

Vorortplanungen zwischen 1900 und 1920

Erfahrungen für die Qualifizierung und Reurbanisierung von Suburbia

Carsten Benke

Die Beschäftigung mit den stadtentwicklungspolitischen Diskursen der Zeit vor 1920 in Hinblick auf die »Produktion« von Vororten, die Analyse der gebauten und ungebauten Entwürfe sowie die Betrachtung der jeweiligen sozio-ökonomischen Akteurskonstellationen kann für aktuelle Debatten über die Qualifizierung von suburbanen Gebieten wichtige Anregungen bieten. Der Rückblick dient zum einen dem Verständnis von heute noch vorhandenen Siedlungsstrukturen und deren Potenzialen. Zum anderen erschließt er einen Fundus von Ideen historischer Suburbanisierungsdebatten und bietet damit auch für die heute erforderliche nachhaltige Gestaltung des suburbanen Raums Denkanstöße.

Die Betrachtung konzentriert sich auf die Jahre zwischen 1900 und 1920 und umfasst damit neben der Hochphase der Städtebaureformdebatte der Kaiserzeit auch deren Modifikationen im Ersten Weltkrieg sowie die bis zur beginnenden Formierung der neuen Republik fortlaufenden Diskussionslinien. Die ganze Breite der Ansätze zur Vorortentwicklung aus dieser Zeit steht hier nicht im Fokus. Im Folgenden werden die gut erforschten Debatten über Villenvororte, Gartenstädte, Bodenreform oder Kleinsiedlung lediglich punktuell aufgegriffen. Vielmehr sollen schlaglichtartig Teilauspekte dieser Planungsdebatten beleuchtet werden, die an aktuelle Diskurse anschlussfähig sind. Das betrifft eine Reihe auch heute wichtiger stadtstruktureller, verkehrlicher, sozialpolitischer und ökologischer Fragestellungen, die – teils mit anderer Intention – schon vor 1920 eine wichtige Rolle spielten. Die hier behandelten Debattenstränge zur Vorort- bzw. Vorstadtplanung, die integrierten Ansätzen im heutigen Sinne am nächsten kommen, haben das Produktionsmodell von Suburbia vor 1920 nicht dominiert. Realisiert wurden von den ambitionierten Vorstellungen häufig nur Fragmente. Die Reflektion dieser Entwicklungen ist aber für heutige Diskurse über Nachhaltigkeit und Qualifizierung von Suburbia von Interesse. Diese historische Betrachtung ist in diesem Sinne nicht als nostalgische und letztlich entbehrliche Vorrede der »eigentlichen« Planung zu verstehen, sondern als

integraler Bestandteil planerischer Konzeptentwicklung. (Aufgaben der Planungsgeschichte: Bodenschatz 2002, Fehl 2003)

Entstehung von Suburbia und Reformdebatten

Im Konzept der »europäischen Stadt« wurde Städtewachstum über Jahrhunderte hinweg durch an den Kern ansetzende Stadterweiterungen sowie gezielte Vorstadt- und Neustadtgründungen organisiert. Neue Quartiere entwickelten nach einiger Zeit zumeist einen eigenen urbanen Charakter. Das späte 19. Jahrhundert führte angesichts des schnellen Wachstums von Bevölkerung, Ökonomie und Mobilitätsoptionen das historische Prinzip der Stadterweiterung auf seinen Höhepunkt und brachte es gleichzeitig an seine Grenzen: Die neuen Quartiere, die in zunehmender Entfernung vom Ballungskern entstanden, wiesen eine immer geringere soziale Mischung auf. Ihre flexiblen und kleinparzellierten Baustrukturen – meist in Form von geschlossener Mietshausbebauung – ermöglichen jedoch zumindest mittelfristig die Herausbildung urbaner Strukturen, wenngleich gerade in den sozial benachteiligten Vororten mit Defiziten. Auf Basis der umfangreichen Rezeption und Kritik der ersten großen Stadterweiterungsphase in der Industrialisierung etablierte sich bis 1900 eine differenzierte Städtebaureformdebatte.

In größerer Entfernung zur Kernstadt und ohne direkte räumliche Verbindung zu ihr entstanden ab Ende des 19. Jahrhunderts in einem komplexen Zusammenwirken von privatem und öffentlichem Engagement auch zahlreiche neue Vororte, die von der Bauform des Einfamilienhauses bzw. der Villa oder des Landhauses geprägt waren. Die kaiserzeitlichen Villenkolonien – zunächst als Oberschichtuprojekt von spezialisierten privaten Terraingesellschaften geplant – erreichten schon vor 1900 einen hohen Standard der technischen und sozialen Infrastruktur (Bodenschatz 2001: 91, 98). Charakteristisch war zumindest für die ambitionierteren Projekte die Ausstattung mit qualitätvollen öffentlichen Räumen und einer auch aus heutiger Sicht hervorragenden Anbindung an die Schienenverkehrsinfrastruktur – in der Zeit vor der Automobilisierung war dies eine *conditio sine qua non* für eine erfolgreiche Vermarktung. Das Modell »eines naturnahen, gesünderen Wohnens im suburbanen Grünen« öffnete sich bis zum Ersten Weltkrieg mit Reihenhaus- und Kleinhaußsiedlungen zumindest in Ansätzen auch den mittleren und kleinbürgerlichen Schichten (Harlander 2006: 26). Im Regelfall fehlten in den Vororten jedoch neben der sozialen Durchmischung auch die gewerblichen Arbeitsplätze. Zu Vorstädten mit eigenem urbanem Charakter wurden die wenigsten.

Ansätze zu einer ganzheitlichen Organisation des Stadtwachstums im suburbanen Raum wurden in den letzten Jahren zwischen 1900 und 1914 sowie der Kriegs- und unmittelbaren Nachkriegszeit jedoch intensiv in der sich formierenden städtebaulichen und regionalplanerischen Wissenschaft und Praxis diskutiert. Die De-

batten jener Zeit behandelten ein breites Spektrum von Weiterentwicklungsdeen zur Überwindung der bisherigen Defizite: Es finden sich Vorschläge für Vororte, Vorstädte und Gartenstädte mit größerer baulicher, sozialer und funktionaler Mischnung und qualitätvollen Platz- und Straßenräumen – dabei eingeordnet in ein gestuftes Zentrensystem in der Stadtregion.

Auf eine breite Palette von Diskussionsbeiträgen in Bauzeitschriften und anderen Fachpublikationen kann bei der Analyse zurückgegriffen werden. Auch die wachsende Zahl von Fachausstellungen und Konferenzen jener Jahre bietet umfängliches Material. An den hier skizzierten – noch fast gänzlich durch männliche Protagonisten dominierten – Diskussionslinien sind insbesondere Architekten, Städtebauer, Bodenreformer, Volkswirtschaftler, private Terrainentwickler und Verwaltungsfachleute beteiligt. Letztlich war zwar nur ein kleiner Teil der Planenden des Stadterweiterungsprozesses – soweit es überhaupt Architekten und nicht lediglich Vermesser in den Entwurfsbüros von Terraingesellschaften waren – in diesen weiterführenden Debatten engagiert. Viele der hier genannten Protagonisten sind allerdings prägende Personen damaliger Städtebaudiskussionen und entsprechend gut erforscht. Von anderen Akteuren, die sich in den Debatten regelmäßig mit wichtigen Beiträgen zu Wort melden und die aktiv am Vorortproduktionsprozess beteiligt waren, wissen wir dagegen heute erstaunlich wenig. Die einzelnen Akteursgruppen waren intern sehr heterogen, auch die Gruppe der privaten Terrainentwickler (Bernhardt 1998: 42f). Sie standen vielfach als »Spekulanten« in der teils berechtigten Kritik. Bemerkenswert ist jedoch, dass einzelne private Terrainentwickler intensiv an weiterführenden städtebaulichen Debatten teilnahmen und den Blick über die rein kurzfristige Vermarktbarkeit weiteten.

Stadtregionale Einbindung

Wichtige Diskussionslinien kreisten um die stadtregionale Einbindung der neuen Vororte. Diese Frage war sowohl für die angestrebte Qualität der Vororte für ihre Bewohnerinnen und Bewohner entscheidend als auch eine zentrale Rahmenbedingung für die Wirkung auf die gesamte Stadtgesellschaft und Region. Für die ersten Villenvororte war zunächst ihre verkehrliche Anbindung entscheidend, die aber nur im Zusammenwirken mit landschaftlicher Qualität und der Vermeidung der Beeinträchtigung durch Immissionen zu einem nachhaltigen Erfolg der jeweiligen Entwicklung führen konnte. Neben ihrer Rolle als Wohnort für bestimmte, meist begüterte Schichten blieben die Frage der übergeordneten stadträumlichen Einordnungen zweitrangig: Wichtig war, dass der »Hausherr« zu seiner Arbeitsstelle im Stadtzentrum gelangen konnte und die Chance zur Teilnahme am »gesellschaftlichen Leben« gewährleistet blieb. Die Fortführung dieser bisherigen Siedlungsplanung ohne gemeindeübergreifende Koordinierung wurde nach 1900 immer mehr

in Frage gestellt: Die Entfernungen und die Separierung der einzelnen Nutzungen wurden zu groß und die Probleme der infrastrukturellen Disparitäten in der Region und der Beschädigung des Landschaftsraums zu offensichtlich. Es waren raumordnerische Anstrengungen nötig, um das bestehende – immer noch weitgehend privatwirtschaftliche – Städterweiterungsmodell fortsetzen zu können.

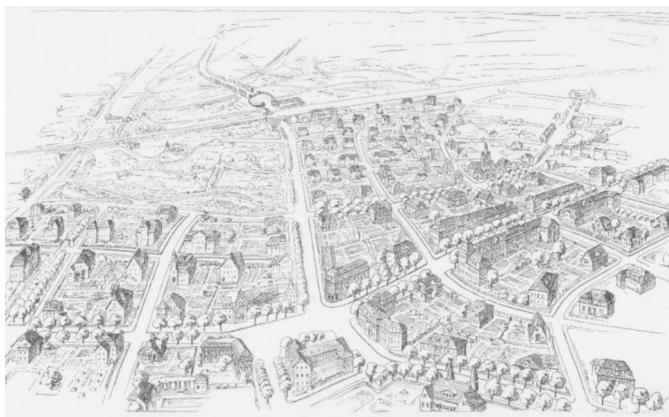
Der Städtebauer Theodor Goecke erkannte als Konsequenz der erfolgten »Scheidung der Wohnstätte von der Arbeitsstätte« (Goecke 1919: 5) die zunehmende Entwicklung von »Landhaussiedelungen« (ebd.) und »nun auch [...] Kleinhaussiedelungen in weiterem Umkreise der Stadt« (ebd.). »An die Stelle von selbständigen Dörfern treten nur stadtähnliche oder halbländliche Mischsiedelungen als städtische Vororte.« (Ebd.) Eine positive Entwicklung resultierte aus diesem Trend aus Sicht der Planer keinesfalls zwangsläufig: Goecke, der auch Herausgeber der einflussreichen Zeitschrift »Der Städtebau« war, beschrieb die Situation nach 1900 folgendermaßen: »Das Stadtbild fließt auseinander.« Sein Zielbild definierte er in scharfer Abgrenzung dazu: »Nicht also ein gleichförmiger Großstadtbrei soll sich wie eine alles individuell gewachsene Leben vor sich her vernichtende Lava über das Weichbild ergießen, sondern eine von Grünstreifen durchsetzte, differenzierte Bebauung.« (Goecke 1913: 3)

Im Rückblick auf die Jahre vor 1910 thematisierte der Städtebauer Hermann Jansen die Verantwortungsfrage für die erfolgte unstrukturierte Entwicklung: »Alles dachte nur an seinen Geldbeutel, niemand dachte daran, der Allgemeinheit Opfer zu bringen für Freiflächen und Parks, die für die Gesundheit der Bewohner einer Millionenstadt doch ganz unentbehrlich sind. Der Bodenspekulant hatte nur ein Interesse an einem Maximum von Bauland.« (Jansen 1910: 419) Die neuen Villenvororte ordneten sich nicht in eine übergreifende Struktur ein und trugen auch nichts zum Steueraufkommen der Kernstadt – die viel mehr Mittel für Sozial- und Infrastrukturaufgaben aufwenden musste – bei. Dieses Unbehagen der Städtebauer sowie vieler Gemeinden, Städte und Landkreise, über die sich dispers und unkoordiniert entwickelnde Siedlungsstruktur der deutschen Agglomerationen, wuchs nach 1900 kontinuierlich und manifestierte sich in großen Wettbewerben und Städtebauausstellungen sowie fachlich verwandten Ausstellungen (Berlin, Düsseldorf, Stuttgart, Dresden, Leipzig). Die geplante Dezentralisierung und Entballung hatte sich um 1910 als das zentrale Reformmodell zur Bewältigung des Großstadtwachstumes etabliert. (Harlander 2006: 24)

Zunächst war – wie im Gartenstadtmodell – der Gedanke der Anlage von autonomen Vorstädten in weiterer Entfernung vom Großstadtkern als idealtypisches Lösungsmodell in der Diskussion prägend. In der Ausschreibung zum Wettbewerb Groß-Berlin wurde folgerichtig verlangt: »In großer Entfernung [sind] auch neue selbständige Ansiedlungen« vorzusehen. Es sollte dafür der »Verkehr aus den Vororten nach dem Stadtinnern, wie auch den Verkehr zwischen den Vororten selbst durch Schnellbahnen« organisiert werden. Das hier anklingende Modell der auto-

nomen Gartenstadt, die letztlich die Großstadt insgesamt überwinden sollte, setzte sich aber schließlich nicht durch. Dieser Wandel ist an der Auswahl der prämierten Entwürfe des Groß-Berlin Wettbewerbs deutlich nachvollziehbar. Von einer ganzen Reihe von prämierten Beteiligten, insbesondere von den Siegern Brix/Genzmer (Tubbesing 2018: 125) und Hermann Jansen werden unterschiedliche Formen von zwar nicht autarken aber durchaus in Teilen selbständigen Vorstädten und Vororten skizziert, die sich um den Ballungskern positionieren und in eine Regionsstruktur einordnen. Joseph Brix und Felix Genzmer formulierten ihr Leitbild für ihre sehr differenzierten Siedlungstypen in Suburbia folgendermaßen: »in den Außenbezirken bebaute Oasen im Grünen, bestehend aus Gartenorten, Waldorten, Wohnkolonien, Arbeiter- und Bürgersiedlungen, wohl auch aus Fabrik- und Industriegebieten, die miteinander durch Verkehrslinien mannigfacher Art verbunden werden.« (Brix/Genzmer 1911: 13f) Sie werteten vielfach bestehende Siedlungsansätze zu Teilmittelpunkten auf, die von Grünzügen umgeben waren und »lassen so die dichte Stadt in eine aufgelockerte Stadtlandschaft übergehen [...]« (Kamleithner 2020: 236).

Abb. 1: Landhaussiedlung Ahrensfelde: Entwurf für den Groß-Berlin-Wettbewerb 1910, mit der für Brix/Genzmer typischen Mischung aus freistehenden Bauten und dichteren kleinstädtischen Kernen.



Die Wettbewerbsteilnehmer mit völlig autarken Gartenstädten erhielten dagegen allesamt keine Preise (Tubbenseing 2018). Das Gartenstadtmodell diente im Wettbewerb nicht mehr der Auflösung der Großstadt. Es wurde von einem Modell zur Überwindung der Großstadt – an dem die Gartenstadtgesellschaft formell noch lange festhielt – in der Fachdiskussion zu einem Denkmodell zur Gestaltung von Vorstädten in einem gegliederten Stadtraum (vgl. Kamleithner 2020: 244–252). Theodor Goecke sprach in Auswertung des Berliner Wettbewerbs dann

auch nicht mehr von Gartenstädten, die die Großstadt ablösen sollten, sondern dezidiert von der Notwendigkeit der Schaffung von sogenannten »Nebenmittelpunkten« (Goecke 1911: 18). Gartenstadttidee und Städtebaureformbewegung näherten sich zunehmend an (Kamleithner 2020: 247). Hier ist keine grundsätzliche Großstadtfeindschaft mehr zu erkennen. Neue Vororte werden eher als Teile eines Großstadtraums mit eigenem Charakter begriffen, die sich aber als »kleine Stadtindividuen« in ein Gesamtsystem einordnen müssen.

Neue Vororte mussten ihren Bewohnern besondere Qualitäten bieten, konkurrierten sie doch sowohl mit bestehenden Vorortsiedlungen als auch den gleichzeitig entwickelten gehobenen Mietshausquartieren. Aber wie sollten solche selbständigen garten- oder kleinstadtartigen Vororte organisiert werden? Der Architekt Bruno Ahrends definierte als Voraussetzungen für einen erfolgreichen Vorort einen Dreiklang aus einem guten Angebot von sozialer Infrastruktur, Nahversorgungszentrum und Verkehrsanbindung:

»Vor allem sind es drei Bedingungen, denen er genügen muß. Er muß gute Schulen besitzen, denn wenn die Kinder stundenlang bis zur nächsten Schule mit der Bahn fahren müssen, dann verlängert sich die schon lange Schulzeit um den langen Schulweg (...). Der Vorort muß ferner gute Läden in erreichbarer Nähe haben, da sonst wieder für die Hausfrau das Wirtschaften zu umständlich ist. Auch muß er mit der Großstadt durch eine gute Schnellbahn verbunden sein, denn sonst schwindet die Möglichkeit, geselligen Verkehr mit den Städtern zu pflegen und des Abends Konzerte und dergleichen zu besuchen.« (Ahrends 1913: 145)

Die Zentren der Vororte

Es wäre naheliegend, dass sich die Debatte über die Qualität von suburbanen Gebieten besonders auf die bauliche und nutzungsstrukturelle Gestaltung ihrer Zentren fokussiert hätte: Hier könnten sich die entscheidenden Einrichtungen bündeln und der Anschluss an den öffentlichen Verkehr gesichert werden sowie Ansätze wie Stadtöffentlichkeit entstehen. Trotz dieser potenziellen Bedeutung der Ortsmitten wurde über Lage, Form und die konkrete städtebauliche und funktionale Ausstattung der Zentren in eher durch Einzelhäuser geprägten Vororten erstaunlicherweise in den Fachveröffentlichungen nur vereinzelt diskutiert. Für Stadterweiterungen im Allgemeinen war die Gestaltung von Platzanlagen (als Markt-, Erholungs- oder Schmuckplatz) eine wichtige Thematik der Städtebauliteratur (Stübben, Sitte, Gurlitt) oder der großen Ausstellungen jener Jahre. In Bezug auf von der Kernstadt entfernte Vororte und Vorstädte setzte die Debatte jedoch offensichtlich bekannte Platz- und Straßenkonzepte bzw. die neuen Planungsansätze für innerstädtische Umbauten und Stadterweiterungen voraus, ohne bewusst neue Formen für subur-

bane Siedlungen zu diskutieren. Zumindest bei Carl Henrici und bei Theodor Goecke finden sich kurze Debattenbeiträge über die »Nebenmittelpunkte« genannten Subzentren (siehe auch Kegler 2015: 44f), allerdings ohne städtebauliche Fragen zu vertiefen.

Bemerkenswert ist, dass eine der wenigen Stellen in Fachzeitschriften, die die Thematik der inhaltlichen Ausgestaltung eines Subzentrums thematisiert, dies anhand der Ankündigung eines Wettbewerbes für einen Vorort bei Chicago reflektiert. Im Artikel in der Zeitschrift *Der Städtebau* werden die Vorgaben des Wettbewerbs auch auf die zukünftig erstrebenswerten Strukturen in Vororten allgemein bezogen, deren Zentrum gegenüber dem Hauptzentrum einen eigenen Charakter erhalten sollte:

»Diese Zusammendrängung der Geschäfte [im Hauptzentrum], namentlich der mit Lebensmitteln, Bekleidungsstücken usw. im Hauptmittelpunkte sollte aufgegeben, jedem Nebenmittelpunkte auch ein Geschäftsviertel von gewissem Umfange gegönnt, d.h. die Großstadt nach außen hin in eine Anzahl von sozusagen Kleinstädten zerlegt werden, die jedoch wieder ein gemeinsames Band zu einem Gesamtorganismus verbindet.« (Goecke 1914b: 120)

Ein System von Haupt- und Nebenzentren in den Vororten – hier »sozusagen« als Kleinstädte bezeichnet – sollte zur Organisation des gesamten Stadtraums beitragen.

Relativ häufig wurde die Bedeutung der Nahversorgungsangebote in den Debatten über Vororte thematisiert, insbesondere – im Sinne eines traditionellen Familienbildes – in Hinblick des Aufwandes der »Hausfrau«. Die Sorge, dass die bürgerliche, kleinbürgerliche oder – bei den Kleinsiedlungsplanungen – die proletarische Frau zu viel Zeit zum Einkaufen aufwenden könnte, wurde immer wieder genannt. Hinsichtlich der baulichen Struktur der zentralen Angebote betonte Goecke die Wichtigkeit der Weiterführung von Geschäftsstraßen auch durch Wohnviertel in den Vororten »denn gewisse Lebensbedürfnisse müssen auch hier befriedigt werden, was in einem Landhause nur schwer möglich ist« (Goecke 1914a: 3). Der Typus der parzellierten Geschäftsstraße entstand in »planmäßigen« Vororten im Unterschied zu den bisherigen Stadterweiterungen allerdings nur selten.

Der als Landhausarchitekt und Städtebaureformer bekannt gewordene Hermann Muthesius analysierte in seiner Schrift über Kleinsiedlungen von 1918 die Rolle von Zentren in – eher für einfachere Schichten gedachten – Vororten. Er sprach sich gegen die schematische Anlage eines zentralen Marktes aus, wie er zuvor noch unter seiner Beteiligung in der Gartenstadt Hellerau Anwendung gefunden hatte: Reale Verkaufsmärkte mit Ständen gäbe es nach Muthesius Ansicht kaum noch. Ein zentraler Platz wäre seines Erachtens deshalb lediglich eine historische Reminiscenz ohne Inhalt. Stattdessen forderte er die Betonung des Bahnhofsplatzes, als das

moderne Zentrum des neuen Vorortes, der zwar nicht zwingend im geographischen Mittelpunkt läge, an dem jedoch alle wichtigen Einrichtungen des Konsums zu konzentrieren wären. »Bei dem täglich nach dem Bahnhofe flutenden Verkehr liegt es nun in vielen Fällen nahe, auch die hauptsächlichsten öffentlichen Gebäude, wie das Gemeindeverwaltungshaus, die Post, die Apotheke, das Kaufgeschäft, das Kaffeehaus, das Wirtshaus, um den Bahnhofplatz zu gruppieren, wodurch sich der Bahnhofplatz, dann als Hauptanlage der ganzen Siedlungen ergeben würde.« (Muthesius 1918: 168) Ein zentraler Platz in der – eher verkehrsärmeren – Mitte einer neuen Siedlung könne von Schulen und anderen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur besetzt werden.

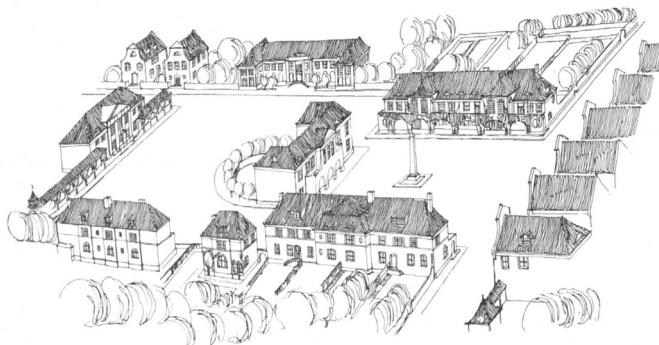
Für die Herausbildung eines neuen Zentrums im Produktionsprozess eines Vorortes musste nicht nur eine städtebauliche Struktur gefunden werden, auch die gegebene Akteurskonstellation schuf Barrieren: Die klassischen Produzenten kleinstädtischer Zentren Bäcker, Metzger, Wirt, Kaufleute und mittelständische Unternehmer, die typischerweise kleine Wohn- und Geschäftshäuser in einer Hauptstraße bauten, gab es in einem neuen Vorort nicht oder nur in geringem Umfang. Zudem fehlten meist die dafür geeigneten Parzellen für eine dichte und multifunktionale Bebauung. In einzelnen Fällen errichten deshalb kommerzielle Terraingesellschaften (wie z.B. in Lichterfelde und Frohnau im Berliner Raum) oder die Initiatoren von Werkssiedlungen (z.B. Piesteritz, heute Ortsteil von Lutherstadt Wittenberg) eigene Geschäftshäuser, um diesen Zentrumsbildungsprozess anzuschieben.

Die Herausbildung eines Zentrums war kein Selbstläufer – wie noch in kaiserzeitlichen Mietshausquartieren. Viele ältere Vororte hatten zwar eine Form von Stadtplatz aufzuweisen, was sich schon weitgehend aus den Vorgaben des Fluchtlinienrechts ergab. Aber nur den wenigsten gelang eine dauerhafte Herausformung einer funktionalen und ideellen Mitte. Teils gingen Ansätze von Zentrumsbildungen in solch einfach ausgeformten und nicht immer ideal positionierten Plätzen wieder verloren. Die Wände ihrer »zentralen« Plätze wurden nicht zur Kulisse vorstädtischer Urbanität – ähnlich wie dies bei vielen Versuchen der letzten Jahrzehnte zu beobachten ist. (siehe auch Altrock/Krüger 2019: 40–47)

In einigen Fällen bildeten sich auf Basis sorgfältiger Planung aber neue innovative Zentren, die jedoch in der Fachwelt nur selten ausführlich rezipiert wurden. In Gartenstädten wie Margarethenhöhe, Karlsruhe und Staaken finden sich interessante Lösungen. Zudem gibt es eine ganze Reihe von gelungenen Beispielen von Zentren, die von privaten Terraingesellschaften errichtet wurden (wie Lichterfelde-West und Ost, Zehlendorf-West in Berlin), wo sich eine geschickte städtebauliche Anlage mit verkehrlich günstiger Lage des Bahnhofplatzes traf.

Selten wurden eigens Wettbewerbe für die Gestaltung von Zentrumsanlagen ausgeschrieben, wie 1913 für die Marktplatzumbauung der Gartenstadt Carlowitz bei Breslau durch die Eigenheim-Baugesellschaft (Hoffmann 1913: 128). Als wichtigste städtebauliche Herausforderungen wurde es hier angesehen, die Geschlossenheit des neuen Zentrumsplatzes zu erreichen und gleichzeitig eine harmonische Verbindung mit der offenen Bauweise der schon teilweise fertiggestellten Gartenstadt zu schaffen.

Abb. 2: Carlowitz – Entwurf für Marktplatz 1913 (nicht realisiert)



Besonders großen Wert auf die Gestaltung eines bis heute funktionierenden Zentrums wurde in der 1908 bis 1910 angelegten »kommerziellen« Gartenstadt Frohnau gelegt. Das Gelingen ist hier kein planerischer Zufall, sondern Produkt einer besonderen Akteurs-, Planungs- und Raumkonstellation, die hier zur idealtypischen Umsetzung eines qualitätvoll gestalteten, multifunktional ausgestatteten Zentrums führten: Dem Terrainentwickler Fürst Donnersmarck, einem Kohle- und Stahlmagnat aus Oberschlesien, ging es erkennbar nicht vorrangig um schnelle Kapitalvermehrung, sondern eher um die Schaffung eines langfristigen Investments und eines bleibenden Andenkens. Zur Entwicklung der Siedlung wurde ein erstaunlich breites Netzwerk von Experten gebildet, das einen Großteil der in diesem Artikel genannten Personen umfasste. Über mehrere Wettbewerbe und Planungsschritte wurde die Entwicklung sorgfältig gesteuert. Die Terraingesellschaft schuf zudem auf eigene Kosten ein Geschäftszentrum, das Restorationen, Festäle, Einkaufsmöglichkeiten und einen Bahnhof umfasste.

Abb. 3: Blick auf das Zentrum der Gartenstadt Frohnau, Bahnhofsplatz um 1911



Verkehrsanbindung

Eine gute Erschließung durch den Schienenverkehr war in der Zeit vor der Automobilisierung unbedingte Voraussetzung jeder erfolgreichen Erschließung eines neuen Vorortes. Die privaten Terraingesellschaften finanzierten häufig die Haltepunkte an bestehenden Eisenbahnen oder sie unterstützten die Anlage neuer Schnellbahnen, in der Hoffnung im Gegenzug größere Gewinne beim Parzellenverkauf zu erzielen. Auch kommunale Vertreter, die keine direkten monetären Vorteile durch Grundstücksverwertung hatten, argumentierten, dass die »Förderung derartiger Verkehrsmöglichkeiten [...] vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus selbst dann berechtigt [wäre], wenn sie einen direkten Gewinn nicht abwerfen.« (Linnemann 1913: 261) In einer Zeit, in der Eisenbahnen noch unmittelbar rentabel sein mussten, zeigt sich hier bereits eine neuartige Auffassung der Rolle von öffentlichen Verkehren.

Diese Politik schuf im Idealfall Musterbeispiele einer nachhaltigen Verkehrserschließung. Allerdings gelang das idealtypisch nur für großflächige Projekte, die die Siedlungsentwicklungen gezielt auf den Verkehrsmittelpunkt ausrichten konnten. Viele Vororte wurden nur am Rande durch nachrangige Kleinbahnen oder Straßenbahnlinien erschlossen. Es zeigten sich vor 1914 mit der langsam beginnenden Automobilisierung zudem schon Ansätze, dass die enge Verbindung mit der Bahner-schließung bröckelte, mit den fatalen späteren Folgewirkungen: Denn der Verlust der Orientierung auf den Bahnhof brachte nicht nur andere, weniger nachhaltige Verkehrsstrukturen mit sich – er führte auch zur Erosion der ideellen und funktio-nalen Mitte.

Es gab schon früh wohlhabende Bevölkerungsteile, die nicht zwingend auf die Bahn angewiesen waren: Interessant ist eine Bemerkung von Brix/Genzmer in ihrem Beitrag zum Wettbewerb Groß-Berlin zu sogenannten neuen »Waldsiedlungen« abseits der Bahntrassen: »Bei diesen großen Grundstücken [...] ist natürlich nur an herrschaftliche Villen und Herrschaftssitze gedacht, deren Bewohner zum großen Teile im Besitze von Automobilen oder anderem Fuhrwerk und daher nicht an Straßenbahn- oder Schnellbahnen gebunden sind.« (Brix/Genzmer 1911: 40) Diese Entwicklung ist zu diesem Zeitpunkt noch sehr selten; aber die automobile Suburbanisierung ohne Bindung an die Bahntrassen wirft ihre Schatten voraus: Insbesondere in den USA, wo sich nach 1920 eine zunächst exemplarisch an Bahnen orientierte Suburbanisierung mit eigenen Zentren bald aufzulösen begann.

Zudem gab es auch in Deutschland zwischen 1910 und 1930 schon zahlreiche Parzellierungen, die für Adressaten unterhalb der gehobenen Mittelschichten mit geringem Aufwand auch jenseits der Bahnstrecken angelegt wurden. Teils nahm diese Entwicklung – insbesondere nach dem Beginn des Weltkrieges – Formen eines »Wilden Siedelns« an, was baupolizeilich nur widerwillig toleriert wurde. Bis 1930 entstanden allein in Berlin 120.000 Parzellen in dieser Form in »Fahrradnähe« zu den S-Bahnhöfen. (Bernhardt 2008: 292)

Straßenräume und Erschließung

Intensive Diskussionen wurden über die Erschließungssysteme der Vororte geführt und dabei insbesondere Kritik an überdimensionierten und un gegliederten Straßensystemen der ersten Generationen der Vorortplanungen geübt: Vordringliches Ziel war es, Durchgangsverkehre von den Wohnstraßen fernzuhalten und dafür das Straßensystem entsprechend zu hierarchisieren. Die Reduzierung der Straßen- bzw. Fahrbahnbreiten sollte zudem dem Zweck dienen, Kosten zu sparen, um die Siedlungen für mehr Menschen erschwinglich zu machen.

Der Volkswirt und Planer Eberstadt kritisierte 1912, dass der deutsche Städtebau bislang durch den »Kultus der Straße« gekennzeichnet sei: »Von der Straße aus und für die Straße wurden unsere Städte gebaut. (...) Unser deutscher Städtebau war eigentlich nur Straßenbau.« (Eberstadt 1912: 201–202) Er sprach sich für eine an den Bedürfnissen der Menschen orientierte Aufteilung der Baugelände aus, um verkehrsarme Wohnstraßen zu schaffen (ebd.). Muthesius geht in einem Buch zu Kleinsiedlungen sehr weit und misst dem Fußverkehr auf Basis seiner Analyse des Alltagslebens im Vorort eine zentrale Rolle bei:

»Ist ein Bebauungsplan so eingerichtet, daß der Durchgangsverkehr gezwungener Weise in einer von vornherein vorgezeichneten Richtung verläuft, so dienen die anderen Straßen nur dazu, die Bewohner in ihre Häuser gelangen zu lassen.

(...) In einer kleinen Siedlung geht jedermann zu Fuß. Man braucht sich also auf städtischen Wagenverkehr nicht einzurichten. Als Wagen erscheint nur der tägliche Milchwagen, hier und da ein Kohlenwagen, noch seltener einmal ein Möbelwagen und bei Todesfällen der Leichenwagen.« (Muthesius 1918: 138)

Eigene private Kraftfahrzeuge werden in den Wohnstraßen einer – eher proletarischen oder kleinbürgerlichen – Kleinsiedlung nicht für erforderlich gehalten. In diesen Wohnstraße sieht Muthesius – auch aus Kostengründen – die Anlage von Bürgersteigen als unnötig an:

»Es ist doch zu bedenken, daß der Gehweg neben dem Fahrdamm nur dadurch notwendig geworden ist, daß ein Schutz für die Fußgänger gegenüber der mit Wagenverkehr überlasteten Straße geschaffen werden mußte. Wenn der Wagenverkehr so gut wie nicht mehr vorhanden ist, hat der Gehweg keine Berechtigung mehr.« (Muthesius 1918: 138)

Die Ausführungen klingen, wie eine frühe Beschreibung von »Shared Spaces«, wenn Muthesius argumentiert: »Auch in Städten bewegen sich die Leute auf dem Fahrdamm, wenn die Straße für den Wagenverkehr geschlossen ist.« (Muthesius 1918: 138) Einen großen Raum nimmt auch die Diskussion über Verkehrssicherheit ein: Die ersten PKW sind durchaus schon um 1910 ein Sicherheitsproblem. Hauptsächlich bezieht sich diese Debatte jedoch auf Pferdefuhrwerke und Straßenbahnen: Immer wieder wird insbesondere die Gefährdung der Kinder in der Stadt genannt, die es im Vorort zu überwinden gälte. (Weiß 1913: 19)

Hierarchisierte Straßensysteme, die Wohnstraßen von Belastungen freihielten und Vorortsiedlungen von Durchgangsverkehr weitgehend entlasteten, entstanden bis 1920 zunehmend. Ein solches Straßensystem in der 1916 bis 1919 von Paul Schmitthenner und Otto Salvisberg errichteten Piesteritzer Werkssiedlung eröffnete vor wenigen Jahren im Rahmen einer umfänglichen Sanierung zur Expo 2000 die Möglichkeit zur Umwandlung in die – nach Aussage der Planer – »erste autofreie Siedlung Deutschlands«.

Soziale Mischung und Verdichtung

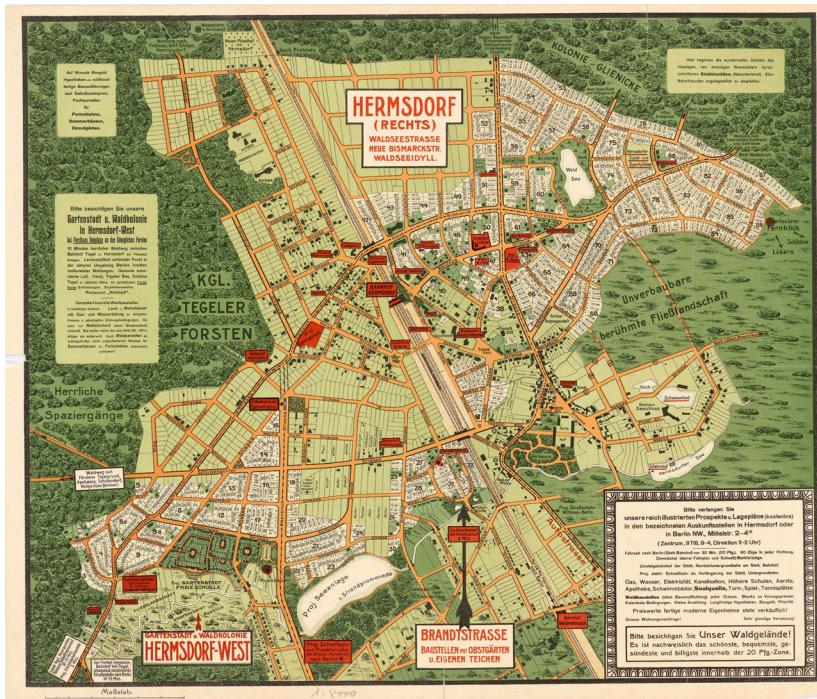
Die sukzessive Öffnung des sozialen Adressaten des Vorortbaus erfolgte nicht vorrangig aus sozialen Motiven. Als reines Oberschichtprojekt wäre die Vorstadtentwicklung ökonomisch jedoch ein perspektivisch begrenztes Modell geblieben. Von Seiten der privaten Terrainentwickler wurde deshalb daran gearbeitet, den potenziellen Interessentenmarkt vom Großbürgertum und der gehobenen Mittelschicht auch auf Beamte, Angestellte und bessergestellte Arbeiter zu erweitern

(Bodenschatz 2001: 73, Kegler 2015: 80). In der Fachdiskussion der Städtebauer, Architekten und Wohnungswirtschaftler mehrte sich die grundsätzliche Kritik an der »Klassenspaltung« durch Villenkolonien (Bodenschatz 2001: 85). Mit der Bodenreformbewegung und neuen Genossenschaften wuchs der Kreis der Akteure, die auch aus genuin sozialen Motiven eine Erweiterung des Adressantenkreises der Suburbanisierung wünschten. In der Zeit unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg entwickelte sich das Streben nach »Kleinsiedlungen« schließlich zu einer breiten Reformbewegung.

Interessanterweise konnten in dieser späten Phase der kaiserzeitlichen Suburbanisierung durchaus Projektkoalitionen von sozial orientierten Genossenschaften mit hochprofessionellen privaten Terrainentwicklern entstehen. Ein Beispiel für besondere Akteurskonstellationen ist die Entwicklung von Hermsdorf im Norden Berlins unter der Ägide der Hermsdorfer Boden-Aktien Gesellschaft. Deren Geschäftsführer war der Architekt Bernhard Wehl, der sich in zahlreichen Publikationen für die Qualifizierung des Vorortbaus einsetzte (z.B. Wehl 1908b). Es gelang der Gesellschaft den bestehenden schematischen Bebauungsplan der Gemeinde deutlich umzugestalten und statt eines einfachen Straßenrasters ein gestuftes Erschließungssystem zu schaffen. Insbesondere der Bereich um den »Waldsee« wurde explizit als gehobenes Wohnviertel konzipiert. Die Planungen von Wehl reichten aber darüber hinaus und er entwickelte sich zunehmend zu einem Treiber des Baus von Kleinsiedlungen. Auf dieser Basis entstand eine Kooperation mit der ambitionierten (und noch heute bestehenden) Genossenschaft »Freie Scholle« aus dem benachbarten Waidmannslust. Mit ihr plante er ab ca. 1912 eine Erweiterung deren Geländes auf Hermsdorfer Gebiet. Das Projekt scheiterte in mehreren Anläufen an der Gemeinde Hermsdorf. Wehl hatte schon 1908 – ohne konkreten Ortsbezug – »Vorortackerbürger« und »hartköpfige dörfliche Patrizier« kritisiert, die sich der ganzheitlichen Entwicklung von Vororten verschließen würden (Wehl 1908a: 51–52). Nach einem ersten Anlauf plante Wehl während des Weltkriegs einen noch größeren Teil des Geländes der Terraingesellschaft für Kleinhäuser zu reservieren. Eberstadt und Muthesius entwarfen eine Kleinsiedlung mit differenziertem Straßensystem und ruhigen Wohnhöfen. Es wurden auf dem ursprünglich für gehobenes Wohnen vorgesehenem Gelände bewusst kleinere Haustypen entworfen, die auch für Industriearbeiter geeignet waren und über Stallungen für Kleinvieh verfügten. Der Plan kam gegen den Widerstand der Gemeinde nicht zur Ausführung. »Hermsdorf ist der Typus einer Berliner Vorortsgemeinde, die, wie jeder Privatspekulant, auf die äußerste Ausschlachtung ihrer Ländereien selbst auf Kosten ihrer Naturschönheiten (...) und mit Hintansetzung sozialer Anforderungen ausgegangen ist.«, wie Eberstadt und Muthesius resignierend feststellen mussten (Eberstadt/Muthesius 1919: 6–11). Vorstellungen zur sozialen Öffnung stießen immer wieder an entscheidende Hemmnisse: Weder die Gemeinden noch

die finanzierten Banken waren an solchen Modellen der baulichen und sozialen Mischung (Wehl 1910: 72) sonderlich interessiert.

Abb. 4: Hermsdorf, Verkaufsplan um 1912: Gut erkennbar ist die differenzierte Struktur des Ortsteils mit dörflichen Ursprüngen, zahlreichen einfachen Parzellierungen und den ambitionierten Projekten der Hermsdorfer Boden-Aktien Gesellschaft mit dem Villengebiet am Waldsee im Osten und der geplanten Kleinsiedlung im Westen.



Im Zuge der gewünschten Ausweitung der sozialen Adressaten gewann die Debatte über das Eigenhaus in einfacherer Dimension an Bedeutung (Bodenschatz 2001: 85). Breit war die Kritik an den wenigen Möglichkeiten für mittlere Einkommen, da teils durch bewusste Planung, teils durch Baurecht die verdichtete Reihenhausbebauung erschwert wurde. Hinzu kam auch die eigene Fixierung von Mittelschichten auf das freistehende Eigenheim. Wehl nannte das den »Ikarusflug zum Eigenlandhaus mit großer Grundstücksfläche für den unteren Mittelstand«, der die mittleren Schichten eher ruinierte. Mit detaillierten Berechnungen wurde bei Terrainentwicklungen in Hinblick auf Mittelschichtangehörige für verdichtete Systeme von Doppel- oder Reihenhäusern geworben. (Wehl 1908a: 52, Goecke 1919: 6)

Angesichts der schwierigen Lage nach dem Krieg wurde auch dazu aufgerufen, dass »die unfertigen Stadtteile vollends zu bebauen [seien], anstatt neue Baugebiete in Angriff zu nehmen.« Hier klingt unter den spezifischen Voraussetzungen der (ersten) Nachkriegszeit schon das Innenentwicklungsdictum an. Der Landvermesser Dieck befürwortete in älteren – häufig ungeplant entstandenen – Erweiterungsgebieten, die teils schon mit kleinen Mietshäusern durchsetzt waren, auch zukünftig keine weiteren Einfamilienhäuser zwischen den höheren Vorstadtgebäuden, sondern eine geordnete Verdichtung und Qualifizierung unfertiger Vororte. »Es müssen schon mehrere Wohnungen übereinander angelegt werden. Bei dieser Gelegenheit soll einmal die Mode des Einfamilienhausbaues für Minderbemittelte kritisch betrachtet werden.« (Dieck 1919: 60) Letztlich ließ sich weder eine Nachverdichtung noch eine Abkehr vom Leitbild des freistehenden Einfamilienhauses durchsetzen.

Implizit wurde das sich vor 1914 erst langsam herausbildende Idealbild einer geschlossenen Kleinfamilie (mit allerdings noch mehr Kindern als in späteren Suburbanisierungsphasen) als Nutzer der Vororthäuser vorausgesetzt. In den Ausführungen von Muthesius werden neben Schulen als notwendigen Infrastrukturen für Vororte jedoch auch Horte für die Kinder der Frauen, die gerade in Kleinsiedlungen mit hohem Arbeiteranteil auch vor 1914 bereits arbeiteten, eingefordert (Muthesius 1918: 273). Interessanterweise werden auch Witwerhäuser vorgesehen: Heute ist nicht mehr im allgemeinen Bewusstsein, dass es durch die hohe Sterblichkeit der Frauen im Kindbett durchaus eine bedeutende Zahl alleinerziehende Väter gab, die nicht alle wieder heirateten und sich um die Kinder kümmern mussten. Muthesius forderte zudem die Schaffung von Ledigenheimen in Vororten für junge Männer vor der Familiengründungsphase, die nicht – wie in der »alten Stadt« – als Schlafburschen bei fremden Familien unterkommen sollten. Der Erste Weltkrieg rückte zusätzlich die Wohnbedürfnisse von unverheirateten, arbeitenden Frauen in den Blick, zumindest, wenn es sich um Werkssiedlungen handelte: So entstand in Prieseritz ein spezielles »Damenheim« für die ledigen Arbeiterinnen im Werk. Letztlich blieb das Einzelhaus für eine Familie (ggf. mit Bediensteten) die dominierende Bauform: Aber die genannten Entwicklungen zeigen, dass es durchaus Ansätze für andere Wohnformen für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen in Suburbia vor 1920 gab.

Arbeit und Wohnen im Vorort

Die Beziehung von Arbeiten und Wohnen wurde in den Planungen zunächst vor allem durch eine geeignete Zuordnung der Verkehrslinien angestrebt. Für die »Büroarbeiter« aus Ober- und Mittelschicht waren teils spezielle »Bankierszüge« vorgesehen, die für eine schnelle Anbindung in die neuen »Cities« sorgen sollten. Angehöri-

ge des gehobenen Bürgertums waren auch nicht zwingend darauf angewiesen jeden Tag zu einer entfernten Arbeitsstätte zu fahren: Hohe Beamte nahmen sich zum Teil Akten zur Bearbeitung über Tage mit nach Hause – eine Art frühes Homeoffice. Zudem gab es in den »besseren« Kolonien Künstler, Architekten und Fabrikbesitzer, die teils zu Hause arbeiteten. Die ersten Vororte waren durchaus Pendlervororte, aber nicht so ausschließlich, wie es aus heutiger Perspektive erscheint.

Die Einordnung von handwerklich-industriellen Arbeitsplätzen im Vorort wurde kaum thematisiert. Nur selten – wie im Falle der nicht realisierten Planung der Gartenstadt Braunschweig Riddagshausen wurden ausdrücklich randständige Flächen für störendes Gewerbe vorgesehen (Lemke 1990: 156). Erst spät erfolgten selbst in hochentwickelten Planungen wie in Frohnau Überlegungen zur Positionierung der »für die Bedürfnisse der Kolonie Frohnau nötigen gewerblichen, bzw. handwerksmäßigen Betriebe«. In einzelnen Entwürfen des Groß-Berlin Wettbewerbes – z.B. bei Eberstand/Möhring/Petersen – wurden zwar explizit Reihenhäuser für Handwerker (Tubbesing 2018: 160) geplant und auch der »Ansiedlungsverein für Groß-Berlin« diskutierte die Konzeption von neuen Siedlungen im Rahmen genossenschaftlicher Unternehmungen, die auch Gewerbetreibenden die »gemeinsame Hinausverlegung ihrer Werkstätten« ermöglichen sollten (Ansiedlungsverein 1909: 25). Insgesamt blieb die funktionale Mischung in der Debatte jedoch nur ein an- diskutierter Randaspekt, der in späteren Debatten bis heute kaum weiterverfolgt wurde.

Umwelt und Energie

Gerade in Hinblick auf einfachere Kleinsiedlungen bildeten Überlegungen zur Einsparung von Ressourcen und Baumaterialien einen wesentlichen Teil der Fachdiskussionen. Dies verstärkte sich mit Beginn des Ersten Weltkrieges. Auch im Zusammenhang mit Ressourceneinsparung wurde dabei immer wieder auf die größere Effizienz des Reihenhauses hingewiesen. Methoden zur Kohleeinsparung und die Frage der Wärmedämmeigenschaften von Außenwänden sowie Überlegungen zu geeigneten sparsamen Heizsystemen waren ein häufiges Thema (Muthesius 1919: 204, 349). Der Unterschied zu späteren Planungen der »zweiten Nachkriegszeit« nach 1950, als Energie billig und quasi unendlich erschien, zeigt sich noch ein anderes Verständnis von Ressourcen: Kohle war zumindest in der Krisenzeit ab 1914 teuer, Brennholz nicht unbegrenzt verfügbar. Neben der Beschäftigung mit Brennstoffen gibt es immer wieder Verweise auf die anzustrebende Nutzung regionaler Baustoffe (Muthesius 1919: 199) bzw. traditioneller regionaler Bauweisen (Linnemann 1913: 270–271), die gerade der Verbilligung für weniger bemittelte Bevölkerungsklassen dienen konnte. Diese Anregungen kamen keinesfalls von Nostalgikern, sondern von ausgewiesenen Praktikern des Bauwesens.

Sowohl die zunehmende Umwandlung von Wald als auch von Ackerland in Bauland wurde in der Fachöffentlichkeit kritisiert – auch von Akteuren, die grundsätzlich an intensiver Vorortentwicklung interessiert waren. Schon unter dem Eindruck des verlorenen Krieges betonte der Landvermesser Dieck 1919 die »volkswirtschaftliche Nachteile« einer zu weitgeföhrten Dezentralisierung auf Kosten des Kerns, da sie zur »Umwandlung von Äckern in Bauland« und zur »mangelnde[n] Nutzung von vorhandenen Baustellen« führte und die »Überwindung weiter Wege« nötig machte (Dieck 1919: 57). Angesichts der Krise des Bodenmarktes lässt sich schon grundsätzliche (aber nur temporär wirksame) Kritik an der Außenentwicklung nachweisen.

»Allein aus diesem Grunde sollte von der Erschließung von Neuland abgesehen werden. Daß im Falle der Besiedlung älterer Baugebiete durch Abkürzung der Arbeitswege an Volkskraft und durch Schonung der Äcker und Benutzung schon vorhandener Straßenbauten an Volksvermögen gespart wird, ist bereits oben erwähnt. Man überschätzt auch nicht den Nutzen, den die weiträumige Ansiedlung der Volksgesundheit bringt.«

Dieck adressierte jedoch nicht nur um diese volkswirtschaftlichen Aspekte, sondern sprach auch ein Grundproblem aller späteren Suburbansierungen an: »Wenn einige hundert Bewohner außerhalb der bisherigen Stadtgrenze angesiedelt werden, so werden sie zwar der Natur näher gebracht, aber etlichen tausend Städtern wird die Natur weiter abgerückt.« (Dieck 1919: 60) Die von vielen Regionen aktiven Waldschutzinitiativen erschienen teils als natürliche Verbündete der Planer bei der funktionalen Gliederung des Umlandraumes, obwohl kein gänzlicher Verzicht auf die Inanspruchnahme von Waldflächen angestrebt wurde (Wehl 1908a: 51). Die Frage von Grünzügen und Waldgürteln zur Strukturierung und Qualifizierung des Raums wurde vor 1918 – und dann auch in der Zwischenkriegszeit – ein wichtiger Diskussionsstrang. Die Thematisierung von »Frischluftschneisen« im Zuge der Debatte über Stadthygiene weist Anklänge an heutige Forderungen nach Kaltluftschneisen zur Bewältigung des Klimawandels auf.

Fazit und Ausblick

Die Reformdiskussionen vertieften sich bis 1920 kontinuierlich. Letztlich ließen sich die notwendigen Akteurskonstellationen und planerischen Rahmenbedingungen zur Produktion von gemischten, mit qualitativem Städtebau und Nahversorgung ausgestatteten und in regionale Konzepte integrierten Vororte jedoch kaum generieren. Die notwendige Kombination von potentem, Geldgeber, professionellem Entwickler, ggf. unter Einbeziehung einer Genossenschaft und einer an differenzierter Entwicklung interessierten Kommune scheiterte weitgehend an den

Bedingungen des Kaiserreiches. In der unmittelbaren Nachkriegszeit wurden trotz der Krisenlage angesichts der neuen Perspektiven durch die erfolgten politischen und sozioökonomischen Umbrüche die Diskussionen und Planungen noch fortgeführt. Die Schwerpunkte des planerischen Diskurses verschoben sich jedoch bald mit der Stabilisierung der Weimarer Republik hin zum ambitionierten sozialen Wohnungsbau, der vielfach die städtische Peripherie prägte, jedoch in einer neuen Form. Es begann die Ära des gemeinnützigen Großsiedlungsbaus, die von den z.T. zum UNESCO-Welterbe zugehörigen Siedlungen der 1920er-Jahre bis zu den letzten Siedlungen des Komplexen Wohnungsbaus der DDR in den 1980er-Jahren reichte (Krüger 2019; Kompetenzzentrum Großsiedlungen 2015).

Zu beobachten ist ein früh einsetzender Bedeutungszuwachs der automobilen Erschließung, wenngleich die Anzahl privater PKW bis Anfang der 1920er Jahre noch marginal blieb und gleichzeitig zunächst ein massiver Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs erfolgte. Das eifrig rezipierte Vorbild USA kündigte aber ein neues Leitbild und die Abkehr von der Bahnorientierung an. Der Bahnhof und das eigene Siedlungszentrum verloren damit langfristig an Bedeutung. Das Einfamilienhaus ohne städtebauliche Gestaltung und stadtstrukturelle Integration breitete sich unbremst aus, als auch die sozial basierten Planungen der Zwischenkriegszeit ausließen und sich seit den 1950er Jahren neue ökonomische Perspektiven öffneten.

Auch unter Berücksichtigung der dargestellten Debatten- und Konzeptansätze vor 1920 wird aus der Gesamtheit der Planungen für Suburbia dieser Zeit kein soziales oder gar nachhaltiges Projekt. Aus einem innovativen Kern der Debatte über suburbane Siedlungsentwicklung lassen sich dennoch Anregungen für heute ableiten. Angesichts der Herausforderung des weiterhin vorhandenen Wunsches zum Leben »im Umland« oder »auf dem Land« muss die Stadt- und Regionalplanung Antworten finden, die anders sein müssen als 1970 und 1950 und auch als 1910. Aber es gilt den Erfahrungsschatz aufzunehmen, den die historische Städtebau-reform-diskussion in Hinblick auf Suburbia bietet. Die Debatte über die »Zwischenstadt« seit den späten 1990er Jahren öffnete den Blick auf Bedeutung und teils vorhandene spezifische Qualitäten sowie Entwicklungsdynamiken suburbaner Bereiche. Städtebauliche Perspektiven und konkrete Maßnahmen zur baulich-strukturellen Qualifizierung und Nachverdichtung von Suburbia wurden dabei nur am Rande thematisiert. Auch die »neuen Vorstädte« der 1990 Jahren – z.B. in Berlin – brachten begrenzte Ergebnisse: Nur durch »Städtebau und Dichte« (siehe auch die Beiträge von Altrock und Krüger (zu Dichte und Mischung) in diesem Band) entsteht aus einer Vorortsiedlung noch keine Vorstadt. »Eine eigenständige, aber zugleich stadtplanerisch sinnvolle Formgebung der Peripherie muss offenbar noch gefunden werden.« (Hesse/Wolf 2005: 21)

Raum und Ressourcen erscheinen heute angesichts des Klimawandels viel begrenzter als vor 1914/1920, wenngleich der Erste Weltkrieg und die (erste) Nachkriegszeit die Endlichkeit von Wachstumsmodellen und einen anderen Umgang

mit Boden und Rohstoffen zumindest kurzzeitig andeutete. Die aus Gründen der Nachhaltigkeit heutig notwendige Abkehr vom freistehenden und primär durch PKW erschlossenem Einfamilienhaus bedeutet nicht, die vorhandenen Qualitäten und die Potenziale der Nachqualifizierung zu negieren. Es gilt Nachverdichtung und Zentrumsbildung ohne Zerstörung vorhandener Qualitäten zu organisieren. Zur Diskussion über die »15-Minuten-Stadt« in den Ballungskernen gehört komplementär eine Debatte über den »Vorort der kurzen Wege«. Diese Frage rückt auch vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung der Wohnquartiere der »Pendler*innen« in den Fokus, wenn es zu einem dauerhaftem Bedeutungszuwachs des Homeoffices kommt und bessere Nahversorgungsangebote am Wohnort nachgefragt werden. Unbedingte Voraussetzung dafür ist eine weitgehende Qualifizierung und Neuschaffung von suburbanen Zentren. Auch die Verflechtung von Wohnen und Arbeiten insgesamt in Suburbia ist neu zu denken. Die heutigen Gebäudestrukturen wären durch weitere Bau- und Nutzungstypologien zu ergänzen, um die Vororte nicht nur sozial vielfältiger, sondern auch resilenter zu gestalten. Suburbia ist nicht zuletzt ein zentrales Aktionsfeld der Bewältigung der Verkehrswende: mit weitaus größerem Potenzial zur Reduktion von klimaschädlichen Emissionen als die Umstrukturierung der Innenstädte erbringen kann und gleichzeitig mit geringeren Umsetzungsbarrieren im Vergleich mit ländlichen Räumen. Beim Weg der Einfamilienhausgebiete zu nachhaltigen Vorstädten kann der Rückblick in die Frühzeit von Suburbia Anregungen bieten.

Literatur

- Ahrends, Bruno (1913): »Die Reihenhäuser in Dahlem«, in: Wochenschrift des Architekten-Vereins zu Berlin, Jg. 8, Nr. 26, S. 145–150.
- Altrock, Uwe/Krüger, Arvid: »Wenn der Bahnhof fehlt«, in: Raumplanung »Neue Suburbanität«, Nr. 204, 6/2019, S. 40–47
- Ansiedlungsverein Gross-Berlin (1909). in: Der Städtebau, 6. Jg., 2. Heft, S. 25–26
- Bernhardt, Christoph (1998): Bauplatz Groß-Berlin. Wohnungsmärkte, Terraingewerbe und Kommunalpolitik im Städtewachstum der Hochindustrialisierung (1871–1918), Walter de Gruyter: Berlin [u.a.], <https://doi.org/10.1515/9783110811513>
- Bernhardt, Christoph (2008): »Der Stadtrand in Bewegung. Raum-/Zeitstrukturen und Handlungsformen in der Groß-Berliner Stadterweiterung 1871–1933«, in: Peter Johanek (Hg.), Die Stadt und ihr Rand, Köln Weimar Wien: Böhlau, S. 279–293.
- Bodenschatz, Harald (2001): »Von der Villenkolonie zur Gartenstadt«, in: Tilman Harlander (Hg.), Villa und Eigenheim: suburbaner Städtebau in Deutschland, Stuttgart: DVA, S. 76–105.

- Bodenschatz, Harald (2002): »Altstadt. Geschichte und Stadtplanung«, in: *Die alte Stadt*, 1/2002, S. 8–17.
- Bollerey, Franziska/Fehl, Gerhard/Hartman, Kristiana (1990): *Im Grünen wohnen – im Blauen Planen: Ein Lesebuch zur Gartenstadt mit Beiträgen und Zeitdokumenten*, Hamburg: Hans Christians Verlag, S. 170.
- Brix, Josef/Genzmer, Felix (1911): *Grundplan für die Bebauung von Groß-Berlin*, Berlin.
- Die Berliner Vororte (1908). Ein Handbuch, Berlin.
- Dieck (1919): »Über zeitgemäße Bodenpolitik«, in: *Der Städtebau*, 5/6, S. 57.
- Eberstadt, Rudolf (1912): »Beispiel einer Bodenaufteilung kleineren Umfangs«, in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, Nr. 32, S. 201–202.
- Eberstadt, Rudolf/Muthesius, Hermann (1919): »Kleinsiedlung der Hermsdorfer Bodedengesellschaft in Hermsdorf bei Berlin«, in: *Der Städtebau 1919*, Heft 1/2, S. 6–11.
- Fehl, Gerhard (2003): Zum aktuellen Stand, Vortrag Werkstattgespräch zur Planungsgeschichte, IRS Erkner 24.1.2003.
- Goecke, T. (1911): »Welche Erwartungen dürfen wir an das Ergebnis des Wettbewerbs »Groß-Berlin« knüpfen?«, in: *Der Städtebau*, Heft 2, S. 18.
- Goecke, Theodor (1913): »Von den Beziehungen öffentlicher Gebäude zum Stadtbilde«, in: *Der Städtebau*, Heft 1, S. 2–3.
- Goecke, Theodor (1914a): »Der Bebauungsplan in Stadt und Land«, in: *Der Städtebau*, Heft 1, S. 2–4.
- Goecke, Theodor (1914b): »Mitteilung zum Wettbewerb des ›City Club‹ Chicago«, in: *Der Städtebau*, Heft 9, S. 119–120.
- Goecke, Theodor (1915): »Gartenstadt Braunschweig Riddagshausen«, in: *Der Städtebau*, Heft 5, S. 45–48.
- Goecke, Theodor (1919): »Neuzeitliche Siedlungsformen«, in: *Der Städtebau*, Heft 1, S. 3–6.
- Harlander, Tilman (2006): »Zentralität und Dezentralisierung. Großstadtentwicklung und städtebauliche Leitbilder im 20. Jahrhundert«, in: Clemens Zimmermann (Hg.), *Zentralität und Raumgefüge der Großstädte im 20. Jahrhundert (Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung, Band 4)*, Stuttgart: Franz Steiner Verlag, S. 23–40.
- Hesse, Markus/Wolff, Ulrike (2005): »Die ›neue Vorstadt‹ – Urbanisierung der Peripherie durch Dichte. Das Projekt Karow-Nord – Erfahrungen mit dem suburbanen Städtebau in Berlin«, in: *Raumplanung* 118, S. 16–21.
- Hoffmann, Willy (1914): »Marktplatzanlage für die Gartenstadt Carlowitz bei Breslau von Regierungsbaumeister«, in: *Der Städtebau*, H. 10/11, S. 128–129.
- Jansen, Hermann (1910): Aufgaben des modernen Städtebaus (Zeitschriftentitel nicht ermittelbar. Original in Sammlung Benke), S. 417–420.

- Kamleithner, Christa (2020): Ströme und Zonen. Eine Genealogie der »funktionalen Stadt«, Basel, <https://doi.org/10.1515/9783035621334>
- Kegler, Harald (2015): Landesplanung Mitteldeutschland. SpielRäume: Die Entstehung der wissenschaftlichen Raumordnung in Deutschland, Arbeitsberichte der ARL, No. 15, <https://doi.org/10.1007/s13147-016-0465-9>
- Kompetenzzentrum Großsiedlungen (Hg.) (2015): Perspektiven großer Wohnsiedlungen. Berlin: Kompetenzzentrum Großsiedlungen.
- Krüger, Arvid (2019) The double legacy of Weimar: Housing of the modern age; in: Warda, Johannes (Hg.): Beyond Bauhaus; arhistoricum, Heidelberg; S. 7–31.
- Lemke, Gundel (1990): »Der vergebliche Kampf um eine Gartenstadt bei Braunschweig. Zum nicht realisierten Projekt von Theodor Goecke«, in: Bollerey/Fehl/Hartman (1990), S. 148–165.
- Linnemann, C. (1913): »Wald- und Gartensiedlungen sowie Grünanlagen im Bereich der Großstädte«, in: Stadtverwaltung Düsseldorf (Hg.), Verhandlungen des ersten Kongresses für Städtewesen Düsseldorf, 1. Band, A. Düsseldorf: Bagel Verlag, S. 260–271
- Muthesius, Hermann (1918): Kleinhaus und Kleinsiedlung, München: Bruckmann.
- Scheffler, Karl (1913): Architektur der Großstadt, Berlin: Bruno Cassirer Verlag.
- Tubbesing, Markus (2018): Der Wettbewerb Gross-Berlin 1910: Die Entstehung einer modernen Disziplin Städtebau, Berlin: Wasmuth-Verlag, <https://doi.org/10.1515/jgod-2020-0036>
- Wehl, Bernhard (1908a): Die Gartenstadtbewegung in Theorie und Praxis. In: Der Städtebau, 4, S. 50–52.
- Wehl, Bernhard (1908b): Bebauungspläne und Baukunst in den Vororten, Wochenschrift des Architektenvereins zu Berlin, S. 284–286.
- Wehl, Bernhardt (1910): »Der Zug in die Vororte«, in: Der Städtebau 1910, Heft 6, S. 72
- Weiβ, Albert (1913): »Können die in den heutigen großstädtischen Wohnverhältnissen liegenden Mängel und Schäden behoben werden?«, in: Wochenschrift des Architekten-Vereins zu Berlin, H. 3, S. 17–24.

Abbildungen

- Abbildung 1: Brix, Josef/Genzmer, Felix (1911): Grundplan für die Bebauung von Groß-Berlin, Berlin, Abb. 26
- Abbildung 2: Plan der Hermsdorfer Boden-Aktien Gesellschaft. Undatiert (Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin, Inv.-Nr. 20627)
- Abbildung 3: Hoffmann, Willy (1914): Marktplatzanlage für die Gartenstadt Carlowitz bei Breslau von Regierungsbaumeister. In: Der Städtebau, H. 10/11, S. 128
- Abbildung 4: Zentrum von Frohnau: Blick auf den Bahnhofsplatz 1911 (Sammlung Heimatmuseum Reinickendorf)

