 äußerte er sich noch positiv über die Baupolitik der 1970er, ihre zentrale

¹¹ So schreiben die beiden Experten Wienhues und Knickmeier (2017) „aus der Charta von Athen abgeleitete Anforderungen an den Städtebau haben [...] lange Zeit gewirkt und sind in der Rechtsordnung vielfältig resorbiert worden. Besonders prägende Wirkung hat die Idee der Funktionentrennung entfaltet. Schon die Gestaltung des Bauplanungsrechts mit der Zusammenfassung bestimmter, als miteinander verträglich eingestufte Nutzungsarten zu Gebietstypen in der BauNVO unter gleichzeitigem Ausschluss anderer Nutzungsarten ist ein augenfälliger Beleg für ihre tiefgreifende Verwurzelung in der bestehenden Rechtsordnung. Der planungsrechtliche Trennungsgrundsatz ist ein weiterer deutlicher Ausdruck des Leitbilds der Funktionentrennung. Er besagt als von der Rechtsprechung entwickeltes, wesentliches Element einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und damit als Anforderung an die städtebauliche Planung, dass unverträgliche Nutzungen grundsätzlich zu trennen sind. Einfachgesetzlich hat der Trennungsgrundsatz seinen Ausdruck in § 50 BImSchG gefunden“.

Reißbrettplanung und was man heute von ihnen lernen könne (Spiegel, 2023). Die Ästhetik solcher Viertel lässt sich schon jetzt anhand der vielen Europaviertel in ganz Deutschland beobachten. Das Europaviertel in Stuttgart, das Europaviertel in Frankfurt oder die Europa-City in Berlin atmen noch immer den Geist der Charta von Athen. Einhellig werden diese zentral geplanten Viertel für die hohen Preise, den Fokus auf das Automobil, die mangelnde Durchmischung und die anonyme Ästhetik verurteilt: So ist die zentrale Europaallee in Frankfurt im Volksmund passenderweise schon nur noch als Stalinallee bekannt.

Abb. 12 | Europaviertel in Stuttgart (links), Europaviertel in Frankfurt (rechts) und Europa-City in Berlin (unten)



Quelle links: Daniel Fuhrhop, <https://www.verbietet-das-bauen.de/stuttgart-europaviertel-milaneo/>, rechts: Epizentrum, CC BY-SA 3.0, via Wikimedia Commons, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Frankfurt_Europa-Allee.Ost.20130607.jpg, unten: Singlespeedfahrer, CC0, via Wikimedia Commons, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Golda-Meir-Steg_Berlin_2v5.jpg

5. Die befreite Stadt – Prinzipien für die freie, reiche und schöne Stadt

Das jahrzehntelange Scheitern, erschwingliche und gleichzeitig schöne städtische Nachbarschaften zu bauen, treibt auch viele Architektinnen und Architekten um, die sich für Bezahlbarkeit und Schönheit einsetzen. So stellte der Berliner Architekt Hans Kollhoff vor einigen Jahren deprimiert fest: „Wir können die Stadt, die wir lieben, nicht mehr bauen“ (Die Welt, 2019).

Ob Kollhoff hier Recht hat, gehört wohl in die Debatte innerhalb der Architekturszene. Betrachtet man Kollhoffs Aussage aus ökonomischer Perspektive vor dem Hintergrund der Charta von Athen, kann man aber auch zu folgendem Schluss kommen: Architekten und Stadtplaner waren noch nie in der Lage, Städte zu bauen. Sicherlich gelang es ihnen in der Vergangenheit, Gebäude, Plätze, vielleicht sogar einen begrenzten Stadtraum erfolgreich zu planen. Doch für eine ganze Stadt verfügen sie nicht über das notwendige Wissen.

Wie bei der Planwirtschaft, scheitert die Stadtplanung an der schier Komplexität der sozialen Aufgabe. Stattdessen ist die Stadt, die über Jahrzehnte erschwinglichen und schönen Raum geboten hat, nicht durch einen zentralen, städtebaulichen Plan entstanden, sondern aus dem dezentralen Spiel zwischen Angebot und Nachfrage ihrer Bürger im Rahmen liberaler städtebaulicher Prinzipien. Das Wissen über die erfolgreiche Stadt liegt auch heute verstreut in den Köpfen individueller Bürgerinnen und Bürger und ihren Organisationen. Inspiriert durch die Charta von Athen verhindert moderne Stadtbaupolitik durch zentrale Pläne und Regulierung, dass die Bürgerinnen und Bürger dieses Wissen einsetzen und gewinnbringend miteinander kombinieren. Es braucht also städtebauliche Prinzipien, die dieses verstreute Wissen nutzbar machen. Moderne städtebauliche Forschung unterstützt diese Analyse. Die Forschungsergebnisse lassen sich in zwei Kernbereiche und sechs Prinzipien einteilen:

Stadt der Möglichkeiten: Vielfalt statt Einfach

- i. Vielfalt der Eigentumsrechte
- ii. Vielfalt der Funktionen
- iii. Vielfalt der Designer

Stadt - kein Kunstwerk, ein Prozess

- iv. Die lernende Stadt
- v. Stadt der simplen Regeln
- vi. Stadt als öffentlicher Raum

5.1 Stadt der Möglichkeiten: Vielfalt statt Einfach¹²

Noch inspiriert von der Charta von Athen ist die gegenwärtige Stadtpolitik geprägt vom Glauben, Städte ließen sich zentral planen. Die Forschung zeigt jedoch, dass auch moderne zentrale urbane Planung zu ähnlichen Problemen führt, wie wir sie bei älteren von der Charta inspirierten Städten beobachten konnten. Statt der zentralisierten Einheitlichkeit von Eigentum, Design und Funktionen setzt sich die moderne Forschung für eine dezentrale Vielfalt von Eigentumsrechten, Designs und Funktionen ein, die sich auf ihre Bürgerinnen und Bürger verlässt.

i) Vielfalt der Eigentumsrechte

Abb. 13 | Vielfalt der Eigentumsrechte



Quelle: Schaubild nach Cozzolino 2020, eigene Darstellung

¹² Die Struktur der folgenden Analyse orientiert sich an Cozzolino (2020).

Deutschland ist eine Mieterrepublik. Weit mehr als die Hälfte der Menschen lebt hierzulande zur Miete. In großen Städten wie Berlin (ca. 83%), Hamburg (76%) oder München (75%) ist die Mieterquote sogar deutlich höher. Dabei sind deutsche Mietwohnungen zu 2/3 in der Hand von Wohnungseigentümergeinschaften oder von privaten Personen. Nur ein gutes Drittel wird von professionellen Eigentümern und nur 13% der Wohnungen werden von professionellen, privatwirtschaftlichen Unternehmen angeboten. Der Rest wird von der öffentlichen Hand, Wohnungsgenossenschaften, etc. vermietet (Savills, 2019). Die Eigentümerstruktur in Deutschland ist – entgegen einer lauten Minderheit – also sehr divers.

Umso überraschender ist die Homogenität neu entwickelter Quartiersprojekte. In der Europacity in Berlin gehörte die Gesamtfläche des Projektes bloß drei Eigentümern: einem Immobilienunternehmen (20 Hektar), der Deutschen Bahn (10 Hektar) und dem Land Berlin (6 Hektar). Die Grundstücke des Europaviertels in Frankfurt gehören lediglich zwei Investoren, die sich eine Fläche von ca. 85 Hektar aufteilen. Und auch beim nächsten großen Projekt in Berlin – der Altstadt – wird debattiert, ob nicht einzelne (kommunale) Unternehmen die Fläche entwickeln sollten (Berliner Morgenpost, 2023). Immer wieder steht diese große Parzellierung von Neubauf lächen in der Kritik. Die Aufteilung städtischer Fläche auf einige wenige kommunale oder private Entwickler führt nämlich dazu, dass es oft zu teuren, wenig anpassbaren und langweiligen, gar hässlichen Stadtvierteln kommt (Cozzolino, 2020; Webb/Webber, 2017).

Ganz im Gegensatz stand dazu der als Hobrecht-Plan bekannte Bebauungsplan der Umgebung Berlins von 1862. Dieser setzte auf Ideen, die auch heute in der Stadtforschung verfolgt werden. Im Gegensatz zu heutigen Stadt- und Bebauungsplänen war der Hobrecht-Plan ein reiner Fluchtlinienplan: Er enthielt den Verlauf und die Grenzen von Straßen und Plätzen, aber keine Vorschriften, wie die Blöcke zu bebauen oder zu nutzen seien. Auf der Basis einer schier unüberschaubaren Anzahl von Eigentümern, aber in einem urbanen Fluchtlinienplan, entstanden so dichte, belebte, durchmischte und beliebte Kieze. Weite Teile der heute beliebten Nachbarschaften Prenzlauer Berg oder Friedrichshain entstanden durch die politische Zurückgenommenheit des Hobrecht-Plans und die Vielfältigkeit des Eigentums. Diese Voraussetzungen begünstigten, dass einzelne Unternehmen oder die Kommune nicht einfach hektarweise Fläche zugesprochen bekamen, sondern Haus für Haus verkauft, gebaut und über die Zeit reformiert werden konnte.

Während die zentral, aus einer Hand gebauten Nachbarschaften der 1970er mit veränderten Umwelt-, Wohn- und Präferenzbedingungen schwer umgehen können, sind es die Gründerzeitkieze, die sich seit mittlerweile 150 Jahren unterschiedlichen Begebenheiten angepasst haben. Der Grund dafür: „Kleine Gruppen sind deutlich schneller anpassungsfähig als große Gruppen“ und eben auch Eigentümer (Brand, 1995, 173). Die Unterschiedlichkeit des Kiezes führte auch zu einer stärkeren sozialen Durchmischung dieser Nachbarschaften. So stellte bereits Hobrecht selbst fest:

„In der Mietskaserne gehen die Kinder aus den Kellerwohnungen in die Freischule über denselben Hausflur wie diejenigen des Rats oder Kaufmanns, auf dem Wege nach dem Gymnasium. Schusters Wilhelm aus der Mansarde und die alte bettlägerige Frau Schulz im Hinterhaus, deren Tochter durch Nähen oder Putzarbeiten den notdürftigen Lebensunterhalt besorgt, werden in dem ersten Stock bekannte Persönlichkeiten. Hier ist ein Teller Suppe zur Stärkung bei Krankheit, da ein Kleidungsstück, dort die wirksame Hilfe zur Erlangung freien Unterrichts oder dergleichen und alles das, was sich als das Resultat der gemüthlichen Beziehungen zwischen den gleichgearteten und wenn auch noch so verschiedenen situirten Bewohner herausstellt, eine Hilfe, welche ihren veredelnden Einfluss auf den Geber ausübt. Und zwischen diesen extremen Gesellschaftsklassen bewegen sich die Ärmeren aus dem II. oder IV. Stock, Gesellschaftsklassen von höchster Bedeutung für unser Kulturleben, der Beamte, der Künstler, der Gelehrte, der Lehrer usw., und wirken fördernd, anregend und somit für die Gesellschaft nützlich. Und wäre es fast nur durch ihr Dasein und stummes Beispiel auf diejenigen, die neben ihnen und mit ihnen untermischt wohnen.“¹³

Parzellierung wirft immer wieder die Frage auf: „Wer hat Recht auf knappen städtischen Raum?“. Diejenigen mit Eigentumsrechten auf einer Parzelle sind frei, diese zu bebauen. Das Argument für eine große Parzellierung ist oft eines der Effizienz. Baufelder im Ganzen auf großen Parzellen zu entwickeln ist kostengünstiger als jede einzelne Parzelle zu verkaufen und dann einzeln zu entwickeln. Eine Vielfalt an Eigentums- und Verfügungsrechten für kleinere Parzellierungen erlaubt dagegen eine Vielzahl an unterschiedlichen Eigentümern (Privatpersonen, Eigentümergruppen, Genossenschaften, Konzerne, etc.) und Nutzungen: Wohnhäuser, Büroflächen und Gemüsehändler. Während es schwierig ist, große, aus einer Eigentumshand entworfene Blöcke, die meist nur eine oder einige wenige Funktionen haben, zu verändern, um sie anderen Verwendungen zuzuführen, ist dies bei einer größeren Vielzahl an Bebauungen auf kleineren Parzellen nicht der Fall. Ihre Funktionen lassen sich über die Zeit relativ einfach wandeln. In Anbetracht der langen Zeithorizonte städtischen Lebens darf nicht nur auf die statische Effizienz der kurzen Frist abgestellt werden (Jacobs, 1961). Gründerzeitviertel, die auf Basis dieser Parzellierung entstanden sind, haben beispielsweise über die letzten 150 Jahre eine erstaunliche Wandlungsfähigkeit demonstriert: von den verhassten Mietskasernen ohne private Toiletten hin zu Werkstätten für Handwerker, zu Wohnungen für die deutsche Mittel- und Oberschicht bis hin zu Büroräumlichkeiten und Gemüsehandlungen und Kneipen im Erdgeschoss. So haben sie zu einer schöneren, aber auch günstigeren Stadt beigetragen. Ein versatiles, kleineres Gebäude kann nämlich deutlich einfacher von einer Gewerbe- in eine Wohnimmobilie umgewidmet werden. Weiter ist es vielen

¹³ Zitiert nach Ossietzky (1930).

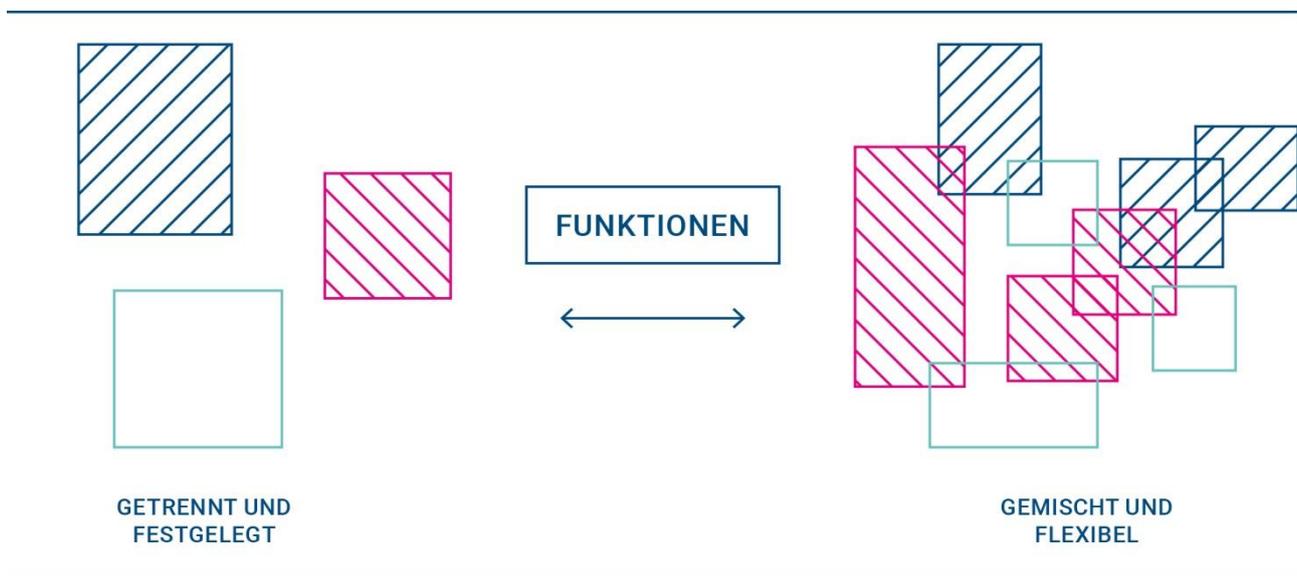
kleineren Eigentümern möglich, Wohnungen mit unterschiedlichen Standards und so auch unterschiedlichen Preisen anzubieten, ohne dass die Mischung staatlich diktiert wird. Dies ist eine Versatilität, die die groß parzellierten Wohn- und Büroblöcke der architektonischen Moderne weitestgehend nicht anbieten (McGreevy and Wilson, 2017).

Auch der aktuelle Oberbürgermeister von Frankfurt und frühere Planungsdezernent der Stadt stellt mit Blick auf das Frankfurter Europaviertel fest, dass der Charme von Gründerzeitvierteln auch dadurch entsteht, dass früher viele unterschiedliche Eigentümer auf einer Vielzahl von kleineren Parzellen günstigen und schönen Wohnraum bereitgestellt haben (Feuilleton Frankfurt, 2018). Eine vielfältige Eigentümerstruktur, die über eine kleinere Parzellierung von urbanen Bauflächen möglich wäre, verringert das Problem teurer und unästhetischer Großbauflächen wie den Europavierteln über ganz Deutschland und erlaubt einen Grad der nicht prognostizierbaren urbanen Kreativität. Der bekannte Historiker und Stadtkritiker Dieter Hoffmann-Axthelm stellt deshalb schon in der taz 1990 fest:

„Das Parzellierungsgeflecht ist ein Netz, das die Inhalte der Stadt trägt und in Beziehung setzt. Die einzelne Parzelle ist dabei die kleinste städtebauliche Einheit - die Häuser, Gebäudeformen, Höfe usw. sind konkrete architektonische Inneneinrichtung der Stadt. Die Grundeinheiten können größer oder kleiner, sogar sehr groß und sehr klein sein. Entscheidend ist, wie in der Biologie, daß es diese Behälter überhaupt gibt, mit ihren Grenzen zwischen innen und außen, ihren Durchlässen und Innen- und Außenwirkungen. Von der Ausdehnung und Differenziertheit des Netzes hängt die Belastbarkeit einer Stadt ab“ (taz, 1990)

ii) Vielfalt der Funktionen

Abb. 14 | Vielfalt der Funktionen



Quelle: Schaubild nach Cozzolino 2020, eigene Darstellung

Das liberale Prinzip vielfältigen urbanen Eigentums statt urbaner Zentralisierung stößt noch regelmäßig auf Kritik. Die Idee der funktional vielfältigen und durchmischten Stadt glücklicherweise nicht mehr. Kaum jemand sehnt sich die funktional getrennte Stadt der Charta von Athen zurück. So kennt und begrüßt wohl jeder Stadtbaudezernent mittlerweile das Ideal der 15-Minuten-Stadt: eine Stadt, in der sich alles Notwendige innerhalb von 15 Minuten erreichen lässt: der Job, der Laden, die Kita und die Kneipe (Moreno, 2024).

Was von vielen Stadtplanern als Neuigkeit gepriesen wird, ist in vielen traditionellen europäischen Städten längst Realität. Der Stadtplaner und -ökonom Alain Bertaud (2022) berechnete dies z.B. für Paris. Ein Spaziergänger, der sich in Paris mit 4,5 km/h bewegt, legt alle 15 Minuten ca. 1.125 Meter zurück. Dies entspricht einer Fläche von 300 Hektar. In Paris lassen sich so zum Beispiel innerhalb von 15 Minuten 59 Bäckereien und knapp 200 Lebensmittelläden finden. Auch Kindergärten und Grundschulen sind in den meisten Vierteln von Paris innerhalb von 15 Minuten zu erreichen. Es braucht wenig Phantasie, um festzustellen, dass auch die traditionellen Teile von Berlin, Hamburg und München oft schon längst 15-Minuten-Städte sind. Das Problem liegt in den Neubaugebieten, die oft in urbanen Wüsten liegen und nicht ausreichend durchmischt sind, um das 15-Minuten-Ziel zu erreichen.

Der Grund: Die Stadtplanung überschätzt sich. Eine funktional durchmischte Stadt der kurzen Wege wird nicht geplant – sie entsteht, wenn man ihr Raum gibt. Bäckereien, Restaurants und Kindergärten entstehen dort, wo viele Menschen auf geringem Raum die unterschiedlichsten Güter und Dienstleistungen nachfragen. Erst die hohe Nachfrage auf geringem Raum zieht das Angebot an: Bevölkerungsdichte ist der Schlüssel. Denn aus ihr heraus entsteht die „Vielzahl an Gründen aus denen Menschen sich entscheiden, in eine Nachbarschaft zu kommen“ (Jacobs, 1961).

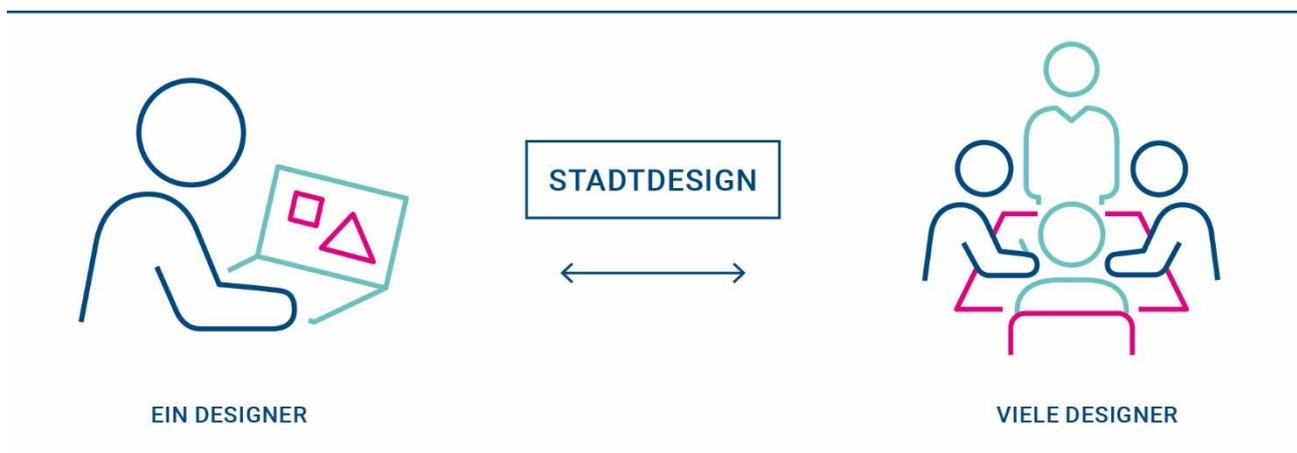
Die erschwingliche und schöne 15-Minuten-Stadt ist fast ausschließlich von den ökonomischen Entscheidungen privater Akteure abhängig. Diese Akteure entscheiden, ob es sich lohnt zu investieren, um ein weiteres Angebot in einer Nachbarschaft bereitzustellen. Damit ist die Stadt der kurzen Wege nicht das Resultat eines brillanten Planers, sondern das Resultat eines komplexen Feedbackprozesses zwischen Millionen von Menschen und ihren individuellen Plänen und Lebensentwürfen. Dieser Prozess ermöglicht, was Jane Jacobs (1961) *spontane Selbstdiversifikation* nennt, Alain Bertaud (2018) unter *order without design* versteht und der klassisch liberale Denker Friedrich August von Hayek (1948) als *spontane Ordnung* bezeichnet.

Die funktional durchmischte Stadt der kurzen Wege, die wir schön finden und innerhalb derer es so viel attraktiven Wohnraum gibt, braucht notwendigerweise einen liberalen Ordnungsrahmen, der vielfältiges Eigentum schützt. Staatliche Interventionen, auch wenn sie gut gemeint sind, bewirken oft das Gegenteil. Das Echo der Charta von Athen – strenge Bebauungspläne, Flächennutzungsverordnungen, Vorschriften zur Bevölkerungsdichte und weitere haargenaue Regulierungen, welche Flächennutzung wo hingehört – ist oft der Grund, warum eine Nachbarschaft nicht funktional durchmischte ist. Denn durch sie ist die Bevölkerungsdichte oft nicht hoch genug für ein lohnendes Angebot, oder eine funktionale Durchmischung ist gar von vornerein verboten.

Diese Nutzungsregulierung ist oft der Grund, warum Jacobs Traum unerfüllt bleibt: ein „nobles Stadthaus, das zu einem Showroom für Handwerker wird, mit einem Keller als Club für Zuwanderer, einer Garage, die zu einer Brauerei oder einem Theater wird und eine Lagerstätte, die sich in ein chinesisches Restaurant wandeln darf“ (Jacobs, 1961, 253–254). Doch nicht alle staatlichen Handlungen sind kontraproduktiv. Darauf werden wir im 6. Prinzip noch näher eingehen. Es ist jedoch schon jetzt wichtig festzustellen, dass die „spontane Diversifizierung“ der Stadt voraussetzt, dass Stadtplanerinnen und Stadtplaner nicht mit allen Mitteln ein von ihnen präferiertes Design durchsetzen wollen. Stattdessen sollten sie Entscheidungen der Bürgerinnen und Bürger beobachten und ihnen z.B. durch Transportsysteme unter die Arme greifen, um ihre Lieblingsorte leichter zu erreichen.¹⁴ Das erweitert das Angebot an attraktiven Wohnungen, macht so die Stadt günstiger und auch noch schöner, weil das lebendige Angebot unterschiedlicher Stadtteile in kurzer Zeit erreicht wird.

iii) Vielfalt der Designer

Abb. 15 | Vielfalt der Designer



Quelle: Schaubild nach Cozzolino 2020, eigene Darstellung

¹⁴ Der Stadtökonom und Harvard Professor Edward Glaeser (2021) macht ein überzeugendes Argument für die fußläufige Stadt, richtet sich aber auch gegen die 15-Minuten-Stadt. Denn die 15-Minuten-Stadt, wie sie von Moreno vertreten wird, schafft keine Stadt, sondern viele kleine Enklaven, Ghettos gar. Städte müssen Menschen verbinden, sie nicht trennen. Besonders arme Menschen profitieren von der Möglichkeit, nicht nur in einem 15-Minuten-Radius festzusitzen, sondern auch darüber hinaus nach besseren ökonomischen Chancen suchen zu können. Während es sicherlich von Vorteil ist, mehr Jobs in der unmittelbaren Nähe zu schaffen, ist die Möglichkeit, Jobs auch außerhalb des unmittelbaren Radius von 15 Minuten zu finden, für viele immer noch entscheidend wichtig.

Die Vielfalt von Eigentum und Funktionen trägt zur spontanen Schönheit der Stadt bei, ohne notwendigerweise etwas mit der physischen Erscheinung eines Gebäudes zu tun zu haben (Cozzolino, 2022). Die Stadt ist kein geplantes Kunstwerk, aber auch kein ästhetisches Chaos. Denn sie ist das spontane Ergebnis des ästhetischen Strebens von tausenden, gar Millionen Städtern: Auch das Design der Stadt profitiert von der Spontaneität der Stadt.

Wenden wir uns einem Beispiel zu, kehren zurück nach Berlin und betrachten die Fischerinsel. Sie bildet den südlichen Teil der Spreeinsel, auf der weiter nördlich das Berliner Schloss liegt und ganz im Norden die Museumsinsel.

Abb. 16 | Die Fischerinsel in Berlin



Quelle: OpenStreetMap contributors, www.openstreetmap.org

Das erste Foto zeigt die Bebauung vor dem Krieg. Eine der ältesten Gegenden Berlins weist da noch 110 Wohn- und Geschäftshäuser auf, mit einer dicht bebauten, lebendigen Kiezstruktur. Bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts noch als Fischerkiez bekannt, bildete die Nachbarschaft einen wichtigen Teil der schönen, lebendigen und stark frequentierten Berliner Innenstadt. Im 2. Weltkrieg erlitt die Nachbarschaft keine flächenmäßige Zerstörung (Nagel, 1955, 16). Nach ersten Plänen, die die Nachbarschaft wieder aufzubauen, entschied sich die DDR aber im Plan *Aufbau des Zentrums der Hauptstadt DDR* 1962 dafür, die historisch gewachsene Baustruktur durch Wohnhochhäuser zu ersetzen. Zwischen 1969 und 1973 wurden zentral aus einer Hand sechs 21-geschossige Wohnhochhäuser in Großtafelbauweise des Typs WHH GT 18 gebaut, die die kleinteilige Kiezstruktur ersetzten und die verwinkelten Straßen durch einige große Straßen im Sinne der autogerechten Stadt ersetzten (siehe zweites Foto).

Abb. 17 | Berliner Fischerinsel vor (links) und nach dem 2. Weltkrieg (rechts)



Quelle links: F. Albert Schwartz, Public domain, via Wikimedia Commons, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Petristra%C3%9Fe_Berlin_1880.jpg, rechts: Carcharoth (Commons), CC BY-SA 3.0, via Wikimedia Commons, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:View_over_Rotes_Rathaus_from_Berlin_TV_tower.jpg

Statt der individualisiert-kleinteiligen Bauweise wurde hier standardisiert gebaut. Ganz bewusst, in der Tradition der Charta von Athen, setzte sich die DDR-Führung über den liberalen Stadtentwicklungsprozess hinweg, der die spontane Emergenz von Schönheit durch private Eigentumsrechte und inkrementelle und sehr individuelle dichte Bebauung des Stadttinneren betont. Die Hochhäuser reflektieren nicht die Bedürfnisse und Wünsche einer Vielzahl von Bauherren und Bewohner, sondern nur einen einzigen Designwunsch – den des zentral agierenden Architekten. Kommunalen Bebauung fehlt daher bis heute häufig das, was Romano (2008) die „Würde des Ortes“ nennt: der Mangel an Freiheit und Raum, individuelle Präferenzen im öffentlichen Raum auszudrücken.

Moderne Stadtforscher wie Romano, Cozzolino oder Habraken liefern eine Erklärung, warum die ursprüngliche Struktur als schöner wahrgenommen wurde: Eine schöne Stadt hat „as many designers as the number of users who over time shape it“ (Cozzolino, 2020, 209, Habraken, 2016). Eine Monopolisierung von Entscheidungen führt daher oft zu unattraktiven Designs. Das bedeutet nicht, dass es keinen Raum für Planung aus einer Hand, z.B. durch den Staat, geben sollte. Auch liberale Stadtplaner sehen „Straßen und Plätze, Monumente, Bahnhöfe, kulturelle Zentren, Brücken, Schulen, Krankenhäuser und Parks“ (Cozzolino, 2022, 48) oft als staatliche Aufgabe. So wie private Eigentümer ihre individuellen ästhetischen Präferenzen durch den Bau von Gebäuden und Fassaden ausdrücken, können so auch unterschiedliche Städte ihren Charakter ausdrücken. Deshalb unterscheiden sich öffentliche Plätze von Palermo bis Stockholm, obwohl sie eine ästhetische Attraktivität teilen.

Natürlich ist die Veränderung der Fischerinsel ein radikales Beispiel. Doch es ist nicht das einzige und nicht auf die DDR beschränkt. Auch Westberlin entschied sich in den 1950ern basierend auf den Plänen der Charta von Athen und dem Berliner Kollektivplan, das dicht bebaute – dem Fischerkiez ähnliche – Hansaviertel nicht wiederaufzubauen und stattdessen eine funktional getrennte, aufgelockerte Hochhaussiedlung aus einem Guss zu errichten. Auch die vielen anderen vom Krieg zerstörten Städte in Deutschland können von ganzen Stadtteilen berichten, deren Ästhetik und Lebendigkeit unter der zentralisierten Nachkriegsarchitektur zu leiden hatten. Mit Blick auf die Europaviertel in ganz Deutschland können wir zwar eine stärkere Akzeptanz urbaner Dichte und funktionaler Durchmischung erkennen. Die Schönheit der Quartiere leidet aber noch immer an der mangelnden Spontaneität im Bauprozess.

5.2 Stadt – kein Kunstwerk, ein Prozess

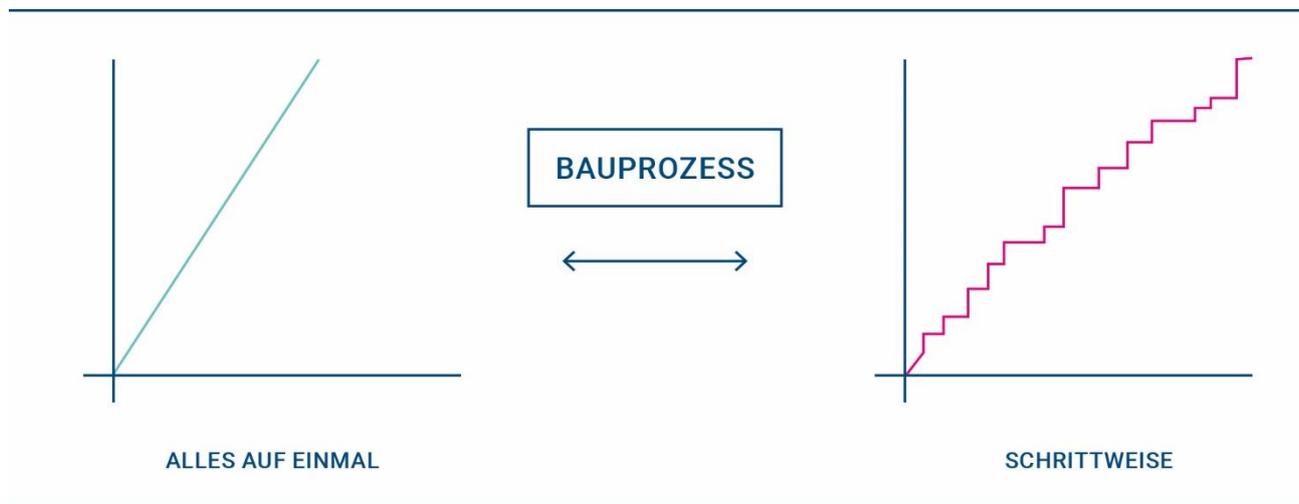
In seinem Buch *Order without Design* beschreibt Alain Bertaud zwei gegensätzliche Perspektiven in der Stadtplanung: Auf der einen Seite sieht er die Stadtökonomien. Für sie besteht die Stadt aus kooperierenden Individuen, die sich für das urbane Leben entschieden haben, weil es gut zu ihrem Leben passt. Innerhalb der Stadt stehen sie in verschiedenen Beziehungen zueinander – vom Arbeitsmarkt bis zur Freizeitgestaltung. Die bauliche Infrastruktur und Durchmischung der Stadt entsteht, um diese Beziehungen zu ermöglichen – Wohnungen, Einkaufsläden, Konzerthallen und S-Bahnen. Niemand kann genau planen, wie viel Bäckereien es in fünf Jahren in Köln-Ehrenfeld braucht, Kneipen in Stuttgart Süd oder Wohnungen in Bremens Neuer Vahr. Sie entwickeln sich aus den individuellen Wünschen und Bedürfnissen der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner, auch ohne einen zentralen Plan. Dennoch herrscht kein Chaos: Die Stadt ordnet sich spontan, auch ohne zentralen Plan. Auf der anderen Seite stehen die Stadtplaner. Im Auftrag der Politik sehen sie es als ihre Aufgabe, die spontane Ordnung zentral zu korrigieren. Sie akzeptieren zwar, dass Individuen auf Märkten die Stadt prägen. Sie glauben aber nicht, dass dies positive Auswirkungen hat. Die Beschreibung des sich frei und rasend schnell wachsenden Berlins der Gründerzeit dient oft als Beispiel für eine Entwicklung ohne Plan. So hielt schon der bekannte Stadtplaner und Gründerzeitkritiker Werner Hegemann 1930 fest, dass liberale Ideen wie der Hobrecht-Plan

„[...] unabsehbare grüne Flächen der Umgebung Berlins für den Bau dichtgepackter großer Mietskasernen mit je zwei bis sechs schlecht beleuchteten Hinterhöfen amtlich herrichtete und vier Millionen künftiger Berliner zum Wohnen in Behausungen verdammt, wie sie sich weder der dümmste Teufel noch der fleißigste Berliner Geheimrat oder Bodenspekulant übler auszudenken vermochte.“

Bis heute setzen sich viele Stadtplaner deshalb für Interventionen in den spontanen Stadtprozess ein und fordern Festlegungen von Flächen- und Bebauungsplänen, die Regulierung von Gebäudestrukturen und öffentlichem Raum durch zentrale Regeln, um dem urbanen Anarchismus Einhalt zu gebieten. Hierdurch wird nicht nur die Vielfalt der Akteure, sondern auch die zeitliche Dimension ignoriert. Sie ignoriert, dass sich die Funktionalität von Städten daraus speist, dass sie sich in einem stetigen Prozess der Veränderung befindet, um sich an veränderte Bedingungen und Präferenzen anzupassen. Die bauliche Umwelt braucht Vielfalt, aber auch Zeit, um zu lernen.

iv) Die lernende Stadt

Abb. 18 | Die lernende Stadt



Quelle: Schaubild nach Cozzolino 2020, eigene Darstellung

In Debatten um die bezahlbare Stadt geht es häufig um den „Turbo“ (BMW SB, 2023). Wird der Turbo aber angeschaltet und innerhalb kürzester Zeit Stadtviertel aus der Taufe gehoben, die (1) ihre Eigentumsrechte nicht diversifizieren, (2) getrennte Funktionen und (3) nur wenige Designer aufweisen, sind diese neuen Viertel zum Scheitern verurteilt.

Wieder dient uns Berlin als Beispiel – dieses Mal mit der High-Deck-Siedlung in Neukölln. Weniger bekannt als berühmterüchtigte Viertel wie Marzahn oder das Märkische Viertel wurde die Großsiedlung in Berlin-Neukölln Ende der 1970er in damaliger Westberliner Stadtrandlage errichtet, um dem damaligen Wohnungsmangel mit Wohnungen für ca. 6000 Menschen zu begegnen. Das städtebauliche Konzept stammte aus einem einzelnen Plan der Architekten Oefelein und Freund. Bereits nach kurzer Bauzeit (1975-1976) konnten die ersten Wohnungen bezogen werden. Besonders stolz war man auf die Trennung von Autoverkehr im Erdgeschoss und den darüber liegenden „High-Decks“, die die Häuser mit öffentlichem Raum und Gehwegen mit kleinen Grünflächen verbanden (siehe Abbildung 19).

Abb. 19 | High-Deck-Siedlung in Berlin-Neukölln



Quelle: Gunnar Klack, CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:2011-09-17-High-Deck-Siedlung-Berlin-Neukoelln_2.jpg?uselang=de

Doch schon 25 Jahre später stellte sich die städtebauliche Vision der High-Deck-Siedlung als Desaster heraus. Denn sie traf das Problem eines Neubauprojekts, dem nicht genug Zeit eingeräumt wurde. Das erste Problem war die synchrone Degradation der Nachbarschaft: Werden Gebäudekomplexe zur gleichen Zeit fertiggestellt, verschlechtert sich auch die Bausubstanz gleichzeitig. Nach einigen Jahren ist der gesamte Komplex und nicht nur einzelne Gebäude sanierungsbedürftig. Die Kosten sind dann auf einen Schlag so hoch, dass Renovierungen oft Jahre brauchen oder gar nicht

gestemmt werden können (Kabisch and Grossmann, 2013, 209; Webb and Webber, 2017; Jacobs, 1961: 258–259). Dies führt nicht nur zu hässlichen Quartieren, sondern auch zu steigenden Preisen, weil degradierte Wohnungen kein akzeptables Angebot für die Nachfragenden in der Stadt mehr darstellen.

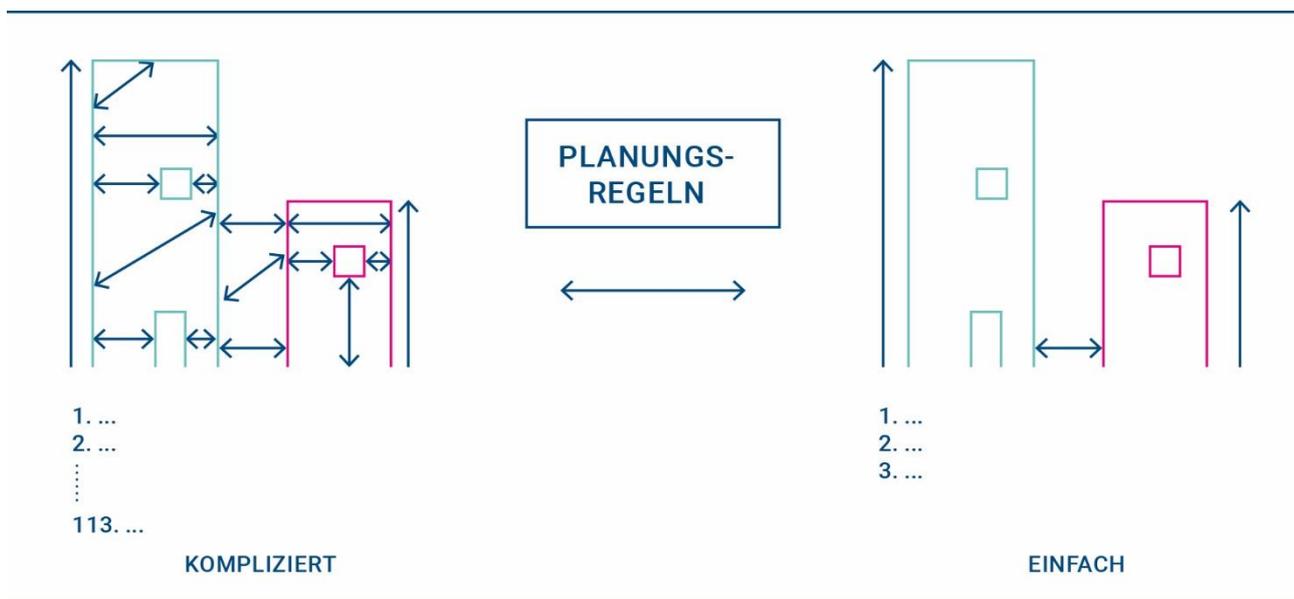
Das zweite Problem liegt darin, dass eine funktionierende Wohnumgebung einen Prozess des Wandels zulassen sollte, der auf die praktischen, sich häufig wandelnden Bedürfnisse seiner Bewohnerinnen und Bewohner auch auf lange Frist Rücksicht nimmt (Alexander, et al., 1975, 77-79, Cozzolino, 2020, 212-213). Die schnelle Fertigstellung von Nachbarschaften wie der High-Deck-Siedlung führte zu einem fertigen Produkt, das im Nachgang nicht mehr an die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner angepasst werden konnte. Selbst die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung stellte 2003 fest, dass die „monotonen und fast vollständig versiegelten Straßenebenen [...] von Autostellplätzen dominiert [sind] und [...] die nachbarschaftliche Kontaktaufnahme und Kommunikation“ hemmen. „Erreichbarkeit, Nähe zu zentralen Versorgungseinrichtungen, städtebauliche Integration und sozialräumliche Nutzungsverflechtung mit angrenzenden Stadträumen [sind] mangelhaft“ (Quartiersmanagement Berlin, 121-122). Das Problem der schnellen Fertigstellung taucht auch bei anderen Großwohnsiedlungen wie Berlin-Marzahn auf, das schon 1978 nach knapp zwei Jahren Bauzeit die ersten Bewohner anzog oder auch beim Märkischen Viertel, in dem nach Baubeginn 1963 die ersten Berlinerinnen und Berliner bereits 1964 einzogen.

Zurück in die 1970er, wie es Bundeskanzler Scholz vorschwebt, ist daher nicht wünschenswert. Die 1870er könnten aber einen Gedanken wert sein. Denn sie zeigen, wie Baugeschwindigkeit mit der baulichen Adaptation auf die lange Frist vereinbar ist. 1848 zählt Berlin nur 400.000 Einwohner, 1871 bereits 800.000 und 1905 schon zwei Millionen Einwohner. In dieser Zeit wurden in beispielloser Menge und auch besonders schnell Wohnhäuser gebaut. Im Gegensatz zu Stadtquartieren hundert Jahre später zeigen die Gründerzeitviertel von heute, dass sie sich über 150 Jahre hinweg an unterschiedlichste Begebenheiten anpassen und ihren Charme sogar steigern konnten.

Jacobs (1961) und Cozzolino (2020) können auch diesen Unterschied erklären. Gründerzeitbauten sind „adaptiv“, d.h., sie geben auch nach dem Bau genug Raum für beständige bauliche und funktionale Änderungen, wenn sich die Welt um sie herum verändert, wie z.B. die relativ schnelle Veränderung von gewerblich genutzten Erdgeschossen in Wohngeschosse oder die Aufstockung eines neuen Geschosses, um mehr Wohnraum anzubieten. Jacobs, Cozzolino und die industriellen Gründerzeitviertel zeigen, dass schnelles Bauen nur dann funktionieren kann, wenn die physische Bauumwelt und auch die Regulierungsumwelt Individuen genug Beinfreiheit lassen, um die Welt um sie herum aktiv zu verändern. Das funktioniert aber nicht von jetzt auf gleich, sondern erfordert Zeit.

v) Stadt der simplen Regeln

Abb. 20 | Stadt der simplen Regeln



Quelle: Schaubild nach Cozzolino 2020, eigene Darstellung

Vielfalt von Eigentum, Funktionen und Design sowie eine dauerhafte prozesshafte Anpassung der physischen Bauumgebung braucht gute Regeln. Im Städtebau lassen sich zwei Formen der Regeln grob unterscheiden: proskriptive und präskriptive.

Über die längste Zeit war die europäische Stadt durch proskriptive Regeln geprägt: Verbote und "Du-sollst-nicht"-Normen. Ein Beispiel hierfür ist der schon hervorgehobene Hobrecht-Plan in Berlin. Er schrieb eine Traufhöhe von 22 Metern vor: Die Höhe der Gebäude in Berlin sollte von der Tropfkante des Daches bis zum Boden nicht höher sein. Der Grund lag in der Länge der Feuerwehrleitern und der Breite der Straßen in Berlin. Höhere Häuser liefen Gefahr, bei einem Brand auf die Häuser auf der gegenüberliegenden Straßenseite zu fallen. Eine andere proskriptive Regel für die Berliner Wohnimmobilien des 19. Jahrhunderts waren Auflagen zur Fläche der Berlin-typischen Innenhöfe. Diese durften laut der Baupolizeiordnung (1853) nicht kleiner sein als 5,34 x 5,34 Meter, damit die von Pferden gezogenen Feuerwehrspritzen im Innenhof wenden konnten. Genauere Vorgaben über das Aussehen, Größe und Funktion von Gebäuden und Innenhöfen gab es nicht. Das besondere an diesen proskriptiven Regeln ist, dass sie keine detaillierten räumlichen Konfigurationen aktiv vorgeben, sondern ausschließlich verbieten. So ließen sich externe Effekte wie der Brandschutz bereitstellen, während gleichzeitig Raum für vielfältiges Eigentum, Funktionen, Designs und Veränderung über die Zeit gelassen wurde (Hakim, 2014).

Heute dominieren deutlich komplexere, präskriptive Normen die Stadt. Die irriige Annahme: Man muss der Komplexität der Stadt gerecht werden. Nachdem das 19. Jahrhundert noch eine Reihe Länder erlebte, die ihr Rechtssystem vereinfachten (Kasper, Streit, 1998), wuchs mit dem 20. Jahrhundert auch das Netz an Gesetzen und Vorschriften immer dichter und komplizierter (Mumford, 1938, Mannheim, 1965). Häufig wird diese Entwicklung auf die zunehmend tiefere globale Arbeitsteilung durch den Kapitalismus und die damit zusammenhängende steigende Komplexität sozialer Beziehungen zurückgeführt.¹⁵ Viele liberale Kritiker sehen das jedoch anders und fordern einfache Regeln im Angesicht einer komplexeren Welt: Epstein (1995, 21) argumentiert, dass „the proper response to more complex societies should be an even greater reliance on simple legal rules“, während Webster und Lai (2003, 211) ausführen: „The more complex the system, the greater the need for simple rules to achieve order.“ Und Todd Zywicki (1998, 144) formuliert: „Complex systems demand simple - not complex - rules.“

Auch in der Stadtplanung können wir eine Entwicklung hin zu komplexeren Regeln beobachten. So schätzt der Zentrale Immobilienausschuss (2021), dass es mehr als 20.000 Bauvorschriften gibt, die in Deutschland eingehalten werden müssen. Ein Anstieg im Vergleich zu nur 5.000 im Jahr 1990. Zusätzlich werden in hochkomplexer Tiefe Bevölkerungsdichte, Abstandsflächen, Verwendungsmöglichkeiten, Mieten und vieles mehr vorgeschrieben („präskribieren“), um die physische Konfiguration der Stadt zu beeinflussen: Regeln, die ein bestimmtes Verhalten vorschreiben und nicht nur ein bestimmtes Verhalten verbieten. Proskriptive, einfache Regeln sind besser geeignet, um eine schöne, reiche, aber auch komplexe Stadt zu realisieren. Betrachten wir kurz drei Vorteile und nutzen wir die Bevölkerungsdichteregulierungen in § 17 der Baunutzungsverordnung als Beispiel.¹⁶

Statt nur einzelne Dinge zu verbieten, präskribiert die Politik Städten detailliert die Höhe und Art der sozialen Durchmischung und Dichte der Stadt. Dies führt, erstens, zu einem eklatanten Wissensproblem. Insbesondere in gut angebundenen Teilen der Stadt ist eine höhere Dichte oder Bebauung mit Wohnimmobilien illegal. Mit Wegfall präskriptiver Dichteregeln hätten Marktteilnehmer mehr Möglichkeiten, kreative Lösungen für urbanes Zusammenleben auf noch engerem Raum auszuprobieren. Erst der Wegfall solcherlei präskriptiver Regeln ermöglicht es, die notwendigen Daten zu generieren, wie schönes und erschwingliches Zusammenleben möglich ist: Hier wären Mikrowohnungen genauso denkbar wie höhere Gebäude oder – und vermutlich am wahrscheinlichsten – Ideen, auf die wir heute noch nicht kommen.

Zweitens schaffen präskriptive Regeln wie §17 kontraproduktive Anreize. Sie reizen an, dass Verantwortliche in den Kommunen oder auch Bundeskanzler Scholz eher das Bauen auf der „grünen Wiese“ favorisieren als direkt in den Ballungsgebieten, in denen die Nachfrage deutlich höher ist (Münchener Merkur, 2023). Dies führt nicht nur zu einem unästhetischen Auseinanderreißen der Stadt, sondern auch zu steigenden Preisen, weil Städter weiterhin großen Anreiz haben, in Innenstadtlage zu leben – diese ihnen aber verwehrt bleibt. Weiterhin schafft es Anreize, mehr Fläche zu verbrauchen, statt auf wenig Raum in Innenstadtlagen mehr Menschen unterzubringen. Drittens zerstören die detaillierten präskriptiven Regeln die Einzigartigkeit von Orten. Reine Verbotsnormen schreiben kein vorbestimmtes Verhalten vor, lassen so also Raum für das kreative Neue und Besondere. Inspiriert von den Zielen der Charta versuchen präskriptive Regeln hingegen eine koordinierte, auf zentrale Ziele ausgerichtete und weniger anarchische Stadt herzustellen (Alfasi, 2018a, Alfasi und Portugali, 2007, Hakim, 2014). Der diverse Prozess kreativer Zerstörung und evolutionärer Veränderung wird so durch einen standardisierten, vorgeschriebenen Prozess ersetzt.

¹⁵ Todd Zywicki (1998, 143) beschreibt das Argument wie folgt: „Conventional wisdom holds that as a system becomes more complex, the rules governing that system also must become more complex. Thus, it is argued that as the . . . economy and society becomes more complex, legal rules and regulations must become more complex as well in order to reflect the new realities.“ Zywicki und auch Epstein (1995) folgend bezweifle ich dieses Argument und halte es für realistischer, dass eine komplexere Welt einfachere Regeln braucht.

¹⁶ Cozzolino, et al. (2020, 321) beschreiben noch weitere Vorteile.

Auch aus diesen drei Gründen heraus widerspricht der Architekt und langjährige Vorsitzende des Bundes Deutscher Architektinnen und Architekten in Hamburg (BDA) seinem Kollegen Kollhoff. Es sei nicht so, dass die Architekten die Stadt, die sie lieben, nicht mehr bauen können: „Wir dürfen die Städte, die wir lieben, nicht mehr bauen“ (Hamburger Abendblatt, 2019).

vi) Stadt als öffentlicher Raum

Abb. 21 | Stadt als öffentlicher Raum



Quelle: Schaubild nach Cozzolino 2020, eigene Darstellung

Die Liebe zur Stadt scheint bei vielen Liberalen im 21. Jahrhundert nicht mehr so heiß zu brennen. Politisch haben Liberale in der Stadt einen harten Stand, und viele liberale Prinzipien, besonders das des privaten Eigentums, scheinen viel besser zu einem umzäunten Grundstück auf dem Land zu passen als zu der Öffentlichkeit der Stadt. Die eine oder andere mag daher möglicherweise skeptisch sein gegenüber dem konstanten, ohne klare, private Eigentumsrechte funktionierenden Treiben auf öffentlichen Plätzen, in Parks und im öffentlichen Nahverkehr. Die Stadt aber lebt von der Balance zwischen privatem und öffentlichem Raum. Vielen Menschen, die ihr ländliches Eigenheim lieben, geht dennoch das Herz auf, wenn sie durch das Grün eines kleinen städtischen Parks spazieren, Kaffee zum Beispiel in der Erfurter Altstadt mit Blick auf den gotischen Dom genießen oder vor einem Bordsteincafé in der Hamburger Innenstadt sitzend, ein Stück Käsekuchen essen.

Die Skepsis gegenüber dem öffentlichen Raum hat aber auch einen guten Grund: die schlechte Gestaltung des öffentlichen Raumes in der Stadtplanung. Oft sind öffentliche, urbane Räume nicht von Spaziergängen, Kaffee und Käsekuchen geprägt, sondern von Furcht, Kriminalität und Gewalt: Der Alexanderplatz in Berlin, der Platz am Hauptbahnhof in Frankfurt und die Gegend zwischen Friesen- und Rudolfplatz in Köln gehören regelmäßig zu den gefährlichsten Orten ihrer jeweiligen Städte. Das Problem: Diese Orte zeichnen meist große Freiflächen aus, die von einer einzelnen Instanz verwaltet werden (zum Beispiel der lokalen Kommune) (siehe auch Cozzolino, 2020, 211). Diese großen, von einer singulären Einheit verwalteten Plätze sollten in der Stadtplanung aus zwei Gründen vermieden werden.

Das erste Argument gegen große öffentliche Räume adressiert den sozialen Zielkonflikt zwischen bewohnbarer, bebauter Fläche und unbewohnter, unbebauter Fläche. Städter wollen Zugang zu öffentlichem Raum, sie wollen aber auch ein zusätzliches Angebot an Wohnraum. Selbst wenn große unbebaute Flächen einen Mehrwert von Licht und Grün bereitstellen, handelt es sich um Flächen, die von denjenigen konsumiert werden, die schon in der Stadt leben. Tausende Menschen, die auch in den Genuss der Vorteile der Stadt kommen wollen, finden jedoch keinen Wohnraum und schauen sicherlich mit einem weniger sehnsuchtsvollen Blick auf eine grüne Brachfläche wie das Tempelhofer Feld in Berlin. Das geringe Wohnangebot in Städten wie Berlin ist der Haupttreiber hoher Mieten. Die großen Freiflächen innerhalb der Stadt verschärfen dabei die Wohnungsnot besonders der zukünftigen Städter. Daher sollte über eine Verkleinerung nachgedacht werden.

Es braucht, zweitens, auch gar keine großen Freiflächen für attraktiven öffentlichen Raum. In Kombination mit großflächiger Parzellierung entstehen oft Quartiere mit festgeschriebenen, fast unveränderlichen Funktionen auf einer grünen Wiese, auf denen sich niemand – bis auf die Kommune oder der private Träger des Blocks – für Reinigung und Kriminalitätsbekämpfung zuständig fühlt. So wie es beim Alexanderplatz in Berlin geschieht: 74% der Berlinerinnen und Berliner kommen ungern auf

den zentralsten, wichtigsten Platz ihrer Stadt (Tagesspiegel, 2024). Polizei, Kommune und private Sicherheitskräfte sind überfordert. Die Stadtforschung überrascht dies nicht. Sie zeigt regelmäßig, dass große weitläufige Flächen und Plätze oft wenig genutzt werden und schnell verwahrlosen (Cozzolino, 2020).

Wenn Plätze gebaut werden, können wir aus der Attraktivität von kleinen, gemütlichen, begrünten Plätzen lernen, die in das urbane Quartier eingebettet sind. Der Helmholtzplatz, nördlich vom Alexanderplatz im Prenzlauer Berg ist ein solches Beispiel. Er gilt als einer der schönsten urbanen Aufenthaltsorte Berlins. Statt eines zugigen Platzes geprägt von Beton und Glas steht hier ein verschachtelter Platz, der ununterbrochen von Menschen aus verschiedenen Gründen und zu verschiedenen Zeiten verwendet wird (Gehl, 2011). Hier hat sich die Straßen- und Bürgersteigkultur des durchmixinen Kiezes als öffentlicher Raum durchgesetzt. Dies steht im Gegensatz zu großen öffentlichen Plätzen wie dem Alexanderplatz, der ein ganzes Stadtviertel dominiert und hauptsächlich als Durchgangs-, nicht als Aufenthaltsort dient.

Auch Jane Jacobs betont die Rolle des öffentlichen Raumes als Bürgersteigkultur. Im Gegensatz zum Alexanderplatz erlauben Bürgersteige (aber auch kleine Stadtparks) gegenseitige soziale Kontrolle („eyes on the street“) und das schnelle Angebot von Hilfe, wenn nötig. Gleichzeitig handelt es sich um einen Ort der Gleichberechtigung, wenn Menschen auf der Parkbank oder im Café miteinander in Kontakt treten können, ohne zu viel von sich preiszugeben. In Städten ohne dieses öffentliche Bürgersteigleben gibt es schnell nur die beiden Alternativen der guten Freunde, die man zu sich einlädt, oder das gegenseitige Ignorieren des Fremden, wie es normalerweise auf dem Alexanderplatz geschieht. Außerdem, so betont Jacobs, dient der Bürgersteig und der umgrenzte soziale Ort auch als Ort der zivilgesellschaftlichen Erziehung: Kinder können auf Bürgersteigen spielen, von verschiedenen Eltern überwacht werden und lernen so, was es heißt, auch in der Öffentlichkeit füreinander Verantwortung zu übernehmen (Jacobs, 1961, Hintz, 2021).

Selbst der Direktor des Deutschen Architekturmuseums kann im Gespräch mit der FAZ (2023) nicht sagen, wo in den vergangenen 20 Jahren ein einziger gelungener Platz in Deutschland gebaut wurde. Eine Analyse, der auch der deutsche Spitzenarchitekt Christoph Mäckler (2023) zustimmt und sich in seinem Werk „Handbuch der Stadtbaukunst“ mit seinen Studierenden und Mitarbeitenden mit gelungenen Stadt- und Platzformen auseinandersetzt. Das Werk ist spannend für alle, die sich mit gelungenem städtischen Platzdesign auseinandersetzen wollen.

6. Fazit

Urbanismus und Liberalismus werden in Deutschland selten zusammengedacht. Während sich die politische Linke oft in Städten zu Hause fühlt und sich die politische Rechte bewusst auf das Landleben und die Vorstädte konzentriert, weiß der Liberalismus in Deutschland nicht ganz, wo er eigentlich hingehört. In meinem Gutachten zeige ich, dass die Uneindeutigkeit des Liberalismus fatal für die Stadt ist. Denn die beiden großen Probleme der deutschen Stadt – ihr hoher Preis und ihre mangelnde Schönheit – ist das Ergebnis urbaner Planwirtschaft im Laufe des 20. Jahrhunderts bis heute. Erst ein Umdenken der Stadtpolitik, auf Basis der modernen Forschung, hin zu liberalen urbanen Prinzipien, wird die Stadt günstiger und schöner machen.

Dafür habe ich in vier Schritten argumentiert. Im ersten Teil habe ich gezeigt, warum Städte für den Liberalismus so entscheidend sind. Städte sind Freiheitsmotoren, die in ihrer Geschichte oft von der sozialen Avantgarde genutzt wurden, um Freiheit einzufordern – von der Befreiung von rassistischer Unterdrückung, dem Widerstand gegen den Nationalsozialismus und dem Befreiungskampf der queeren Community im 20. Jahrhundert. Städte sind jedoch auch Wohlstandsmotoren. Ökonomen kennen zwei Wege zum Wohlstand: Arbeitsteilung und Innovation. Beides ist in Städten besonders einfach möglich. Die physische Nähe von Menschen zueinander ermöglicht die unkomplizierte Arbeitsteilung in verschiedensten Berufen und besonderen Spezialisierungen. Agglomerationseffekte in der Stadt machen Städte zu Innovationstreibern, weil die physische Nähe von Menschen zueinander die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass sich kreative Menschen nahkommen, ihre Ideen kombinieren und Neues versuchen.

Schließlich zeichnet Städte auch ihre Schönheit aus. Menschen werden nicht nur von Freiheit und Wohlstand der Stadt, sondern auch von ihrer Schönheit angezogen. Dabei bestimmt nicht die physische Bauumwelt und ein bestimmter Stil, ob eine Stadt schön ist, sondern die „normale Stadt“ (Sonne, Mäckler, 2013), bestehend aus fußläufigen Stadtquartieren, mit Wohnungen, Läden, Ausgehmöglichkeiten, ohne sogenannte Resträume und von dicht beieinanderstehenden Stadthäusern dominiert. Statt exzentrischen Einzelgebäuden der Stararchitekten ist es die schwer fassbare „Gesamtheit“ der Stadt, eine „Qualität ohne Namen“, die Städte schön und anziehend macht (Alexander, 1979).

Im zweiten Teil gehe ich auf die beiden großen Probleme ein, die die Städte in Deutschland heimsucht: hohe Preise und die Hässlichkeit moderner urbaner Quartiere. Ich zeige anhand aktueller Zahlen und sowie anhand eines Rückblicks auf den Immobilienboom im Kaiserreich, dass ein Auseinanderdriften von Angebot und Nachfrage ursächlich für die hohen Preise

ist. Außerdem weise ich darauf hin, wie die funktionsgetrennte, autogerechte Stadt mit ihrem Fokus auf öffentliche Räume zu einer deutlichen ästhetischen Verschlechterung des deutschen Städtebildes beigetragen hat.

Im dritten Schritt verweise ich auf die Relevanz städtebaulicher Ideen des frühen 20. Jahrhunderts für die gegenwärtige urbane Misere: Die Charta von Athen und ihre Ideen einer zentral geplanten und gesteuerten Stadt wirken bis heute nach und machen deutsche Städte teuer und hässlich. Während die deutsche Stadtplanung noch den überkommenen Ideen der 1920er und 1930er anhängt, ist die moderne Forschung längst weiter.

In meinem vierten und letzten Schritt gehe ich auf die moderne Stadtforschung ein, destilliere zwei Kernbereiche und sechs Prinzipien heraus und zeige anhand einer Vielzahl von Beispielen wie eine Stadt des vielfältigen Eigentums, der vielfältigen Funktionen und des vielfältigen Designs eine buntere, preiswertere und schönere Stadt verspricht. Diese funktioniert aber nur, wenn die Stadtplanung die Stadt nicht als ein Kunstwerk, sondern als einen Prozess versteht, innerhalb dessen Gebäude lernen müssen, simple Regeln herrschen und ein gesundes Verhältnis zum öffentlichen Raum besteht.

Liberale Ideen haben die Chance, die deutsche Stadt wieder zu einem Erfolgsmodell zu machen. Akademische Ideen wie die hier aufgezeigten, können nur einen kleinen Beitrag leisten. Es braucht auch liberale Vorstellungskraft für die erfolgreiche Stadt von morgen, ganz im Sinne von Jane Jacobs, die sich schon 1958 gegen die zentralistischen Stadtplaner richtete, den Menschen in der Stadt Vertrauen schenkte und feststellte: „Designing a dream city is easy; rebuilding a living one takes imagination“ (Jacobs, 1958 (2016)).

Literatur

- Alexander, C. 1979. *The Timeless Way of Building*. New York: Oxford University Press.
- Alexander C, Silverstein M, Angel S, et al. 1975. *The Oregon Experiment*. New York: Oxford University Press.
- Alfasi, N. 2018. „The coding turn in urban planning: Could it remedy the essential drawbacks of planning?“, *Planning Theory* 17(3): 375–395.
- Amaral, F., Dohmen, M., Schularick, M., Zrdzalek, J. 2023. „German Real Estate Index“. *Econtribute Discussion Paper No. 231*.
- Bertaud, A. 2018. *Order Without Design*. Boston: The MIT Press.
- Bertaud, A. 2022. *The Last Utopia: The 15-Minute City*. Houston, TX: Urban Reform Institute.
- Berliner Morgenpost, 2023. „Molkenmarkt in Berlin-Mitte: Was dort entstehen soll“, 22.08.2023. Abrufbar hier: <https://www.morgenpost.de/bezirke/mitte/article239254229/Molkenmarkt-Senat-beschliesst-Rahmenplan-fuer-Stadtquartier.html>
- Bormann, C. 2023. *Die Grunewald-Gefährten: Freunde im Widerstand gegen Hitler*. Hamburg: Osburg Verlag.
- Brammer, J. 2015. „Le Corbusier – ein Kreuzfahrer der modernen Architektur“, *Deutschlandfunk* (27.08.2015), abrufbar hier: <https://www.deutschlandfunkkultur.de/charta-von-athen-le-corbusier-ein-kreuzfahrer-der-modernen-100.html>
- Brand, S. 1995. *How Buildings Learn: What Happens After They're Built*. London: Penguin.
- Brielmann, A., Buras, N., Salingaros, N., Taylor, R. 2022. „What Happens in Your Brain When You Walk Down the Street? Implications of Architectural Proportions, Biophilia, and Fractal Geometry for Urban Science“, *Urban Science*, 6(1), 3.
- Bundesministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, 2023. „Der Bau-Turbo-Pakt für Deutschland“, abrufbar hier: <https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/kurzmeldungen/Webs/BMWSB/DE/2023/11/mpk-bau-turbo.html>
- Carter, D. 2004. *Stonewall: The Riots That Sparked the Gay Revolution*. New York City: St. Martins Press.
- Cozzolino, S. 2022. „On the spontaneous beauty of cities: neither design nor chaos“. *Urban Design International*, 27:43–52.
- Cozzolino, S. 2020. „The (anti) adaptive neighbourhoods. Embracing complexity and distribution of design control in the ordinary built environment.“ *EPB: Urban Analytics and City Science*, 47(2): 203–219.
- Enninga, J., Kolev, S. 2022. „Nicht in meinem Kiez!“ Wohnen, Widerstand und soziale Zielkonflikte“, *Aus Politik und Zeitgeschichte*, Sonderausgabe: Bauen und Wohnen.
- Epstein, Richard Allen. 1995. *Simple Rules for a Complex World*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- FAZ, 2023. „In ganz Deutschland kein gelungener Stadtraum“, 20.04.2023. Abrufbar hier: <https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/frankfurt/architekten-sehen-in-ganz-deutschland-keinen-gelungenen-stadtraum-18833419.html>
- Ferguson, R., Witcher, M. 2022. *Black Liberation Through the Marketplace Hope, Heartbreak, and the Promise of America*. Brentwood, TN: Emancipation Books.
- Feuilleton Frankfurt, 2018. „Ein Interview mit Mike Josef, dem Planungsdezernenten der Stadt Frankfurt“, 01.03.2018. Abrufbar hier: <https://www.feuilletonfrankfurt.de/2018/03/01/schoenundgut-frankfurt-eine-stadt-fuer-alle/>
- Friedrich, J., Kürvers, K. 1984. *Das Berliner Mietshaus 1862 – 1945. Band 2*. München: Prestel.
- Gehl, J. 2011. *Life Between Buildings: Using Public Space*. Washington, DC: Island Press.
- Glaeser, E. 2010. „Introduction“, in: *Agglomeration Economics*, 1-14. Chicago: The University of Chicago Press.
- Glaeser, E. 2012. *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*. New York City: Penguin.
- Glaeser, E. 2021. „The 15-minute city is a dead end – cities must be places of opportunity for everyone.“ *LSE Blog*, abrufbar: <https://blogs.lse.ac.uk/covid19/2021/05/28/the-15-minute-city-is-a-dead-end-cities-must-be-places-of-opportunity-for-everyone/>
- Habraken, N. 2016. „Cultivating complexity: The need for a shift in cognition“. In: Portugali J., Stolk, E. (eds) *Complexity, Cognition, Urban Planning and Design*. Berlin: Springer, p. 55–74.
- Hakim, B. 2014. *Mediterranean Urbanism. Historic Urban/Building Rules and Processes*. Berlin: Springer.

- Hamburger Abendblatt, 2019. „Wir dürfen die Städte, die wir lieben, nicht mehr bauen.“ Abrufbar hier: <https://gkks.de/wp-content/uploads/Wir-dürfen-die-Städte-die-wir-lieben-nicht-mehr-bauen.pdf>
- Hayek, F. A. 1948. *Individualism and Economic Order*. Chicago: University of Chicago Press.
- Hegemann, W. 1963. *Das steinerne Berlin: 1930 - Geschichte der größten Mietskasernenstadt der Welt*. Berlin, Boston: Birkhäuser.
- Heller, M. 1998. „The tragedy of the anticommons: Property in the transition from Marx to markets“. *Harvard Law Review*, 111(3): 621–688.
- Higgs, R. 2009. *Competition and Coercion: Blacks in the American economy 1865-1914*. Cambridge University Press.
- Hilpert, T. (Hrsg.): *Le Corbusiers Charta von Athen. Texte, Dokumente. Kritische Neuausgabe*, Braunschweig: Vieweg 1984, S. 199.
- Hintz, H. 2021. Baulichte Dichte vs. Belegungsdichte bei Jane Jacobs: Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Seminar des *Instituts für Stadtbaukunst*. Abrufbar hier: <https://www.stadtbaukunst.org/deutsch/staedtebaulehre/seminare/distanzudichte/index.html?tid=854&bid=43&btid=89>
- Hoffmann-Axthelm, D. 2011. *Das Berliner Stadthaus. Geschichte und Typologie 1200 bis 2010*. Berlin: Dom Publishers.
- Dieter Hoffmann-Axthelm, 1990. „Lob der Parzelle“, in: *taz*, 16.06.1990.
- Ikeda, S. 2024. *A City Cannot Be a Work of Art. Learning Economics and Social Theory From Jane Jacobs*. Singapore: Palgrave Macmillan.
- Ifasi, N., Portugali, J. 2007. „Planning rules for a self-planned city.“ *Planning Theory* 6(2): 164–182.
- Jacobs, J. 1961. *Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- Jacobs, J. 1969. *The Economy of Cities*. New York: Vintage Books.
- Jacobs, J. 2016. *Vital Little Plans: The Short Works of Jane Jacobs*, New York: Random House.
- Johnston, N., Reid, S. 2013. „Multi-owned developments: A life cycle review of a developing research area“. *Property Management*, 31(5): 366–388.
- Kabisch, S., Grossmann, K. 2013. „Challenges for large housing estates in light of population decline and ageing: Results of a long-term survey in East Germany“. *Habitat International* 39: 232–239.
- Kasper, Wolfgang, and Manfred E. Streit. 1998. *Institutional Economics*. Cheltenham, UK: Edward Elgar.
- Knoll, K. Schularick, M., Steger, T. 2017. „No Price Like Home: Global House Prices, 1870-2012.“ *The American Economic Review*, 107(2): 331–53.
- Kousidi, M. 2016. „Through the Lense pof Sigfried Giedion. Exploring Modernis and the Greek Vernacular *in situ*.“ *RIHA Journal* 0136.
- Maeckler, C. 2023. *Handbuch der Stadtbaukunst*. Berlin: Jovis.
- Mannheim, K. 1965. *Freedom, Power and Democratic Planning*. London: Routledge.
- McGreevy, M., Wilson, L. 2017. „The civic and neighbourhood commons as complex adaptive systems: The economic vitality of the centre“. *Planning Theory* 16(2): 169–185.
- McGreevy, M. 2017. „Complexity as the telos of postmodern planning and design: Designing better cities from the bottom-up“. *Planning Theory*, 17(3): 355–374.
- Lavoie, D. 2016, 1985. *National Economic Planning: What Is Left?* Mercatus Center at George Mason University.
- Leyden, K., Goldberg, A., Michelbach, P. 2011. „Understanding the Pursuit of Happiness in Ten Major Cities.“ *Urban Affairs Review*, 47(6), 861–888.
- Morris, EM and West, MD 2003. The tragedy of the condominiums: Legal responses to collective action problems after the Kobe earthquake. *American Journal of Comparative Law* 4: 903–940.
- Manewa A, Siriwardena M, Ross A, et al. 2016. „Adaptable buildings for sustainable built environment“. *Built Environment Project and Asset Management*, 6(2): 139–158.
- Mitscherlich, A. 1965. *Die Unwirtlichkeit unserer Städte*.
- Moreno, C. 2024. *The 15-minute City: A Solution for Saving Our Time and Our Planet*. New York: John Wiley & Sons.

- Morris, E., West, M. 2003. „The tragedy of the condominiums: Legal responses to collective action problems after the Kobe earthquake“. *American Journal of Comparative Law*, 4: 903–940.
- Moroni, S., Cozzolino, S. 2019. „Action and the city. Emergence, complexity, planning“. *Cities*, 90: 42–51.
- Moroni, S., Buitelaar, E., Sorel, N., Cozzolino, S. 2020. „Simple Planning Rules for Complex Urban Problems: Toward Legal Certainty for Spatial Flexibility“, *Journal of Planning Education and Research*, 40(3) 320–331.
- Münchener Merkur, 2023. „Scholz: „Brauchen 20 neue Stadtteile auf der grünen Wiese“, abrufbar hier: <https://www.merkur.de/politik/scholz-brauchen-20-neue-stadtteile-auf-der-gruenen-wiese-zr-92591549.html>
- Mumford, Lewis. 1938. *The Culture of Cities*. San Diego: Harcourt Brace.
- Nagel, O. 1955. *Berliner Bilder*. Berlin: Henschelverl.
- Ossietzky, C. 1930. „Gottes Stimme in Berlin“, in: *Die Weltbühne*, 20.05.1930.
- Philipp, N. „Adieu, schöne Stadt: Das Ende des Schönheitsideals“, *Die Presse*, erschienen: 16.01.2019. Abrufbar hier: <https://www.diepresse.com/761178/adieu-schoene-stadt-das-ende-des-schoenheitsideals>.
- Quartiersmanagement Berlin, 2003. „Sonnenallee/High-Deck- Siedlung“. Abrufbar hier: <https://www.quartiersmanagement-berlin.de/fileadmin/contentmedia/Dokumentation/Evaluation/Sonnenallee.pdf>
- Radner, K. 2017. *Mesopotamien: Die frühen Hochkulturen an Euphrat und Tigris*. München: C.H. Beck.
- rbb. 2022. „2022 wurde noch kein Förderantrag für sozialen Wohnungsbau in Berlin eingereicht“, abrufbar hier: <https://www.rbb24.de/politik/beitrag/2022/09/berlin-sozialer-wohnungsbau-foerderung-antraege.html>
- Romano, M. 2008. *La città come opera d'arte*. Torino: Einaudi.
- Rudofsky, B. 1964. *Architecture without architects, an introduction to nonpedigreed architecture*. New York City: The Museum of Modern Art.
- Rena Johnston N and Reid, S 2013. Multi-owned developments: A life cycle review of a developing research area. *Property Management* 31(5): 366–388.
- Savills, 2019. *Eigentümerstruktur am Wohnungsmarkt*. Spotlight: Savills Research.
- Sennett, R. 2023. *Building and Dwelling - Ethics for the City*. New Haven: Yale University Press.
- Siedler, W. J., 1964. *Die gemordete Stadt*. Berlin: Sammlung Siedler.
- Sonne, W., Mäckler, C. 2014. „Die normale Stadt als Projekt“ in: *Konferenz zur Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt 4. Die normale Stadt und ihre Häuser*. S. 26-37.
Aufrufbar hier: https://www.stadtbaukunst.org/cms/upload/texte_zur_stadtbaukunst/Sonne_Maeckler_Normale_Stadt.pdf
- Strahm, H. 1955, 1976. *Vorträge und Forschungen: Das Problem der Freiheit in der deutschen und schweizerischen Geschichte*, Bd. 2.
- Smith, A. 1776, 1982. *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations: Vol. 1*.
- Spiegel, „Scholz will neue Stadtteile bauen »wie in den Siebzigerjahren“, abrufbar hier: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/wohnraum-scholz-will-20-neue-stadtteile-bauen-wie-in-den-siebzigerjahren-a-9a25f84e-6fcc-48c3-bd36-0a8c764ba46d>
- Statista, 2024. „Preise für Haushaltsenergie stagnieren auf hohem Niveau“, abrufbar hier: <https://de.statista.com/infografik/22313/entwicklung-des-wohnungsmietindex-fuer-deutschland/>
- Tagesspiegel, 2024. „Wer ist schuld am Alexanderplatz?“ Abrufbar hier: <https://interaktiv.tagesspiegel.de/lab/wer-ist-schuld-am-alexanderplatz/#:~:text=45%20Prozent%20der%20Befragten%20sagen,Ort%20Berlins%2C%20wahrscheinlich%20sogar%200Deutschlands>
- Talen, E. 2012. „Zoning and diversity in historical perspective“. *Journal of Planning History*, 11(4): 330–347.
- Tavassoli, S., Obschonka, M., Audretsch, D. 2021. „Entrepreneurship in Cities“, *Research Policy*, 50(7): 104255
- Turkington R., Van Kempen R., Wassenberg F. 2004. *High-Rise Housing in Europe: Current Trends and Future Prospects*. Delft: Delft University Press.
- Webb, B., Webber, S. 2017. „The implications of condominium neighbourhoods for long-term urban revitalisation“. *Cities* 61: 48–57.

Weber, R., Schnier, J., Jacobsen, T. 2008. „Aesthetics of Streetscapes: Influence of Fundamental Properties on Aesthetic Judgments of Urban Space“. *Perceptual and Motor Skills*, 106(1): 128–146.

Haubrich, R. „Warum werden unsere Städte immer hässlicher?“, in: *Welt*. Abrufbar hier: <https://www.welt.de/politik/deutschland/plus158217185/Warum-werden-unsere-Staedte-haesslicher.html?>

White, L. 2012. *The Clash of Economic Ideas*. Cambridge University Press.

Wienhues, S., Knickmeier, S. 2017. *Von der „Charta von Athen“ zur „Leipzig-Charta“*, in: vhw FWS 3.

Zentraler Immobilien Ausschuss, 2021. *Positionspapier zur Wohnungspolitischen Situation. Fakten zur Versachlichung*, abrufbar hier: https://zia-deutschland.de/wp-content/uploads/2021/04/ZIA_Positionspapier_Wohnungswirtschaftliche_Fakten.pdf

Zywicki, Todd. 1998. „Epstein and Polanyi on Simple Rules, Complex Systems, and Decentralization.“ *Constitutional Political Economy*, 9:143–50.

