

Ursula von Petz

## Lernen vom Anderen: Der Städtebau in Deutschland im Dialog mit den USA zu Beginn des 20. Jahrhunderts

*„Ich glaube, dass diese Schrift für Deutschland in gewissem Maße epochemachend sein wird. Sie müsste in die Hände aller Stadtväter gebracht werden, die in Deutschland ein entscheidendes Wort in den Fragen der Entwicklung unserer Großstädte mitzusprechen haben. Sie müssten dann mit Scham bekennen, wie ungeheuer rückständig wir in Deutschland auf diesem für die Volksgesundheit und Volkskraft so überaus wichtigen Gebiete sind gegenüber den Amerikanern, denen wir nur gar zu leicht den größten Materialismus und rücksichtslose Erwerbssucht vorzuwerfen geneigt sind.“*

(Landesbaurat a.D. Rehorst, Köln, über „Amerikanische Parkanlagen, Ein Parkbuch“ von Werner Hegemann)

*„Mit Behagen habe ich mich der nachwirkenden Anregung erinnert, die ich von der Führung durch die Berliner Ausstellung mitgenommen. Ich glaube, was ich damals als einzelner gehabt, wird nun durch dieses schlagende Werk ganz Deutschland erleben. Ich finde es glänzend, wie es ohne weitere Reflexionen und Anzüglichkeiten die Sache gibt und dadurch unsern Angstmeiern und Wehmüllern die Augen öffnet. Das muß wirken.“*

(Professor Alfred Lichtwark, Direktor der Kunsthalle zu Hamburg über „das Parkbuch“)

*„Ich habe seit Jahren keinem Vortrag beigewohnt, der mir so Fesselndes und Wichtiges gelehrt hatte wie dieser. Hegemann hielt uns Bewohnern von Groß-Berlin die Bestrebungen des amerikanischen Städtebaus unter die Nase (...). Hier waren die Wunder der Zukunft; man hatte wirklich das Gefühl, dass da drüben, jenseits des Wassers, eine neue Renaissancezeit im Gange ist. (...) Schönheit ist für diese Baumeister Gesundheit. Ihre Städte werden einst völlig mit Parks durchsetzt sein. (...) das Prinzip ist: jedes Kind hat nur ein paar Schritte zu gehen, um in „seinen“ Park einzutreten. Herrlich, was?“*

(Alfred Kerr über den Vortrag Hegemanns über „Der neue Bebauungsplan für Chicago“ und das „Parkbuch“)

Diese werbenden Hinweise für eine Veröffentlichung mit dem Titel „Amerikanische Parkanlagen, ein Parkbuch“ von Werner Hegemann und seinen Vortrag über die Planung von Chicago im Innentitel des ersten Bandes der Veröffentlichung über die Berliner Städtebauausstellung von 1910 (Hegemann 1911) benennen verschiedene Aspekte, die Gegenstand diese Beitrags sind: Mit der Wende zum 20. Jahrhundert erfahren Städtebau und Stadtplanung im Zuge der fortschreitenden Industrialisierung eine Professionalisierung, die über den funktional-technischen Aus- und Umbau der Städte, der vornehmlich das 19. Jahrhundert prägt, hinausreicht. Einen wesentlichen Eckpunkt dieses Prozesses in der Auffindung neuer Konzepte bildet die Ausschreibung des Wettbewerbs für Groß-Berlin und die Präsentation der Wettbewerbsergebnisse im Rahmen einer (internationalen) Städtebau-Ausstellung im Jahr 1910, auf der neben den Wettbewerbsarbeiten eine Reihe deutscher, europäischer sowie Beiträge aus den USA gezeigt werden. Zum Generalsekretär dieser Ausstellung wird Dr. Werner Hegemann, Autor der oben kommen-

### Auszug aus:

Ursula von Petz (Hg.)(2004): „Going West?“ Stadtplanung in den USA - gestern und heute. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd. 116



**Abb. 1: Berlin-Kreuzberg: Arbeiten und Wohnen im Block 1906**  
 (Foto: Manfred Hamm. In: Girouard 1987: 337)

tierten Schrift, berufen, ein vielseitig interessierter, informierter und versierter Akteur im Bereich des Städtebaus und der Stadtplanung mit intensiven Kontakten in die Vereinigten Staaten. Er agiert als engagierter Vermittler zwischen den Kontinenten und richtet die Aufmerksamkeit, neben der Frage des Wohnungswesens, auf die beiden an Aktualität gewinnenden Themen: Verkehrswesen und Freiflächenpolitik. Ihn widmet er in der Dokumentation der Ausstellung auch jeweils ein ausführliches Kapitel (Hegemann Teil I: 1911, Teil

II: 1913). Der Beitrag behandelt somit die Inhalte eines vorrangig deutsch-europäischen Diskurses mit der neuen Welt sowie die zentrale Rolle, die Werner Hegemann in dem Prozess der transatlantischen fachlichen Vermittlung spielt.

### Zur Ausgangssituation in Deutschland

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts hat die industrialisierte Stadt, die Großstadt, in bürgerlichen Kreisen ein weitgehend negatives Image. Auf allen Sektoren städtischer Entwicklung werden die Folgen eines bis dahin ungekannt schnellen Wachstums identifiziert: ökonomisch, räumlich, ästhetisch, hygienisch, sozial. Die Privatisierung des Bodens hatte der Spekulation massiv Vorschub geleistet, und der Intensität baulicher Nutzungen war unter nur minimalen hygienischen Vorgaben viel Raum gegeben. Berlin mit seinen neuen Industrien war hierfür der Inbegriff: Die Fabrik erforderte Wohnen und Arbeiten in enger Nachbarschaft, Verdichtung, eine Nähe, die erhebliche Unverträglichkeit erzeugte. Auch Lärm und schlechte Luft

waren in den von Industrie- und Gewerbestandorten geprägten Stadtteilen die Folge. Ein „Heer“ aus vom Land zugewanderten Industriearbeitern konnte oft nur als Schlafgänger Unterkunft finden. Moralische und aus der Überbelegung von Wohnungen resultierende hygienische Missstände waren die Folge. Kinder- und Heimarbeit in engen Wohnungen und fehlender Freiraum schwächten die Jugend und verminderten ihre Chancen auf dem „etablierten“ Arbeitsmarkt, ließ sie oft chancenlos werden. Bei der Ver-



**Abb. 2: Berlin: Verkehrsinfrastruktur um 1910**  
 (Quelle: Sammlung Eickemeyer, Berlin/Hist. Stadtbild H 88)

mietung von Schlafgänger-Betten im 8-Stundenrhythmus wurde die Eckkneipe im Baublock oft zum bequemen Ort der Reproduktion. Proletarischer Alkoholismus aber wurde durch die bürgerliche Gesellschaft gezeißelt. Die Liste der beklagten Misstände ließe sich fortschreiben. Der Wandel von der vorindustriellen, durch ein biedermeierliches Bürgertum geprägten Residenzstadt zur Arbeiter-, Industrie-, und Mietskasernenstadt und schließlich kaiserlichen Metropole ist unzählige Male beschrieben worden – ebenso wie die Kritik an der auf linearem Raster gebauten Stadt mit ihren Defiziten an räumlicher Qualität und geordneten Nutzungen, dem Mangel an Grün, an sozialen Angeboten und ästhetischen Regeln. Es gab wenig Raum, der die gesellschaftliche Kluft zwischen Arm und Reich sowie die moralischen und kulturellen Konflikte zwischen Proletariat und Großbürgertum in dieser Stadt hätte harmonisieren können.

Schon im Verlauf des 19. Jahrhunderts begann man über Abhilfe nachzudenken. Verbieten alternativer Vorstellungen zu einer Stadt mit verbesserten Lebensbedingungen lassen sich mit Robert Owen, Charles Fourier, Gräfin Dohna-Poninski (Arminius), Rudolf Eberstadt und anderen bereits seit dem frühen 19. Jahrhundert ausmachen. Gleichwohl waren die Städte zunächst über ihre Leistungen in der Anpassung an die technischen und gesellschaftlichen Fortschritte auch stolz. Eine Ausstellung in Dresden im Jahr 1903 über „Die Deutschen Städte“ (Wuttke 1903) zeigt rückblickend die kommunalen baulich-technischen Ergebnisse und aus damaliger Sicht planerischen Errungenschaften der vorangegangenen Jahrzehnte. Zeitgleich, zu Beginn des neuen Jahrhunderts, erfährt die Diskussion um eine verbesserte Zukunft der Industriestadt Aufschwung durch das Aufkommen allgemeiner

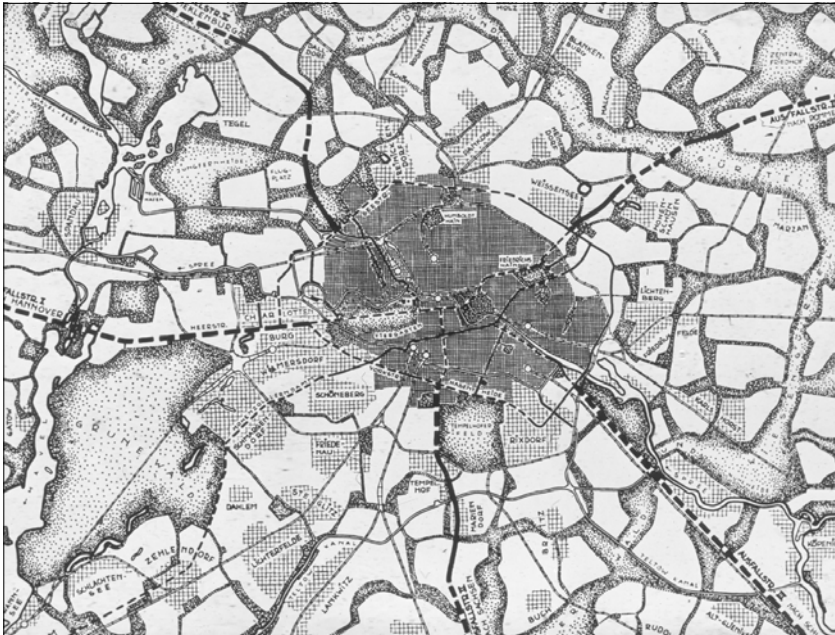


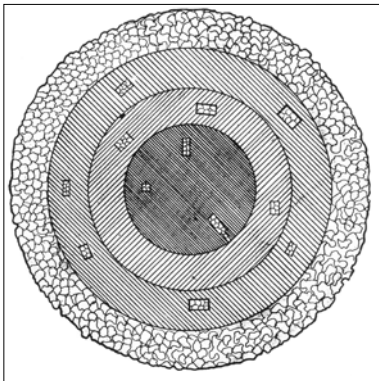
Abb. 3: Grünflächenplan für Berlin (Hermann Jansen 1909)

Lebensreformbewegungen. In Europa markieren Camillo Sittes Essay vom „Künstlerischen Städtebau“ (Sitte 1889) und Ebenezer Howards Vision aus dem Jahr 1898 von der Entflechtung der Großstadt durch den Bau von „Gartenstädten“ (Posener 1968) eine Wende in der Auffassung städtischer Entwicklung. Die Reformbewegung wird durch eine Vielfalt neuer Theorien und wissenschaftlicher Erkenntnisse gespeist, wie den medizinischen Forschungsergebnissen Virchows, Riehls Klassifizierung der Gesellschaft, Darwins Abstammungslehre, Kropotkins anarchistischer Gesellschaftsvision, Nietzsches Naturphilosophie, Fidus' Sonnensehnsucht, um nur einige zu nennen. Der daraus verstärkt erwachsende Wunsch nach „mehr Natur“ in den Städten, der sich in vielen Bereichen insbesondere des bürgerlichen Lebens artikuliert (Die Lebensreform 2001) bestimmt einen Diskurs, der auch über die eigenen Grenzen hinaus geführt wird.

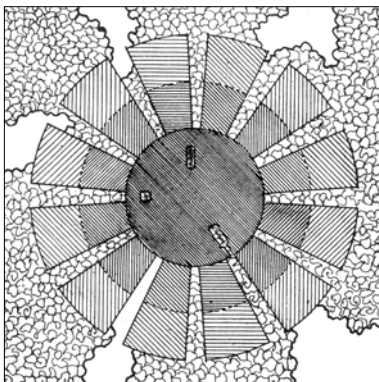
Die Stadt Berlin hatte sich zu diesem Zeitpunkt längst bis an die Grenzen ihrer Nachbarstädte ausgedehnt, und die dichte Bebauung unterschied sich diesseits und jenseits dieser Grenzen oft nicht mehr. Vor diesem Hintergrund forderte man in Fachkreisen zunehmend, die Metropole als Groß-Berlin zu konstituieren. Doch diese Diskussion zog sich ebenso hin wie die um die Ausschreibung eines Wettbe-

werbs mit dem Ziel, Vorschläge für eine zukünftige Stadtgestaltung zu gewinnen. Schließlich erfolgte die Auslobung des Wettbewerbs, im Jahr 1909 lagen die Arbeiten vor (Becker 1992: 115ff). Die thematische Breite der Wettbewerbsbeiträge war groß: Hermann Jansen, einer der Preisträger, entwarf beispielsweise für dieses „Groß-Berlin“ nicht nur innerstädtische Konzepte, sondern machte auch einen Vorschlag für einen, auch die im Einzugsbereich der S-Bahn liegenden Randkommunen umfassenden Grünflächenplan. Die Gruppe von Rudolf Eberstadt, Bruno Möhring und Richard Petersen entwickelte als Alternativen zu Blockbebauung und Strassenraster das Wohngebiet „Bebauung am Havelufer“ mit geschwungenen Straßen und einer nach innen gestaffelten, durchgrünten Wohnhausbebauung oder einen Bebauungsvorschlag für das Schöneberger Südgelände, für das sie „Reihenhäuser mit Hausgärten“ vorschlugen (Hegemann II: 388, A 402). Für innerstädtische Standorte, d.h. zentrale Orte wie den Spreebogen neben dem Reichstag beispielsweise, wurden zugleich eher „klassische“, repräsentative Gebäudekomplexe („Königsplatz“) entworfen.

Als neue Sichtweise städtischer Entwicklung wird in der Gegenüberstellung der bislang üblicherweise konzentrisch erweiterten Stadt mit der radialen Stadt als Diagramm (ebenfalls von der Gruppe Eberstadt/Möhring/Petersen) der Paradigmenwechsel in der stadträumlichen Organisation markiert. Dies ist sicherlich ein scheinbar unspektakulärer, für die weitere pla-



**Abb. 4: Die konzentrische Stadt**  
(Eberstadt, Möhring, Petersen 1909)



**Abb. 5: Die radiale Stadt**  
(Eberstadt, Möhring, Petersen 1909)

nungstheoretische Auffassung städtischer Entwicklung jedoch zentraler Beitrag von langfristiger Tragweite.

Das Spektrum des Wettbewerbs war somit groß und mit innovativen Vorschlägen durchsetzt, ein „fast uferloses“ Programm (Becker 1992: 115), dessen Beiträge man in Fachkreisen auszustellen beschloss – im Rahmen einer Städtebauausstellung, die neben Berlin auch in Düsseldorf (hier mit dem Zusatz „international“) und im Oktober des gleichen Jahres in der Royal Academy in London gezeigt wurde. Die Düsseldorfer Ausstellung war um den im Jahr zuvor, 1909, fertig gestellten Plan von Daniel H. Burnham und Edward H. Bennett für Chicago erweitert (Burnham/Bennett: 1909). Man war mit der Berliner wie der Düsselndorfer Ausstellung also auf einem aktuellen Stand der Diskussion. Der Plan für Chicago repräsentiert wohl in markanter Weise den Zenit jener Bewegung, die die städtebauliche Diskussion in den USA zu jenem Zeitpunkt seit etwa zwei Jahrzehnten prägte, die des „city beautiful movement“, die ihrerseits wiederum unter dem Einfluß europäischer Entwicklungen im Städtebau stand (Wilson 1980: 165-198, Hall 1989: 175-183, Albers in diesem Band).

### **Die amerikanische Situation**

In den Vereinigten Staaten von Amerika hatten sich Industrialisierung und Urbanisierung früher, rasanter und radikaler als in Europas Städten entwickeln können. Das weite Land bot viel Platz, Siedlungen konzentrierten sich an den Knotenpunkten der Eisenbahn oder dort, wo sich der Transport von Gütern über das Wasser günstig abwickeln ließ – und die Industrie boomte. Dazwischen gab es genug „Wildnis“ und ausreichend Fläche für neue Siedler – in seiner Jugend hat sich auch Howard kurzfristig als solcher versucht. Die Städte waren Immigrantstädte, New York war hierfür der Prototyp. Als wirtschaftliches Tor nach Europa und - andersum – als Tor für europäische Migranten in das ‚Land der unbegrenzten Möglichkeiten‘, entwickelte sich die Stadt schnell zur reichen Metropole, hatte aber ebenso schnell, um 1900, ein negatives Image, als Stadt der *slums*, der hoffnungslos überbelegten licht- und luftlosen Mietshausblöcke, als Stadt der Armut und Kriminalität. Man beschrieb sie entsprechend auch als „politischen und sozialen Körper einem Krebsgeschwür gleich“, als Stadt „sozialer Korruption und totalen Verfalls“ (Schlesinger nach Hall 1989: 34, Übers. UP). Diese Zustände provozierten bürgerliches Engagement, aber dies reichte nicht aus, um die Spanne zwischen Arm und Reich, Boom und Elend wirksam zu „harmonisieren“. Das Instrument der Zonierung – in Anlehnung an die Frankfurter Zonenbauordnung lokal adaptiert – diente der Abgrenzung privaten gegenüber öffentlichen Grund und Bodens, regelte jedoch nicht die Dichte der Bebauung. Gleichwohl bemühte sich die Politik, die Lebensbedingungen in den Mietshausblöcken zu verbessern: Ein Gesetz von 1901 kodifizierte Raumstandards, Feuersicherheit sowie Richtlinien für eine sanitäre (Mindest-) Ausstattung. Die individuelle baulich-räumliche Ausprägung der Quartiere war unter-

schiedlich, die negativen Erscheinungsformen einer Großstadt hingegen waren sich diesseits und jenseits des Atlantik durchaus ähnlich, denn insbesondere die Wohnsituation der Minderbemittelten war wegen der Überbelegung des vorhandenen Wohnraums desolat.

Chicago war neben New York, Washington oder Boston eine Stadt, die schon deshalb städtebaulich von Bedeutung war, weil hier wesentliche Elemente amerikanischer Architektur entstanden waren, nachdem die Stadt 1871 durch einen Brand weit gehend zerstört und es damit notwendig geworden war, über eine zeitgemäße Neugestaltung zu diskutieren. Kurz darauf, 1873, wurde die Stadt zudem vom Börsenkrach erfaßt – dennoch wurde die Stadt schnell wieder zum Drehpunkt einer massiven industriellen Entwicklung an der Schnittstelle zwischen dem agrarischen Osten und dem stärker urbanisierten Westen des Landes. In dieser Stadt boomte das Fabrik- und Eisenbahnwesen. Entsprechend wurde die Stadt zugleich zu einer reichen bürgerlichen wie zu einer proletarischen Stadt, gleichermaßen geprägt von Bürgersinn und einem blühenden Geschäftsleben wie von der Arbeiterklasse, einem aktiven Gewerkschaftswesen sowie schließlich einem ausgeprägten Gangstertum. In diesen Jahren des dynamischen Wachstums von Handel und Industrie war die Nachfrage nach einer Steuerung der Stadtentwicklung und neuen

Geschäftshausbauten entsprechend groß. Dies stimulierte gestalterische und bautechnische Innovationen. Ab dieser Zeit entstand die für viele Jahrzehnte in Architektur und Städtebau Richtung gebende Chicagoer Schule. Gegen Ende des Jahrhunderts hatte die Stadt zudem städtebaulich auf die nationale Diskussion verstärkt Einfluss nehmen können durch die fulminante Konzeption der Weltausstellung, die Columbian Exposition von 1893. Frederik Law Olmsted, der mit einer eigenständigen Gestaltung des Central Park in New York bereits in den 1850er Jahren in der westlichen Welt Aufmerksamkeit und große Anerkennung gefunden hatte, war zusammen mit seinem Mitarbeiter Henry Codman mit der Konzeption der Ausstellung beauftragt. Fasziniert von der Lage Chicagos am Michigan See, entwarfen sie zusammen mit Daniel Burnham und dessen Partner Root (schon!) damals den Plan eines „American Venice“ (s. Kunzmanns Beitrag in diesem Band), einer inszenierten Landschaft aus Kanälen, Basins und Lagunen, gesäumt von weißen Ausstellungspavillons, unter denen Sullivans Gebäude mit dem monumentalen Bogenportal

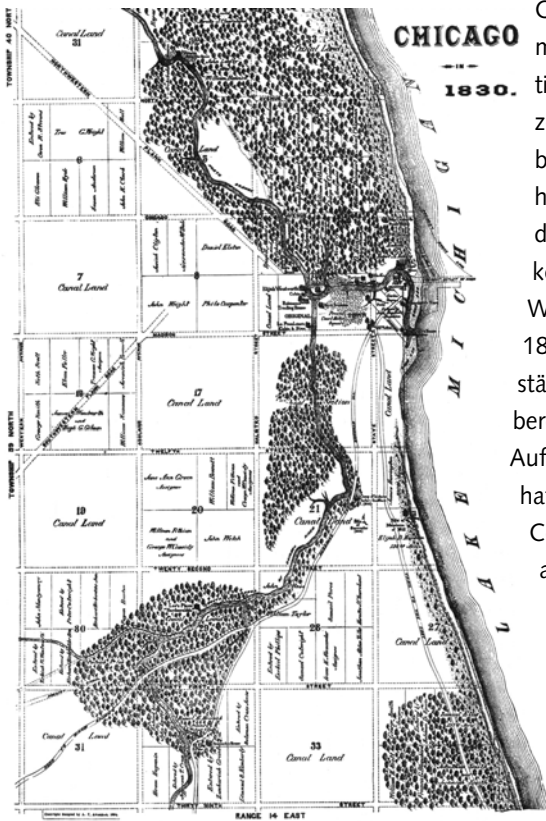


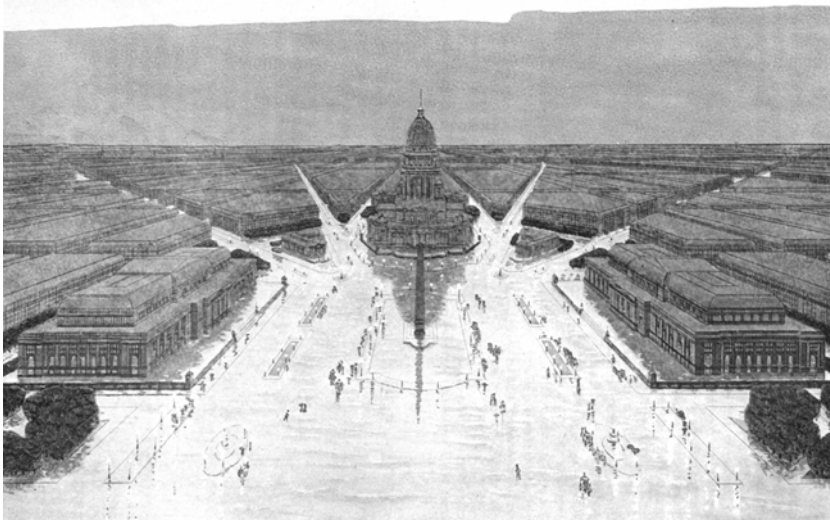
Abb. 6: Plan Chicago 1830  
(Quelle: Miller 1996: 54)

als Fassade dominierte. Auf diese Weise wurde ein vernachlässigtes Seeufer in eine Sensation aus Wasser und weißen Gebäuden verwandelt, gemäß Olmsted's Vorstellung einer Kombination von Städtebau und Landschaftsplanung. Dieses Konzept inspirierte mehr als ein Jahrzehnt später den Planentwurf von Burnham und Bennett, den die Handelskammer (Commercial Club) von Chicago im Jahr 1906 bei ihnen in Auftrag gegeben hatte. Das achsiale Straßenraster des Plans und die weitläufigen Plätze, das pompös-monumentale Rathaus sowie



**Abb. 7: Chicago, Wabash Ave., ca. 1905**  
(Quelle: Postkarte, Chicago Historical Society)

die eintönige Blockbebauung schienen nicht die Lösung für eine – hüben wie drüben – wahrhaftige Abkehr von der verdichteten Industrie- und Mietskasernenstadt zu sein: Eine großräumige Planung, die jedoch aufgrund ihrer strengen Ästhetik sich kaum für eine Übertragung auf europäische bzw. deutsche Städte eignete. Doch die *city beautiful*-Bewegung widmete sich, dem Ansatz vom „künstlerischen Städtebau“ verwandt, städtebaulichen Gestaltungsfragen, die eher dazu geeignet waren, auf mittelständische Wohngebiete zugeschnitten zu werden. Der Burnham-Plan für Chicago verstärkt diesen Planungsansatz, indem in ihm auch eine ausgeprägte städtische Grünflächenplanung integriert und ein hierarchisch gegliedertes Netzwerk von kunstfertig gestalteten Parks und grünen Wegesystemen vorgesehen war. Diese Planung basiert auf ersten Ansätzen aus den 1870er Jahre, die



**Abb. 8: Chicago Civic Center, Aquarell von Jules Guerin für den Plan of Chicago von Burnham und Bennett 1909** (Quelle: Hall 1989: 182)



**Abb. 9: Plan of Chicago, Grünflächenplan (Norden ist rechts)**  
(Quelle: Burnham/ Bennett 1909)

später durch die Südpark-Kommission weitergeführt wurde. Hegemann dokumentiert gleichwohl Ausschnitte aus dem Parksystem auch im Detail als vorbildhaft (Hegemann II:354, A 306, 308-321) und setzt die Qualität der der Bostoner Planung gleich. „Die Schaffung einzelner Parks und eines zusammenhängenden und die Stadt durchdringenden Parksystems ist nur die eine Hälfte der großstädtischen Parkaufgaben. Die andere und nicht weniger wichtige Hälfte liegt in der wirkungsvollen Organisation und Nutzbarmachung der Parks für den öffentlichen Gebrauch. Das gilt ganz besonders von den Parks im Innern der Stadt. Wenn die großen grünen Flächen in der Umgebung der Großstadt dem Ausflugs- und Erholungsbe-

dürfnis der Großstadtbevölkerung an Sonn- und Festtagen und an freien Nachmittagen dienen, so muß innerhalb der Stadt in sogenannter Kinderwagen-Entfernung, also 10 Minuten höchstens von jedem Hause ein gesunder Spielplatz gelegen sein, groß genug, um dem Großstadtkinde den Segen der freien Natur zu ersetzen und anziehend genug, um Kinder und Erwachsene dauernd zu jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter zu fesseln. Nachdem Chicago bereits in den 1870er Jahren ansehnliche Fundamente zu seinem heutigen ausgedehnten Parksystem gelegt hatte, blieb die Parkentwicklung in den 1880er Jahren stehen (...), in der (dann) neu einsetzenden Parkbewegung muß besonders das Werk der sogenannten Social Settlements oder Nachbarschaftshäuser hervorgehoben werden (...). Diese Parkbewegung zeigte, „daß große Dinge nur durch große ideale Anstrengungen entstehen können. (...) In diesem Zusammenhang muß des deutschen Einflusses gedacht werden, der aus den deutschen Kindergärten und ihren Sandhaufen für kleine Kinder zuerst in Boston und dann in anderen amerikanischen Städten wirkte. 1893 wurden in Chicago philanthropischerseits die ersten kleinen Spielgelegenheiten auf unbebauten Baustellen eröffnet.“ (Hegemann II: 354)

Als der Berliner Architekt Werner Hegemann mit der Organisation der Berliner Ausstellung im Jahr 1910 beauftragt wird, ist er im Jahr zuvor bereits mit einer ähnlichen Aufgabe in Boston betraut gewesen und hat dabei Erfahrungen für eine sol-



che Aufgabe sammeln können. Mit der Wahl Hegemanns war zugleich gewährleistet, dass internationale Beiträge nicht nur aus den Ländern Europas gezeigt wurden, sondern auch aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Den *state of the art* in der Planung zwischen Europa und den USA zur Diskussion zu stellen, sich über die neuesten Entwicklungen diesseits und jenseits des Atlantik zu informieren, schien lohnend.

### **Werner Hegemann – Werdegang, Professionalisierung und Aufgaben**

Die Art, wie die Berliner Ausstellung konzipiert und in die internationale städtebauliche Diskussion jener Zeit eingebettet war und werden konnte, ist zu hohen Teilen der Bildung und dem Verständnis Hegemanns nicht nur gegenüber der Architektur sondern insbesondere auch städtebaulicher Fragen im allgemeinen zuzurechnen. Werner Hegemann (1881-1936) war kein Architekt. Sein Interesse konzentrierte sich nicht auf den Entwurf von Gebäuden, vielmehr hat er sich im Lauf seines Studiums und späteren Lebens Wissen und Fähigkeiten in verschiedene Disziplinen angeeignet, die ihn insbesondere befähigten, ökonomische, soziale, organisatorische und schließlich auch ästhetische Aspekte der Planung zu reflektieren.

In einem 1916 datierten Lebenslauf schreibt Hegemann: „Mein Studium stand unter dem glücklichen Einfluss des verstorbenen (angeheirateten Onkels, UP) Otto March – Dr. March war Ordinarius der Fakultät Architektur an der Technischen Universität Berlin. Neben seiner Lehrtätigkeit unterhielt er ein eigenes Büro und war zugleich – inspiriert durch die Einrichtung einer Distriktverwaltung zur Schaffung eines Groß-Bostoner Parks im Jahr 1893 – ein enthusiastischer Verfechter der Idee der Gründung eines Verbandes Groß-Berlin als Selbstverwaltungsorgan, das 1911 – als freiwilliger Zusammenschluss (Erg. UP) – auch zustande kam“ (BG-AS 1584.92.1/3).

Hegemann studiert zunächst in Berlin für kurze Zeit Philosophie und Geschichte (Crasemann Collins 1996: 2), reist im Anschluss 1898-1902 durch Europa und Nordafrika und setzt sein Studium erneut in den Jahren 1902 und 1903 fort, erst in Paris und im Jahr darauf in München. Noch 1904 geht er auf Empfehlung seines Pariser Lehrers Charles Gide nach Philadelphia (1904/05) und lernt bei Simon N. Patten mit dem Schwerpunkt der Sozialökonomie eine neue Richtung in diesem Fach kennen. Nachdem er zwischenzeitlich nach Europa zurückkehrt und in München mit einer Arbeit über die Goldwährung Mexikos promoviert, reist er 1908 erneut nach Philadelphia, wo er bei der Stadt mit einer Untersuchung über Lebensbedingungen in *slums* volontiert. Anschließend verfasst er für New York eine ähnliche Studie. Seinem Onkel in Berlin berichtet er von dort über die New Yorker Ausstellung zu Fragen städtebaulicher Verdichtung. Schon kurz darauf nimmt er eine Einladung nach Boston an, um in dem Komitee für die Ausstellung „Boston 1915“ mitzuwirken. Dabei arbeitet er mit einer Reihe führender amerikanischer Architekten, Stadt- sowie Landschaftsplanern zusammen, mit Daniel H. Burnham, den Herren

Olmsted, Charles Mulford Robinson sowie John Nolen, ebenfalls ein Schüler Patens. Der Bostoner Architekt Edward Filene macht ihn zum Sekretär der dortigen Städtebau-Ausstellung (Crasemann Collins 1996: 3; BG-AS 1584.92). Aufenthalt und Aufgabe in Boston erwiesen sich für Hegemann als prägend – von Bedeutung waren sie vermutlich für die Stadtplanung generell.

Noch im November 1909 wird Hegemann zum Generalsekretär der Berliner Ausstellung ernannt, die nun den Rahmen für die Präsentation der Wettbewerbsarbeiten bilden sollte. Diese Aufgabe bringt ihn umgehend mit einer Vielzahl bedeutender Vertreter des europäischen Städtebaus und deren Ideen in Verbindung. Dabei kann er auch bestehende Kontakte ausbauen. Anschließend kehrt Hegemann in die Vereinigten Staaten zurück, hält eine Reihe von Vorträgen in insgesamt 15 Städten und nutzt am Schluß das Angebot, sich für ein halbes Jahr in Oakland und Berkeley aufzuhalten.

Kaum zurück, geht er erneut auf Reisen, über Tokio, Canton, Sydney, Melbourne und Adelaide. Auf seinem Rückweg – mitten im Ersten Weltkrieg – wurde er einige Monate in Mozambique (Ostafrika) interniert. Noch 1916 kehrt er erneut in die Vereinigten Staaten zurück, wo er mit Elbert Peets, einem Landschaftsarchitekten in Milwaukee, Wisconsin, bis zum Jahr 1922 ein Büro betreibt und wo sie mit der Planung verschiedener kleinerer Gartenstadtsiedlungen beauftragt werden. Zusammen veröffentlichen Hegemann und Peets 1922 „The American Vitruvius“, ein opulentes Œuvre über Stadtbaukunst, „an architects’ handbook of civic art“. Ziel war einen Thesaurus zu erstellen, eine repräsentative Beispielsammlung der Stadtbaukunst (*civic art*). Zunächst beziehen sich die Autoren auf Camillo Sitte, stellen dann jedoch in thematisch geordneten Kapiteln stadtbaukünstlerische Projekte aus der ganzen Welt vor (vorrangig jedoch aus den USA und Europa) – vom Siedlungsbau bis zu repräsentativen Stadtanlagen: insgesamt 1.203 Abbildungen,

gezeichnet oder als reproduzierte Fotos, in Grundriss, Ansicht und/oder Schnitt. „Mit Peets teilte er (Hegemann) eine Architektur- und Planungs-Philosophie, die von einem starken sozialen Impetus geprägt war ebenso wie von praktischen Überlegungen und ästhetischen Wertvorstellungen“ (Crasemann Collins 1988: XII). Nach dem ersten Weltkrieg erschienen, war die Resonanz auf dieses Sammelwerk in Deutschland jedoch verhalten, denn nach Kriegsende kehrt man dem Kaiserreich und seinen Traditionen weitgehend den Rücken und orientiert sich in Städtebau und Architektur an den neuen Formen der Moderne, der neuen

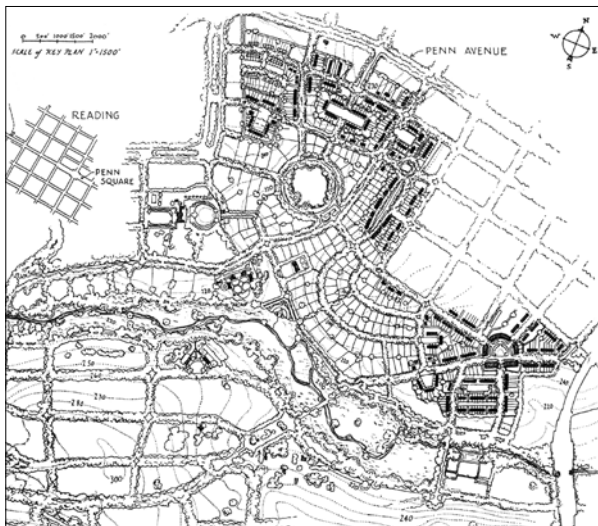


Abb. 10: Übersichtsplan Wyomissing Park (Ausschnitt)  
 (Quelle: Hegemann/Peets 1922: 281)

Sachlichkeit. Künstlerischer Städtebau oder „civic art“ waren zu diesem Zeitpunkt kaum mehr von Relevanz, oder erhielten durch die Moderne neue Akzente.

Nach einem Aufenthalt in Süd-Amerika, wo er wiederum zahlreiche Vorträge hält, übernimmt Hegemann 1924 in Berlin schließlich die Redaktion und Herausgeberschaft von „Wasmuths Monatshefte für Baukunst“ und „Der Städtebau“, eine Aufgabe, die man ihm angeboten hatte. Hegemann baut die Zeitschrift in den folgenden Jahren zu einem führenden Fachorgan aus. In dieser Zeit schreibt Hegemann auch sein berühmtes Buch „Das steinerne Berlin“, eine massive Anklage städtebaulicher Missstände in der Mietskasernenstadt und zugleich eine detaillierte Bau- und Sozialgeschichte Berlins. Als Publizist verfasst und veröffentlicht Hegemann zudem oft unter Pseudonym zahlreiche Schriften gegen Hitler – unter anderem in der „Weltbühne“ – und wird somit als engagierter Widersacher bald Ziel einer von Hass erfüllten nationalsozialistischen Presse. Als er im Mai 1933 sieht, wie auch seine Bücher öffentlich verbrannt werden, entscheidet er sich umgehend, Deutschland zu verlassen: Er übersiedelt mit seiner Familie nach New York, wo er 1936 im Alter von 55 Jahren stirbt. Zwei Jahre später, 1938, erscheint posthum noch sein dreibändiges Werk ‚City Planning: Housing‘.

### **Transatlantischer Dialog**

Mit seiner „Welterfahrung“ und den häufigen Reisen zwischen Europa und den Vereinigten Staaten von Amerika war Hegemann zweifelsohne ein kompetenter Vermittler zwischen der Alten und der Neuen Welt. Vertieft wurde der Dialog jedoch noch dadurch, dass Hegemann über das Interesse an formalen Fragen des Städtebaus hinaus auch an den ökonomischen und sozialen Zusammenhängen von Stadt und Stadtplanung eine intensive Neugier entwickelt hatte. Wenn man seine Unterlagen, soweit sie zugänglich sind\*, durchsieht, hat seine Arbeit gelegentlich auch sehr akribische Züge – so studiert er bei seinem Aufenthalt 1909 in Boston Straßenführungen, und verliert sich dabei scheinbar in endlose Details. Dabei erwirbt er sich diese Genauigkeit zugunsten wichtiger Erkenntnisse beispielsweise über den Zusammenhang von Zentrum und Peripherie einer Großstadt (Boston), d.h. dem Verhältnis von Erreichbarkeit und dem Prozess der Suburbanisierung zu einem Zeitpunkt, zu dem in Europa die Stadt noch kompakt ist und nur zögerlich die ersten Gartenstädte am Rand der Städte entstehen. Verkehrsfragen werden später ein Schwerpunktthema im zweiten Teil des Ausstellungsbandes.

Als Hegemann 1909 die Organisation der Berliner Ausstellung übernimmt, hatte er sich auch – über die Kenntnis der Orte diesseits und jenseits des Atlantik hinaus – Einsicht darüber erworben, wie eine solche Ausstellung didaktisch aufzubauen sei. Als er für die Bostoner Ausstellung tätig wird, hatte er im Mai 1909 über die Ausstellung in New York geschrieben, „die erste Städtebau-Ausstellung (planning exhibition), (sei) ... eine hervorragende Arbeit, vielleicht die erste ihrer Art auf der Welt und weltweit beispielhaft“ (BG-AS 1584/92). Für die Bostoner Ausstellung fragt er sich,

wie ein entsprechendes didaktisches Konzept auszusehen habe, damit sie „eine gewisse Dramatik aufweist sowie spannend und überzeugend“ ist. Sowohl der Fachwelt wie der Öffentlichkeit sollte sie nützen, wobei die Öffentlichkeit schrittweise auf den komplexen Charakter des Gegenstandes hinzuführen sei, auf einen sorgfältig aufgebauten Höhepunkt zuzugehen habe, der es (dem Besucher) unmöglich mache die Ausstellung zu verlassen, ohne dass ihm das dringende Bedürfnis zu Handeln „eingehämmert“ worden sei. Außerdem reflektiert Hegemann, welcher Art Informationen und Material sein müssten, um eine Ausstellung, die durch und durch wissenschaftlich strukturiert ist, für die Bevölkerung einer Stadt interessant und attraktiv zu machen. Diese Betrachtungen führen ihn zu einer Definition von Stadtplanung als einem Gegenstand, der all das beinhaltet „was einen gemeinschaftlich genutzten Ort für die Bürger wünschenswert und zur Heimat macht“ (BG-AS 1584.86). Seiner Meinung nach gehören dazu die Frage nach Haus und Wohnung, dem Kampf gegen die Rauchplage (d.h. gegen Luftverschmutzung), Spielplätze, Möglichkeiten für die Errichtung von Clubs für die arbeitende Bevölkerung, ... , Vergnügungsstätten (dance halls), Schulen (auch) für Immigranten, Siedlungen, Krankenhäuser, Wohlfahrts-einrichtungen und vieles andere“ (a.a.O.).

Hegemann war somit überzeugt davon, dass es nicht ausreicht entwerfen zu können, um ein guter Planer zu sein, sondern dass es ebenso erforderlich ist, sich mit Fragen der Umwelt, mit wirtschaftlichen und sozialen Belangen sowie mit technischen und administrativen Dingen auseinanderzusetzen. Außerdem gälte es darüber nachzudenken, wie er seine Arbeit den Menschen präsentiert und schließlich auch mit der Bevölkerung als Betroffene und Nutzer kommuniziert.

Wie weit nun die Berliner Ausstellung diesen seinen Kriterien entspricht, ist nicht deutlich und hier auch von nachrangiger Bedeutung. Der Grundriss der Ausstellung zeigt eine gemischte Abfolge von Themengruppen und Stadtpräsentationen (Becker (1992: 122). Dass die Arbeiten und Materialien zu Berlin an besonders repräsentativer Stelle – in der Eingangshalle zusammen mit Wien und im Mittelsaal des 1. Obergeschosses mit Paris und Budapest – gezeigt werden, ist selbstverständlich, waren diese Städte als Metropolen gleichwertig und durch ihren Umbau im 19. Jahrhunderts auch am ehesten vergleichbar.

Ergiebiger ist, die beiden Bände über die Ausstellung auszuwerten, obgleich sie nicht die Ausstellung als solche im Sinne eines Katalogs wiedergeben. Der erste Band handelt vorrangig von der Berliner Stadtentwicklung mit zahlreichen Exkursen zu anderen Städten in Europa und Amerika. Der zweite Band thematisiert insbesondere zwei Schwerpunkte – städtische Verkehrssysteme sowie Grün- und Freiflächenplanung, jeweils mit Hinweisen auf Beispiele in europäischen und amerikanischen Städten. Lewis Mumford (1979/II: 828) nennt die Bände später in seiner „Geschichte der Stadt“ die „besten Dokumentationen über Stadtplanung und Wohnungsbau vor dem ersten Weltkrieg“.

Hegemann war ein ausgezeichnete Kenner Berlins, zugleich aber ein heftiger Kritiker der jüngsten Entwicklung dieser Stadt als Industriemetropole, als Stadt

der Spekulation, als „verschlammte“ Stadt (I: 81), die sich in der hoch verdichteten Mietskasernenstadt manifestierte. Der erste Band beginnt jedoch zunächst mit der Schilderung Berlins und seiner Entwicklung von einer bescheidenen preußischen Garnisons- und Residenzstadt zu einer Stadt des Klassizismus, verschönert durch repräsentative Bauten des Architekten Friedrich Schinkel unter der Regentschaft Friedrich Wilhelms III („Die Monumentalstadt“, Band I, 114 ff). Im späten 19. Jahrhundert unterliegt sie schließlich dem Wandel zur Industriestadt und kaiserlichen Metropole. Dieses rasante Wachstum zwingt notwendigerweise dazu, so Hegemann, die weitere Entwicklung stärker zu steuern – der Wettbewerb ist ein Mittel, um ein Bild von einer möglichen zukünftigen Entwicklung zu entwerfen. Aber auch die Gründung von Groß-Berlin, einer erweiterten Metropole, in der eine einheitliche Bauordnung trotz vorhandener kommunalen Grenzen gilt, wo die Verwaltung in einer Hand liegt – ähnlich dem Verband von Groß-Boston – dient diesem Zweck.

Zugleich stellt Hegemann in diesem Band Berlin auch anderen Städten Europas und Nordamerikas gegenüber, er vergleicht sie statistisch mit Paris, Wien, London, New York oder Chicago (Band I: Abb. 107), mit der *downtown* Bostons und deren Erweiterung durch eine großbürgerliche Bebauung am umgestalteten Charles River (wofür wiederum die Hamburger Binnenalster als Vorbild gedient hatte). Downtown und Back Bay schildert er, gemäß seiner Studien, umgeben von einem endlos sich in die Fläche ausbreitenden Angebot an niedrig geschossiger Wohnbebauung und preiswerten „Gartenstädten“ („City, Slums und Millionärsviertel im inneren Boston“, Band I: Abb 23). Hegemann vergleicht die Berliner Situation aber nicht nur mit Beispielen des Wohnungsbaus. Er zeigt anhand eines Plans über Grundeigentum das Verhältnis zwischen Grundbesitz und Verkehrssystemen und stellt dabei Berlin Boston mit seiner elektrischen Straßenbahn gegenüber indem er die räumlichen Auswirkungen dieses Verkehrsmittels erläutert (Band I: 55).

Drei Zitate auf der Titelseite des zweiten Bandes dokumentieren sein Engagement und seine eigene fachliche Position in dem Willen, die Missstände zu lindern bzw. zu beseitigen:

*„Die besitzenden Klassen müssen aus ihrem Schlummer aufgerüttelt werden; sie müssen endlich einsehen, dass, selbst wenn sie große Opfer bringen, die nur eine mäßige, bescheidene Versicherungssumme ist, mit der sie sich schützen gegen die Epidemien und gegen die soziale Revolutionen, die kommen müssen, wenn wir nicht aufhören, die unteren Klassen in unseren Großstädten durch die Wohnungsverhältnisse zu Barbaren, zu tierischem Dasein herabzudrücken.“*

(Gustav von Schmoller)

*„Berlin müssen wir zuerst erobern; dann kann auch den anderen Städten geholfen werden“ und „Es ist die allgemeine nationale Sache, die wir vertreten. Und unser Ziel muss das größte sein, das in der Gegenwart unserem Lande gestellt ist: Unser Volk emporzuheben aus dem Stände und den Gesinnungen des Proletariats zu der Stellung des Staatsbürgers.“*

(Rudolf Eberstadt)

Im diesem zweiten Band behandelt Hegemann jene zwei Themen, die mittlerweile – neben dem Engagement für das städtische Wohnen – von zentraler Bedeutung

sind: Verkehrs- und Grünflächenplanung. Aus der Ausstellung dokumentiert Hegemann Beiträge zum Großstadtverkehr für Berlin, London und New York, für Stockholm und München, Wien, Paris und Budapest. In Düsseldorf kamen noch die Pläne von Burnham und Bennett für Chicago hinzu.

Die Verkehrsplanung betrachtet Hegemann als Schlüsselfrage der Stadtentwicklung. Seine Erfahrungen aus den Vereinigten Staaten lassen ihn zudem zu einem Verfechter der dezentralisierten, radialen Stadtstruktur werden, weil die Bevölkerung in ihr stärker mit der Natur in Berührung kommt. Dazu bedarf es neben einem radialen Verkehrskonzept einer extensiven Parkpolitik, die den städtischen Organismus strukturiert. Auf diese Weise wird es den Bewohnern ermöglicht, Sport und Erholung zu einem Teil ihres täglichen Lebens zu machen. Angebote für sportliche Aktivitäten im Wohnumfeld zu unterstützen bedeutet für Hegemann zugleich, die Bebauung entsprechend zu ordnen und auf diese Weise die Wohngebiete zu durchlüften.

„Beinahe alle neuen Errungenschaften des Städtebaus, die an Stelle der konzentrierten Städte (...) die dezentralisierten Städte der Neuzeit gestellt haben, wurden in England und Amerika gemacht. Dort entwickelte sich seit dem 17. Jahrhundert ein neues Verkehrswesen; auf Grund dieses Verkehrswesens kam es zur Trennung von Wohn- und Geschäftsstadt, zur Zentralisation der Geschäfte in der City und zum Auseinanderschwärmen der Wohnstätten in gartenstadtartige Vororte. Der an die freie Natur gewöhnte Bewohner dieser dezentralisierten Großstädte stellte neue, bis dahin unerhörte Anforderungen an Freiflächen, und dank der durch Kleinhaus und gartenmäßige Verwendung niedrig bleibenden Bodenwerte konnte es zur Planung und Entstehung von großen Parksystemen mit radialer Durchdringung des städtischen Organismus kommen, die Natur und Luft auch bis in die aus früheren städtebaulichen Epoche verbliebenen und sich schnell in Geschäftszentralen wandelnden Altstädte zu tragen anfangen. (...) Diese neue Behandlung der Freiflächen wiederum förderte ganz neue Gedanken über die Verteilung und Gruppierung der öffentlichen Gebäude und der Orientierung und Durchlüftung der Wohnstraßen zutage, wobei (...) die ‚briefmarkenartig‘ verteilten ‚Schmuckplätze‘ (...) ersetzt werden durch planvolle Zusammenfassung der Freiflächen zu zusammenhängenden, ganze Quartiere durchlüftenden Streifen. – Diese ganz neuartige Entwicklung des Städtebaus in den anglosaxonischen Ländern steht und fällt mit der Entwicklung des modernen Verkehrswesens (...)“ (Hegemann 1913/II: 156-157).

In die Darstellung der beiden Themenkomplexe Verkehrs- und Transportwesens (Band II: 155-336) und Freiflächen (Band II: 337-397) integriert Hegemann eine Analyse der europäischen Stadtplanung und nutzt die Geschichte dabei, um moderne Probleme oder Entwicklungen zu erklären – sowohl anhand der europäischen Städte und Metropolen wie an amerikanischen Beispielen. Außerdem erläutert er die Prinzipien zentraler und dezentraler Stadtstrukturen in vorindustriellen Zeiten und deren Einfluss auf die Stadtplanung.

Zu Beginn des Kapitels über die Freiflächen zitiert er verschiedene Pläne aus den Vereinigten Staaten: Dabei unterstreicht er die Rolle des Sports als eine Möglichkeit (sozialer) Assimilierung. In diesem Kontext verweist er auf den Plan von Charles Eliot für Boston und die Vernetzung von Parks und Spielflächen, die diesen Plan kennzeichnen (s. auch Petz 1986, 1997). Mit der dramatischen Situation in Berlin vor Augen plädiert Hegemann für ein neues Verfahren, städtische Siedlungsgebiete zu strukturieren, in dem Grünräume identifiziert werden und er schlägt vor – in der Kenntnis, dass solch ein Ziel zu erreichen lange dauert –, die betroffenen Gemeinden mit der Stadt Berlin in einem Verband zusammenzufassen, um diesen Plan zu realisieren. In diesem Kontext



**Abb. 11: Grünflächenplan für Boston, Charles Eliot, Planung 1903**

(Quelle: Eliot 1902, Faltblatt)

zitiert er erneut den Plan für Chicago, aber auch Beispiele wie den Plan des Beigeordneten Robert Schmidt, dem späteren Direktor des Siedlungsverbandes, für die Stadt Essen, der bereits – so Hegemann – zu diesem Zeitpunkt erfolgreich umgesetzt wird (vgl. II: 357 und 389; A 398). Weiter geht Hegemann auf die Gestaltung von Flächen hinsichtlich ihres Gebrauchs ein und erwähnt die Kosten, die für den Erwerb für Grund und Boden erforderlich sind – ebenso wie er über die Rolle der lokalen Verwaltung und deren notwendige Kompetenzen reflektiert.

Er beschreibt auch den Plan von Charles Eliot für Boston sowie, ausführlich, die Parks der bereits vor dem Burnham/Bennett-Plan tätigen Chicagoer Südpark-Kommission (II: A 306, 308-314, 316-321). Aber auch Beispiele aus New York werden aufgeführt, darunter natürlich der Central Park (A 408), Konzepte aus Philadelphia, Washington und anderen Städten und zahlreiche Einzel-Projekte der berühmten Gebrüder Olmsted, Brookline-Boston, wie den Entwurf einer Gartenvorstadt für Boston von 1884 (II: A 299), Planung und Realisierung des Sumpfflüßchen-Parks in Boston von 1892 („Muddy River“; II: A 300-302), Franklin Park, Boston 1891 (II: A292) beispielhaft zwei Squares in Chicago, „Park Number Fourteen“ und „Park Number Two“ (II: A304, 305), sowie den Plan von Chicago selbst (II: A 214-216 ; A 329 und 330).

### **Fragen der Stadtplanung als theoretischer Diskurs nach 1900**

Wohnungsfragen, Verkehrsplanung und Freiraumpolitik sind somit um 1910 die wesentlichen Themen in dem Bemühen um ein verbessertes Leben in der Großstadt. Entsprechend fördert die allgemeine Diskussion die Entwicklung der Disziplin Städtebau und Stadtplanung. Es gilt, die Reformansätze zu nutzen. Es werden Visionen für ein neues, von Zwängen befreites Leben entworfen sowie nach neuen Wegen zum Abbau gesellschaftlicher Differenzen gesucht. Doch auch das Leben im Haus sollte, befreit von den muffigen Einrichtungen des vergangenen Jahrhunderts, durch die Rückkehr zur handwerklichen Produktion dem alltäglichen Leben Helligkeit und Licht geben – eine Idee, die sich gut mit den Idealen des Deutschen Werkbundes und dem Bau von Gartenstädten verbinden ließ. Damit kam die Verbindung von Kunst und Handwerk insbesondere in der Realisierung der Gartenstadt dem Wunsch nach einem künstlerisch gestalteten Städtebau entgegen. Beide, die Stadt im Grünen und künstlerischer Städtebau waren willkommene Entwürfe und vermutete wirksame Heilmittel gegen die Industriestadt. Das erste Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts war somit für viele Menschen Motivation im Städtebau neue Wege einzuschlagen. Eine zwar durchaus kritische zugleich aber zuversichtliche Stimmung hatte sich breit gemacht – bis die Niederlagen des Ersten Weltkriegs dieser Zuversicht ein Ende bereiteten.

Die Sichtweise analog der Beschreibung, die Hegemann von der amerikanischen Stadt liefert, bestätigt sich: Sie als radiales, und damit offenes System zu sehen, bei dem sich die suburbane Entwicklung entlang von Radialen des Ver-



kehr vollzieht, setzt sich durch, denn es ist gegenüber dem konzentrischen System in der Lage einen Dialog zwischen Stadt und Land zu führen sowie den Freiraum in die Stadt zu holen und ihn als Netzwerk zu nutzen. So das Modell. Die Pläne für Boston und Chicago demonstrierten, dass dies in die Praxis umzusetzen auch intendiert ist.

Die ausgestellten Pläne machten deutlich – wie bei Hegemann dokumentiert –, dass Verkehrssysteme – Schiene wie Straße – als lineare Verknüpfungen von Orten Netze bilden. Freiflächen jedoch als Netzwerk zu entwickeln ist nur dann möglich, wenn die einzelnen Flächen untereinander durch grüner Bänder verbunden, bestehende Korridore dafür erhalten oder geschaffen und beide mit der Stadtstruktur verknüpft werden. Das radiale System bietet die Gelegenheit, die Stadtstruktur nach diesen neuen Erkenntnissen zu gestalten und von der Stadt aus den Zugang zu Natur und Freiraum zu verstärken. Dieser potentielle Wandel in der Betrachtung städtischer Raumstrukturen wird von verschiedenen neuen Ideen und Konzepten unterstützt und vorangebracht:

- Howards Konzept verlagert bewusst die zu errichtenden Gartenstädte ins grüne Umland der Metropolen, sein Ziel ist, die Vorteile des Landes mit denen der Stadt zu verbinden: Ein sich ergänzendes, dezentrales Siedlungsmodell.
- Das Bedürfnis der Städter nach einem verstärkten Kontakt mit der Natur in der Industriestadt stimuliert Bemühungen, den Zugang zur Natur zu verbessern, Stadt und Natur gleich berechtigt nebeneinander zu behandeln und den Austausch untereinander zu ermöglichen .
- „Licht, Luft und Sonne“ – und damit die Wirkung des Sport – werden als Mittel gegen Krankheiten und Seuchen eingesetzt, ein Mittel, das die Gesundheit stärkt und die Lebensbedingungen gegenüber einer von Krankheit und Mangel geschwächten Bevölkerung wieder herstellt.

### **Praktische Anwendung: Boston und das Ruhrgebiet**

Charles Eliot, Autor des Plans für Boston, fasst dies so zusammen: „Der Park (...) sollte Ort der Ruhe und Erholung sein für Menschen, die keine Zeit oder auch nicht die Kraft haben, sich oft auf zu machen um in der Landschaft draußen Erholung zu finden. Der müde Städter sollte nach der Arbeit schnell die Möglichkeit haben sich in der Natur zu erholen, Frauen und Kinder sollten in der Nähe der Wohnung einen Naturraum haben, wo sie den Tag oder Nachmittag in Ruhe verbringen oder spielen können. Dort sollte es so ruhig als möglich sein und alles sollte so gestaltet sein, dass der Friede des Landes den Geist erfreuen kann und uns die Stadt vergessen macht“ (Eliot 1999: 228, Brief v. 10. Mai 1888). Nicht nur dem wohlhabenden Bürgertum sollte dies zu kommen, sondern auch dem Arbeiter und seiner Familie.

Ab 1892 entwickelte Charles Eliot, ein junger Landschaftsplaner, der im Büro der Firma Olmsted kurz gelernt, sich aber bald selbständig gemacht hatte, einen Plan

für ein Netzwerk von Parks, Wasserflächen, Frei- und Grünräumen unter Einbeziehung der Küste für die Großstadt Boston, in dem Parks und Freiflächen untereinander durch grüne Achsen, Wege oder von Grün gesäumten Tälern verbunden wurden. Eliots Plan für die Großstadtregion von Boston wurde, wie gesagt, auf der Ausstellung in Berlin bzw. Düsseldorf gezeigt und hat möglicherweise mehr noch als der Plan von Chicago Aufmerksamkeit erregt. Hegemanns Onkel, March, war die Bostoner Planung schon vor der Auslobung des Wettbewerbs bekannt gewesen.

Anlässlich der Ausstellungseröffnung in Düsseldorf wurde eine Vortragsreihe organisiert sowie eine Besichtigungsfahrt arrangiert mit dem Ziel, die Schaffung eines rechtsrheinischen Nationalparks zu diskutieren. Zu einer ersten, vertraulichen, Besprechung in dieser Sache im September 1911 hatte man auch den Geschäftsführer der Städtebauausstellung, Dr. Hegemann, in den „Arbeitsausschuß zur Erhaltung und Erschließung von Grünflächen im rheinischen Industriebezirk zu Düsseldorf“ eingeladen. Hegemann hielt „einen längeren Vortrag (...), in dem er seine Erfahrungen und Beobachtungen in der Anlage und Schaffung von Wiesen- und Waldgürteln in den amerikanischen Gemeinwesen darlegte und diese auf das Industriegebiet des hiesigen Bezirks an der Hand von Karten übertrug“. Hegemann beschreibt in seinem Vortrag den Plan für Groß-Boston als ein besonders schönes System öffentlicher Grünflächen, das man bereits seit 1893 zu erhalten und zu pflegen beschlossen hatte. Dies wäre gelungen, weil durch den Zusammenschluss einer Vielzahl von Städten und Gemeinden die Last der Pflege sich auf viele Träger verteilen. Im Falle Bostons lobt Hegemann zudem die Gestaltung der Landschaft, die Führung der Wege, die Betonung von Baumgruppen, die Einbindung von Wasserflächen und sogar eines aufgelassenen Steinbruchs, der ebenfalls in das System integriert werden sollte. Hegemann konstatiert ein zunehmendes Bedürfnis von Seiten der Bevölkerung, sich im Freien zu betätigen, Sport zu machen, zu Wandern, zu Reiten, Rad zu fahren – aber auch Freude am „Wagen- und Automobilfahren“ zu haben. In Amerika, so Hegemann, habe er zudem beobachtet, dass es „neben der Freude am eigenen Heim vielleicht kein wirksames Gegengift gegen Schwierigkeiten sozialer Natur, als gemeinsame Interessennahme verschiedener Gesellschaftsschichten an edelen sportlichen Bestrebungen“ gibt (Vortrag Düsseldorf, 29.09.1911, StA Duisburg).

Die Darstellung Hegemanns zu diesem Plan hat die Gründung einer Kommission stimuliert, die in der Tat ihr Ziel darin sah, einen Nationalpark für den rheinisch-westfälischen Industriebezirk zu schaffen. Diese Initiative führte nach dem ersten Weltkrieg im Jahr 1920 – allerdings mit veränderter Zielsetzung – schließlich zur Gründung des ersten regionalen Planungsverbandes in Deutschland, des Siedlungsverbands Ruhrkohlenbezirk (SVR). Dessen Hauptaufgaben wurden darin gesehen, auf regionaler Ebene für den Erhalt von Grün- und Freiraum zu sorgen sowie die Verkehrsstruktur der Region zu verbessern - analog zu den Themen des zweiten Bandes der Hegemannschen Dokumentation. Im Revier galt es in der Tat, ein effizientes Verkehrsnetz zu schaffen und damit die wirtschaftliche Zukunft der Region

zu sichern, sowie die für die Gesundheit der Bevölkerung erforderlichen Grünräume zu erhalten und auszubauen (Petz 1986, 1995). Dies ist bis heute die Grundstruktur für eine Wirtschaftsregion, die an der Wende zum 21. Jahrhundert zwar massiv von der De-Industrialisierung betroffen ist, deren System von Freiräumen jedoch über die Jahrzehnte hinweg nach und nach von einem Fleckenteppich aus Einzelstandorten zu einer Art Netzwerk entwickelt werden konnte und noch wird. Der Emscherpark, diese Addition aus höchst verschiedenartigen Grünflächen, läßt sich inzwischen als Rückgrat für eine regionale Parklandschaft nutzen, die zusammen mit dem Verkehrsnetz nun die Basis bildet, für zukünftige Entwicklungen neue räumliche Angebote bereit stellen zu können.

Das lange Jahrzehnt zwischen der Jahrhundertwende und dem Ersten Weltkrieg hat, so läßt sich feststellen, die Disziplin Städtebau und Stadtplanung in den USA und in Europa gestärkt sowie im Bemühen, die städtische Umwelt den modernen Entwicklungen anzupassen, befördert – und dies im gegenseitigen Austausch. Nach dem verlorenen Krieg 1918 war in Deutschland aus einem (verspäteten) Kaiserreich die Republik von Weimar geworden, das russische Zarenreich durch die Revolution beseitigt. Das öffnete den Weg für die Realisierung einer in Europa von sozialistischen Ideen getragenen „absoluten“ Moderne, die sich traditioneller Strukturen weit gehend entledigen wollte; das öffnete zudem den Weg in eine Neue Sachlichkeit in Architektur und Städtebau und das öffnete schließlich der Möglichkeit den Weg, analog zu den von Henry Ford entwickelten Produktionsverfahren auch durch einen rationalisierten Siedlungsbau in Europa der allgegenwärtigen Wohnungsnot zu begegnen. Am Krieg hatte Amerika Anteil, aber er fand in Europa statt und Amerika gehörte zu den Siegermächten. Der – nach wirtschaftlicher Stagnation und Ruhrbesetzung – schon fast abrupte Übergang in die städtebauliche Moderne war zudem begünstigt durch den Einfluß aus den Niederlanden, die, vom Krieg betroffen jedoch an ihm nicht beteiligt, sich bereits neuen Ansätzen in der Stadtplanung geöffnet hatten. Das erleichterte insgesamt den Blick über die Grenzen, auch in die nun etablierte Neue Welt, die mittlerweile eine Welt des „Fordismus“ und „Amerikanismus“ war. Vor Ort galt es, sich dies auch anzusehen: Schmidts Stellvertreter in Essen, Rappaport, studierte Straßenführung und Straßenbau in den 1920er Jahren auf mehreren Reisen in die Vereinigten Staaten, der Berliner Stadtbaurat Martin Wagner und Ernst Reuter, Stadtrat für Verkehrswesen, informierten sich vor Ort über die Moderne, über neue Transport- und Verkehrssysteme, über Architektur, Siedlungs- und Hochhauswesen oder die Dynamik der amerikanischen Großstadt, an der die Dynamik der Wirtschaft abzulesen war (Barclay 2000: 101). Es gab jedenfalls wieder genug Fragen über die sich Planer aus Europa und Amerika auf dem Internationalen Städtebaukongress 1924 in Amsterdam und ein Jahr später, 1925, in New York auszutauschen wußten. Robert Schmidt konnte dort bereits über eine sich als erfolgreich abzeichnende Landesplanung im Ruhrgebiet berichten - ihr Einfluß auf die später unter Roosevelt im Rahmen des

New Deal initiierte Planungs- und Gestaltungsaufgaben der Tennessee Valley Authority (TVA) ist belegt (Pepler 1967).

Die Radikalität des Wandels zur Neuen Sachlichkeit hingegen mobilisierte schließlich in Deutschland erneut konservative Kräfte, derer die Moderne und ihre Vertreter gehofft hatten, sich entledigt zu haben. Werner Hegemann ist 1936 in New York im Exil gestorben. Die weiteren Entwicklungen, auch in der Stadt- und Landschaftsplanung, blieben ihm, dem frühen Gegner Hitlers erspart, doch man lernte weiterhin vom Anderen.

## Literatur

- Barclay, David E. (2000), Schaut auf diese Stadt. Der unbekannte Ernst Reuter, Berlin  
 Becker, Heidede unter Mitarbeit von Sabine Knott (1992): Geschichte der Architektur und Städtebauwettbewerbe, Stuttgart u.a.  
 BG: Berlinische Galerie, Nachlass Hegemann  
 Burnham, Daniel H. und Edward H. Bennett (1909): Plan of Chicago (reprint 1970)  
 Collins, George R. und Christiane Crasemann Collins (1986): Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning. New York  
 Crasemann Collins, Christiane (1988): Hegemann and Peets: Cartographers of an Imaginary Atlas. In: Werner Hegemann und Elbert Peets: The American Vitruvius. An Architect's Handbook of Civic Art. Princeton AP. New York, XII-XXII  
 Eliot, W. Charles (1902): Charles Eliot, Landscape Architect. Boston  
 d'Eramo, Marco (1996): Das Schwein und der Wolkenkratzer. Chicago: Eine Geschichte unserer Zukunft. München  
 Girouard, Mark (1987): Die Stadt. Frankfurt/New York: Campus  
 Goecke, Theodor und Camillo Sitte (1904): Der Städtebau. Heft 1, Vorwort  
 Hall, Peter (1989): Cities of Tomorrow. Oxford  
 Hegemann, Werner (1911, 1913): DER STÄDTEBAU nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin nebst einem Anhang: Die Internationale Städtebau-Ausstellung in Düsseldorf. Berlin  
 Hegemann, Werner und Elbert Peets (1922): The American Vitruvius, an architects' handbook on civic design. New York (reprint 1988: New York, Braunschweig, Wiesbaden)  
 Die Lebensreform (2000): Entwürfe zur Neugestaltung von Leben und Kunst um 1900. 2 Bde. Darmstadt  
 Miller, Donald L. (1996): City of the Century. The Epic of Chicago and the Making of America. New York  
 Mumford, Lewis (1979): Die Stadt. Geschichte und Ausblick. 2 Bde. München  
 Petz, Ursula von (1986): Planung im Revier. Entstehungsbedingungen der Landesplanung im Ruhrgebiet nach 1900. In: RaumPlanung 33, 82-87  
 Petz, Ursula von (1997): Ruhr Basin 1920. Wirtschaftsplan für den Ruhrkohlenbezirk. In: Bosma, Koo und Helma Hellinga (Hg.): Mastering the City. North European City Planning 1900-2000. vol II, 184-191  
 Posener, Julius (1968): Ebenezer Howard: Gartenstädte von morgen (1902). Das Buch und seine Geschichte. Frankfurt/M, Wien  
 Reys, John W. (1965): The Making of Urban America: A History of City Planning in the United States. Princeton.  
 Pepler, G.L. (1940): Memorandum. In: Royal Commission on the Distribution of the Industrial Population, Report London (reprint 1967), Appendix IV  
 Sitte, Camillo (1909): Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, vermehrt um „Großstadtgrün“. Reprint der 4. Auflage. Braunschweig/Wiesbaden  
 Wilson, William H. (1980): Ideology, Aesthetics and Politics of the City Beautiful Movement. In: Sutcliffe, Anthony (Hrsg.): The Rise of Modern Urban Planning 1800-1914. London, 166-198  
 Wuttke, Robert (1903): Die Deutschen Städte, Dresden

## Anmerkungen

\* Ein Teil des Nachlasses ist noch in privater Hand.

\*\* Neben den Metropolen werden auch Beispiele aus Städten wie Savannah, Reading, Roanoke, San Diego, Madison, Seattle, Louisville, Des Moines, Baltimore, etc. zitiert.