

Nikolai Soyka

PLANUNGSRÄUME

Theoretische Reflexionen zur Raum- und Planungstheorie
mit exemplarischen Untersuchungen: Park Fiction, A380

kassel
university 
press

Nikolai Soyka

PLANUNGSRÄUME

Theoretische Reflexionen zur Raum- und Planungstheorie
mit exemplarischen Untersuchungen: Park Fiction, A380

Die vorliegende Arbeit wurde vom Fachbereich Architektur, Stadtplanung und Landschaftsplanung der Universität Kassel als Dissertation zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktors der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften (Dr. rer. pol.) angenommen.

Erster Gutachter: Prof. Dr. Uwe Altrock
Zweiter Gutachter: Prof. Dr. Ulla Terlinden

Tag der mündlichen Prüfung

21. März 2013

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar

Zugl.: Kassel, Univ., Diss. 2013
ISBN 978-3-86219-846-7 (print)
ISBN 978-3-86219-847-4 (e-book)
URN: <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0002-38470>

© 2014, kassel university press GmbH, Kassel
www.upress.uni-kassel.de/

Printed in Germany

Andrea
Andreas

Inhalt

1	Einführung	9
1.1	Raumdiskurs und (Stadt)Planungstheorie	10
	Raum en vogue.....	10
	Planungstheorie „tritt auf der Stelle“	12
1.2	Workflow	15
	Erkenntnisinteresse und Fragestellung.....	16
	Untersuchungsdesign	19
	Empirische Arbeitsweise	24
	Aufbau der Arbeit	28
2	Planungstheorie: Wege aus einer stagnierenden Diskussion....	30
	Ausgangspunkt: das Planungsmodell der „Rationalen Planung“ ..	31
	Problem: die Kluft zwischen Theorie und Praxis	37
	Problem: die Trennung in prozedural und substanziell	38
	Der Schlüssel: der Kontext.....	39
	Aktueller Trend: Kommunikative / kooperative Planung.....	43
	Exkurs: Bauliches und Gesellschaftliches.....	47
3	Raumdiskurse: Transformationen – Konzeptionen.....	52
	„Die Krise der Stadt“	53
3.1	Konzeptionelle Wende.....	55
	Von der Raumblindheit zur Raumoffenheit	55
	Von einer absoluten zu einer relationalen Sicht	59
	Auf dem Weg zu einer raumkonstitutiven Herangehensweise	61
3.2	Urbane Wende	63
	„Das Zeitalter der Städte“	65
	Stadtentwicklungstendenzen in Deutschland.....	66
4	Zwischenbilanz: Alle Probleme sind räumlich.....	72
5	Zugang zum PLANUNGSRAUM.....	75
5.1	Denkmuster	77
	Dualität von Struktur und Handeln	77

Prozesse: Richtungen und Veränderungen	80
Positionen	82
Raum und Ort	84
5.2 Planungsräumliche Wirkungskräfte	87
TRADITIONEN	88
KONNEXE	90
INITIALE	92
6 Exemplarische Analysen: Park Fiction / A380	95
INITIALE für die Formierung / Durchsetzung / Gestaltung / Umsetzung.....	96
TRADITIONEN der Zielfindung / des Planens	98
KONNEXE Zusammenschlüsse, übergeordnete Anschlüsse / Wissenskonstellationen	99
6.1 PLANUNGSRAUM Park Fiction	100
6.1.1 Park Fiction INITIALE	101
Formierung 1980er bis 1994	101
Durchsetzung 1995 bis 1997	103
Gestaltung 1997 bis 2001	106
Umsetzung 2002 bis 2005	108
6.1.2 Park Fiction TRADITIONEN.....	110
Benachteiligung und Ausgrenzung	110
Widerstand und eigener Weg	118
6.1.3 Park Fiction KONNEXE	124
Netzwerk Park Fiction	124
„Sich gegenseitig schlauer machen“	134
6.2 PLANUNGSRAUM A380	137
6.2.1 A380 INITIALE	138
A380 Formierung: 1997/1998	138
A380 Durchsetzung / Gestaltung / Umsetzung (1998 - 2007).....	139
6.2.2 A380 TRADITIONEN.....	147
Profilierung als Standort für zivilen Flugzeugbau	147
Verquickung von Industrie und Politik.....	152

6.2.3	A380 KONNEXE	159
	Stetige Festigung von Beziehungen durch zunehmende Konzentration von Unternehmensaktivitäten.....	159
	„Man kennt sich“	170
6.3	Quintessenz Park Fiction / A380.....	172
6.4	Quellen	174
	Park Fiction	174
	A380	176
7	Ausblicke – mögliche Reichweite der Forschung	179
	Phasen, Schichten, Schulen oder RÄUME	179
	PLANUNGSRÄUME wirken nach	182
	Mit dem RAUM planen	183
8	Abbildungsverzeichnis	186
9	Literatur / Quellen	187

PLANUNGSRÄUME

Wenn die Gesellschaft ihren Raum produziert – der Raum ein gesellschaftliches Produkt ist (Lefebvre, Henri: La production de l'espace 1974) und andersherum auch der Raum gesellschaftliche Prozesse prägt (Martina Löw: Raumsoziologie 2001), konstituiert Planung und deren Anwendung den Raum genauso wie andersherum der Raum auch Planung und deren Anwendung konstituiert. Dieser Gedanke ist das Fundament der vorliegenden Arbeit.

*Die Frage, die sich mir daran anschloss, war: wie konstituieren sich Räume der Planung und welche Optionen wohnen ihnen inne? – **PLANUNGSRÄUME**.*

1 Einführung

Zwei Themen, die meist in unterschiedlichen „Arenen“ diskutiert werden, waren Anlass für diese Arbeit: zum einen der Bedeutungsgewinn eines veränderten Verständnisses von Raum als Grundlage für wissenschaftliches Arbeiten. Raum wird in verschiedensten Disziplinen dabei verstanden als gesellschaftlich konditioniertes Gebilde. Zum anderen gab die „Stagnation der Diskussionen“ im Feld der Planungstheorie im Bereich der Stadtplanung Anlass. Beide Diskussionen habe ich zusammengebracht, um mögliche neue Wege für die Bildung von (Stadt)Planungstheorie auszuloten. Dazu wurden die entsprechenden Diskurse auf die vermutete Möglichkeit hin untersucht und zwei Planungen exemplarisch analysiert: Zum einen den Planungsprozess zur Betriebsflächenerweiterung von Airbus in Hamburg zur Produktion des Großraumflugzeugs A380 und die damit verbundene Teilzuschüttung des „Mühlenberger Lochs“, einer Bucht der Elbe, und zum anderen Park Fiction, Planungs- und Umsetzungsprozess für einen Park im Hamburger Stadtteil St. Pauli; beides Beispiele, die mit größten Auseinandersetzungen und höchst unterschiedlichen Planungsstrategien verbunden waren.

Anhand theoretischer Reflexionen und empirischer Analysen kann zu einem Verständnis von der Konstituierung von Planungen beigetragen werden.

Ziel der Arbeit war es, eine Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN herauszuarbeiten. Ich versuche damit einen Zugang zu entwickeln, der ein Verständnis darüber, wie Räume Planungen hervorbringen, beinhaltet. Dieser Zugang soll es möglich machen, Optionen und Begrenzungen im Planungsprozess zu erfassen und nutzbar zu machen. Letztendlich werden damit Handlungsspielräume von (Stadt)Planern ergründet.

Planung kann als „die gedankliche Vorwegnahme des zukünftigen Handelns [...], [die] jeder einigermaßen rationalen Entscheidung voraus“ geht (Fürst 2008: 22), definiert werden. Diese allgemeine Definition von Planung wird, ohne an dieser Stelle bereits tiefer darauf einzugehen, dieser Arbeit zu Grunde gelegt (vgl. z.B. Fürst/ Scholles 2008; ARL 2005; Streich 2005). Die Definition betont neben anderem, dass Planung eine auf die Zukunft gerichtete Tätigkeit darstellt. Planungen formulieren damit immer einen Anspruch, dessen Realisierung noch aussteht. Aus der Sicht eines Planers bestimmt das Spannungsfeld von geistigem Entwurf (unabhängig davon, um welche Ziele und Maßnahmen es sich handelt) und realer Umsetzung dieser gedanklichen Vorwegnahme letztendlich, ob eine Planung als Erfolg oder Misserfolg zu werten ist. Planungen müssen sich also immer an realen Entwicklungen messen lassen. Dabei zeigt sich, ob die gedanklich vorweggenommenen Handlungsziele sich bewähren, angepasst oder auch scheitern und ganz verworfen werden. Planungen werden dadurch direkt oder indirekt während ihrer Anwendung angepasst. Demnach beziehe ich Planung nicht nur auf einen einmaligen Akt des Entwerfens von Handlungsanweisungen, der damit abgeschlossen wäre, sondern auch direkt auf die Umsetzung der Planung und die Frage, wie Planungen und Planungs-/ Umsetzungsprozesse zusammenhängen.

Wenn im Nachfolgenden Fragestellung und Forschungsinteresse dieser Arbeit formuliert werden, schließt die Verwendung des Begriffs Planung immer auch die Frage nach dem mit der Planung zusammenhängenden Planungs- und Umsetzungsprozess ein.

1.1 Raumdiskurs und (Stadt)Planungstheorie

Zum Zeitpunkt der Entstehung der Arbeit fand in Hamburg die Internationale Bauausstellung 2007/13 (IBA) statt. Durch die langjährige Geschichte der IBA und ihren generellen Anspruch, gleichzeitig Umsetzung und Diskurs zu initiieren, war sie bisher ein guter Seismograf zum Stand der Diskussionen um Stadtentwicklung, Planungspraxis und deren theoretische Reflexionen. Aus diesem Grund wurde der Einstieg in die Arbeit mit Bezugnahme auf sie vorgenommen.

Raum en vogue

„Wir sind in der Epoche des Simultanen, wir sind in der Epoche der Juxtaposition, in der Epoche des Nahen und des Fernen, des Nebeneinander, des Auseinander. Wir sind, glaube ich, in einem Moment, wo sich die Welt weniger als ein großes, sich durch die Zeit entwickeltes Leben erfährt, sondern eher als ein Netz,

das seine Punkte verknüpft und sein Gewirr durchkreuzt. [...] Ich glaube also, dass die heutige Unruhe grundlegend den Raum betrifft“ (Foucault 1984:337).

Dieses bekannte Zitat von Foucault wurde erstmalig im Katalog anlässlich der Internationalen Bauausstellung Berlin 1984/87 (IBA) veröffentlicht. Die IBA hatte den Titel: „Idee, Prozess, Ergebnis. Die Reparatur und Rekonstruktion der Stadt“ (vgl. IBA 1984). Foucault hatte noch kurz vor seinem plötzlichen Tod der Veröffentlichung im Ausstellungskatalog zugestimmt, die auf seinen Vortrag „Des espaces autres“ aus den 1960er Jahren zurückgeht. Der Text zirkulierte nach dessen Ersterscheinen zuvor fast 20 Jahre ausschließlich unter den Mitgliedern des Cercle d'études des architecturales, in dessen Kreis Foucault am 14. März 1967 zunächst den Vortrag hielt, auf den der spätere Text aufbaut (vgl. Defert 1997).

In „Andere Räume“, so der deutsche Titel des Aufsatzes von 1960, proklamiert Foucault das Anbrechen des „Zeitalter[s] des Raumes“ und weist damit als prominenter Denker auf die Bedeutung von Raumvorstellungen und deren Konzepte für das Gesellschaftliche hin. In verschiedensten Wissenschaftsgebieten, im Besonderen in den Gesellschaftswissenschaften aber auch in der Architektur, dem Städtebau und der Stadtplanung, diente der vertretene Ansatz als wichtiger Stichwortgeber und Inspirationsquelle (vgl. Dünne 2006: 289ff). Sucht man nach den Anfangspunkten der aktuellen Diskussion um Raum, auf die sich in dieser Arbeit bezogen wird, kann nur noch Levebvres „La production de l'espace“ von 1974 eine ähnliche Bedeutung zugeschrieben werden (vgl. z.B. Schmid 2005, Dünne/ Günzel 2006).

Anlässlich der Documenta 10 im Jahre 1997 erhielt der angeführte Text Foucaults aus dem Katalog der IBA durch einen Wiederabdruck eine weitere Würdigung. Defert, ein Schüler und späterer Weggefährte Foucaults, stellte hier, indem er Edward Soja zitiert, die Frage: *„Wie allerdings lässt es sich erklären, dass er [der Text] 20 Jahre lang nicht zur Kenntnis genommen worden ist? Wie kommt es, dass niemand die in ihm angelegte neue Bedeutung von Raum und Räumlichkeit erkannt hat?“* (Soja 1996 nach Defert 1997: 274).

Defert bezieht diese Frage auf den Zeitraum zwischen dem ersten Vortrag aus den 1960er Jahren und der ersten Veröffentlichung durch die IBA 1984/87. Mittlerweile befinden wir uns im 21. Jahrhundert und inzwischen sind über 40 Jahre vergangen, seit Foucault seinen Vortrag hielt. Auch heute kann nicht die Rede davon sein, dass neue Modelle von Räumlichkeit grundlegend in die hier relevante Disziplin Eingang gefunden hätten, das heißt in den Bereich Städtebau (Architektur) und Stadtplanung, in deren Kontext der Text seine erste Einbettung erhielt. Genauso wenig herrscht Einigkeit darüber, wie und ob überhaupt Raum zu konzeptualisieren ist (vgl. dazu ausführlich das Kapitel 3 „Raumdiskurse: Transformation und Konzeption“). Gleichwohl hat sich heute eine Denkrichtung fast

schon pandisziplinär etabliert, die die gesellschaftliche Konditionierung von Raum in unterschiedlichsten Disziplinen in den Vordergrund rückt. Besonders in den Gesellschaftswissenschaften, der Geografie oder den Geschichtswissenschaften fand zum Teil eine intensive Auseinandersetzung mit der Bedeutung der Kategorie Raum für die Forschung statt (vgl. z.B. Dünne/ Günzel 2006). Der Ausruf des „spatial turn“ 1989 in den Sozialwissenschaften in Anschluss an den genannten Artikel Foucaults (vgl. z.B. Döring/ Thielmann 2008b), meint zunächst ganz grundsätzlich die Hinwendung zum Nachdenken über Raum, die über eine Vorstellung von Raum als Box oder geometrisches Territorium hinaus geht und einen gesellschaftlichen Aspekt einführt.

Mit Beginn dieser Arbeit erlebte die Debatte um Raum einen weiteres Aufblühen. Neben anderen Veröffentlichungen (vgl. z.B. Dünne 2004; Bürk 2006; Dünne/ Günzel 2006; Günzel 2009), auf die im Laufe der Arbeit Bezug genommen wird, steht dafür zunächst die von Michel Foucault: „Die Heterotopien. Der utopische Körper“, 2005. Der Publikation liegen zwei Radiovorträge von 1966 zugrunde, die bei Culture française ausgestrahlt wurden und jetzt erstmalig in deutscher Sprache vorliegen. Diese Radiovorträge waren der Beginn für den hier anfangs eingeführten Artikel von Foucault, der im Rahmen der IBA 1984/87 zuerst abgedruckt wurde. Nachdem Foucault – so will es die Legende – diese Radiobeiträge gehalten hatte, glaubte die Gruppe von Architekten, vor denen Foucault später sprach und in dessen Zusammenhang das erste Manuskript am bereits genannten 14. März 1967 entstand, einen Ansatz für eine neue Methode zur Stadtplanung entdeckt zu haben (ausführlich dazu Defert 1997, 2005). Die Geschichte des hier angeführten Artikels soll verdeutlichen, wie die Anfänge und Fäden der Diskussion um Raum als gesellschaftlicher Raum, die bis in die 1960er Jahre reichen, wiederholt aufgenommen wurden und auch aktuell wieder aufgenommen werden.

Das Interesse am Raum ist en Vogue. „*Ich glaube also*“, sagte in den 1960ern Foucault, „*dass die heutige Unruhe grundlegend den Raum betrifft*“ (Foucault 1984: 337) – und heute **wieder**, möchte man anführen. Und auch die Frage von Defert kann heute neu gestellt werden: Warum erlebt die Diskussion um Raum immer mal wieder einen Höhepunkt und warum gerade jetzt wieder?

Planungstheorie „tritt auf der Stelle“

Dass der genannte Artikel erstmalig zur Internationalen Bauausstellung 1984/87 abgedruckt wurde ist kein Zufall. Dies deutet sich bereits mit seiner hier skizzierten Entstehungsgeschichte an. Das Programm der IBA 1984/87, „Reparatur“ und „kritische Rekonstruktion“ der Stadt, stand damals, nach einer Planungseuphorie, die alles möglich erscheinen ließ, bereits für einen Paradigmenwechsel in der

Planung: weg von der Tabula-Rasa-Planung der Nachkriegszeit hin zur Berücksichtigung von Bestehendem und zu einer behutsamen Stadtentwicklung. War die IBA (Interbau) 1957 noch ganz im Sinne der Charta von Athen und von der frühen Moderne geprägt, stellen sich ihre Protagonisten nun entschlossen dagegen. Dieser Wandel setzte nicht nur eine veränderte Planungspraxis voraus, sondern auch neue theoretische Zugänge. Defert schreibt: „*Er [der Text von Foucault] entsprach auf sonderbare Weise der Strategie der Internationalen Bauausstellung [...]*“ (Defert 2005: 89). Foucaults „Heterotopien“ öffneten den Blick für „andere Räume“.

Nimmt man den Zeitpunkt der IBA 1984/87 als Einstieg für eine Betrachtung von Planungstheoriendebatten im Feld der Stadtplanung, wird deutlich, dass sich in der Planung und deren Theorie ein tief greifender Wandel vollzogen hatte: Der Mythos des heroischen Planers, der nach objektiv richtigen Kriterien abwägt und plant, war abgelöst von einer Vielzahl von Ansätzen und Ansichten. Gemeinsamkeiten waren nur noch schwer auszumachen, außer vielleicht die Einigkeit in den Fachkreisen darüber, dass diese weitgehend fehlen, was im weiteren Verlauf der Arbeit noch genauer ausgeführt wird. Die Suche nach neuen Ansätzen – die Postmoderne mit ihrer zentralen Kritik an Rationalität – als Reaktion auf die Moderne und ihrem Anspruch an universelle Wahrheit hatte breiten Einzug gehalten (vgl. insbesondere Allmendinger 2002a/b/c; Sandercock 1989/1998/2003 und Kapitel 2). Das führte bei denen, die professionell über Planung nachdachten, den Planungstheoretikern, zu einer Ernüchterung. Ernest Alexander stellte etwa zur Zeit der IBA 1984/87 die oft bemühte Frage, die den damaligen Stand der Planungstheoretiker zusammenzufassen vermag, „*After Rationality, What?*“ (Alexander 1984). Damit bezifferte Alexander gleichzeitig ein Kernproblem der Planungstheorie, das „Rationale Planungsmodell“, das in dieser Arbeit als Ausgangs- und Bezugspunkt für eine Reflexion planungstheoretischer Debatten herausgestellt wird (vgl. Kapitel 2). Noch einmal etwa ein Jahrzehnt später fasst er abermals den Stand der Diskussion so zusammen: „*Die Planungstheoretiker sind in einem Zustand des Aufruhrs. Nichts ist akzeptiert; alles ist in Frage gestellt*“ (Alexander 1996: 45). Heute fällt eine Standortbestimmung ähnlich aus, wenn auch der „Aufruhr“ einem Pragmatismus gewichen ist oder er gar in einen generellen Planungspessimismus mündete (vgl. z.B. Schönwandt 2002; Selle 2004; Altrock, Günter et al. 2004). Verschiedene Antworten wurden auf der Suche nach der Überwindung eines rationalistischen Planungsansatzes gegeben. Auf der IBA Emscher Park 1989 im Ruhrgebiet war es der „Perspektivische Inkrementalismus“, auf der aktuellen IBA 2007/13 in Hamburg sind „Partizipation“ und „Kommunikation“ zentrale Themen. So sehr diese Themen der IBA zeitlich abfolgende „Moden“ in den Planungstheoriendebatten widerspiegeln, erscheinen sie in der Gesamtschau eher als eine Addition verschiedener Ansätze, als etwa aufeinander-

der aufbauende Entwicklungen. Der viel beklagte „Theory-Practice-Gap“ (vgl. z.B. Alexander 1997), der die Kluft zwischen Planungstheorie und Planungspraxis benennt, besteht nach wie vor. Bisher gibt es keinen übergeordneten theoretischen Zugang, der die konstituierenden Bedingungen benennt, unter denen Planungen und Planungsprozesse entstehen. Denn die Einsicht, dass Planungen zu unterschiedlichen Zeiten und an unterschiedlichen Orten auf verschiedenste Art und Weise gedacht und praktiziert werden, verhinderte einen universalistischen Zugang. Die Kritik am „Rationalen Planungsmodell“ hat zwar zu der Erkenntnis geführt, dass, wie es Fürst und Ritter definieren, *„es [...] keinen ahistorischen, theorie- und problemunabhängigen Planungsbegriff [gibt]. Und es gibt keine „Planungsrationalität“ nur im Kontext des jeweiligen Planungsumfelds“* (Fürst/ Ritter 2005, S. 765). Aber es bleibt die Frage, welche Theorie und Praxis in einer bestimmten Situation zur Anwendung kommt. Es fehlt, so meine Diagnose, vor allem an einem theoretischen Zugang, der es ermöglicht, sich dieser Frage zu stellen.

Die neuere Raumdiskussion bietet hierfür einen möglichen Weg. Darauf baut der zentrale Ansatz dieser Arbeit auf. Denn überträgt man das Verständnis von Raum als gesellschaftlichen Raum, auf die Entstehung von Planungen, zeigt sich ein Zugang, mit dem der Frage begegnet werden kann. Ziel der Arbeit ist es, eine Vorstellung von Räumen, die Planungen hervorbringen, zu entwickeln – von PLANUNGSRÄUMEN – als Erklärungsmodell für die Konstituierung von Planungen und Planungsprozessen.

Was bedeutet nun die Anführung des Foucaultschen Textes und die Nachzeichnung seines Erscheinungskontextes für diese Arbeit? Foucaults Artikel im Erscheinungskontext der IBA steht hier für den immer währenden Versuch, Planungspraxis und Theorie in Einklang zu bringen. Gleichzeitig steht er für die Tradition der planungstheoretischen Diskussion, sich im Besonderen an politische, ökonomische und oder sozialwissenschaftliche Diskurse anzulehnen oder gar aus ihnen hervor zu gehen. Für die vorliegende Arbeit bedeutet dies, dass neuere Theorieentwicklungen, die insbesondere dem stadtsoziologischen Milieu zuzurechnen sind oder diesem nahe stehen, als Diskussionsbasis herangezogen werden (insbesondere Läßle 1991, Löw 2001, Schmid 2005). Mit der Bezugnahme auf die Geschichte des Foucaultschen Artikels und dessen Erscheinungskontext sollte so das Terrain für diese Arbeit aufgezeigt werden: den aktuellen Raumdiskurs zum Überdenken von (Stadt)Planungstheorie nutzbar zu machen.

Dieses Vorgehen ist keineswegs selbstverständlich, auch wenn es wie im geschilderten Fall des Foucaultschen Artikels so wirken mag. Die Diskussionen um Raum und Planung können weder als kontinuierlich zusammen ablaufende, noch

als zwei parallel verlaufende Entwicklungen verstanden werden, die ein Anfang und ein Ende haben. Vielmehr taucht die Diskussion um Raum und Planung immer mal wieder auf, wie an dem Artikel Foucaults bereits verdeutlicht werden kann, und die Wege der Beiden kreuzen und trennen sich wieder. Die Diskussionen vollziehen sich dabei zum Teil in völlig getrennten disziplinären Zirkeln.

Anlass von Fragen an und Bezug zu den jeweiligen unterschiedlichen Diskussionsarenen rühren zunächst auch nicht aus einem speziellen akademisch-theoretischen Interesse her, sondern aus gegenwärtig stattfindenden tiefgreifenden Transformationen unserer urbanen Welt. Im Kapitel 3.2 „Urbane Wende“ wird darauf besonders eingegangen. Eingangs wurde Defert mit der Frage zitiert, warum das in dem hier eingeführten Artikel von Foucault angestoßene neue Raumdenken so lange nicht zur Kenntnis genommen wurde. Das zielte auf die Frage, ob und warum gerade heute ein „neues“ Raumdenken von Bedeutung sein sollte. Im Laufe der Arbeit wird herausgearbeitet, dass Anlass der Diskussionen, auf die sich hier bezogen wird, die Vergegenwärtigung eines tiefgreifenden „Urbanen Wandels“ ist, in dessen Mittelpunkt die Stadt steht und für den veränderte Erklärungs- und Planungsansätze notwendig sind.

Die Arbeit stellt sich dem Bedarf nach neuen Erklärungsansätzen. Die Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN soll verständlich werden lassen, wie unterschiedlichste räumliche Arrangements unterschiedlichste Planungen und Planungsprozesse hervorbringen und wie darüber mögliche Strategien für die planerische Praxis entwickelt werden können.

Die bisherigen Ausführungen sollten das Anliegen der Arbeit formulieren und stecken das Diskussions- und Forschungsfeld grob ab. Sie legen gleichzeitig die Zusammenhänge von Zielen und Erkenntnisinteresse der Arbeit offen und leiten damit auf die Fragestellung hin. Im Nachfolgenden wird darauf aufbauend der Workflow der Arbeit dargestellt, d.h. wie die Fragestellung entstand und sich die Wahl des Untersuchungs-Designs daran anschloss.

1.2 Workflow

Anknüpfend an die vorangegangene Einführung werden im Folgenden die Fragestellung und das dahinter liegende Erkenntnisinteresse aus der Darstellung des stattgefundenen Arbeitsprozesses heraus entwickelt, um anschließend das Untersuchungs-Design und die empirische Arbeitsweise der Arbeit aufzuzeigen. Mit Angaben zum Aufbau der Arbeit schließen die Ausführungen zum Workflow, der die Vorstellung der methodologischen Konzeption der Arbeit umfasst.

Erkenntnisinteresse und Fragestellung

Am Beginn der Arbeit stand eine These oder besser gesagt eine Spur. Sie hatte ihren Anfang in der bereits angesprochenen Diskussion um Raum. Wenn, so die ursprüngliche Annahme, die Diskussionen um Raum in ihrer Wesentlichkeit, und damit ist die Bedeutungszuschreibung des neuen räumlichen Denkens als Grundlage wissenschaftlichen Arbeitens gemeint, ernst genommen wird, gilt es, dieses auch als Basis für die Erklärung und Anwendung von Planung anzusetzen und somit deutliche Veränderungen sowohl bei der Analyse als auch in der konkreten Planung herbeizuführen. Die Möglichkeiten erschienen verheißungsvoll. Sie bedeuteten zuallererst Öffnung, bzw. Überwindung bisheriger disziplinärer Beschränkungen – das Räumliche zeigt sich nicht mehr nur beschränkt auf das Materielle oder das Bauliche und das Gesellschaftliche kann nicht mehr isoliert behandelt werden.

Für die Planungstheorie schienen mir neue Interpretationen alter Fragen möglich. Für die Stadtplanung, hatte ich den Eindruck, könnte sich ein Weg für eine veränderte theoretische Grundlage öffnen, der verschiedene disziplinäre Ansätze zu vereinen vermag. Ähnlich erging es vielleicht den eingangs erwähnten Mitgliedern des Cercle d'études des architecturales, als sie 1967 Foucaults Ausführungen zu „Anderen Räumen“ im Radio hörten und eine neue Form der Stadtplanung zu erkennen glaubten (vgl. Defert 1997).

Die Spur führte zur intensiveren Beschäftigung mit der in Teilen der Stadtsoziologie geführten neueren Diskussion um Raum (vgl. insbesondere Läßle 1991; Löw 2001; Schmid 2005; Schroer 2006) sowie zu Diskussionen um Planungstheorien in der Stadtplanung (vgl. stellvertretend Schönwandt 2002; Schönwandt 2002; Altröck, Günter et al. 2004; Selle 2006a/b). Hintergrund ist der der Arbeit vorangestellte Gedanke, der auf Lefebvres und Löw Bezug nimmt und den von mir hergestellten Zusammenhang zwischen den beiden Diskussionen widerspiegelt. Er deckt das Erkenntnisinteresse der Arbeit auf und leitet damit die übergeordnete Frage her, die Ausgangspunkt des Fragestellungskomplexes ist. Deshalb soll er nochmals aufgeschlüsselt und zur Verankerung der weiteren Fragen herangezogen werden:

Die übergeordnete Frage dieser Arbeit lautet: Wie konstituieren sich Räume der Planung und welche Optionen wohnen ihnen inne? Sie resultiert bereits aus der vorherigen Beschäftigung in unterschiedlichen Forschungszusammenhängen mit Ausführungen der verschiedenen Autoren, die sich mit dem Thema eines neuen Raumverständnisses auseinandergesetzt haben und ihr liegt bereits ein verändertes Raumverständnis zugrunde. Gleichzeitig resultiert die Frage aus meiner Vita als Landschaftsarchitekt und Städtebau-/Stadtplaner, mit einem sowohl gestaltungsorientiert-künstlerischen, als auch einem analytisch-wissenschaftlich ori-

entierten Background. Diese beiden unterschiedlichen disziplinären Hintergründe kann man auf der einen Seite in eine planerisch-normative Orientierung, und als eine analytisch-deskriptive Orientierung auf der anderen Seite einordnen. Zwei Orientierungen, die immer wieder die Frage nach ihrer gegenseitigen Vereinbarkeit aufwerfen. PLANUNGSRÄUME ist auch der Versuch, aus einem analytischen Ansatz normative Schlussfolgerungen für die Planung zu ziehen.

Zurück zum grundlegenden Gedanken dieser Arbeit: Wenn die Gesellschaft ihren Raum produziert, - der Raum ein gesellschaftliches Produkt ist (Lefebvre, Henri: *La production de l'espace* 1974) und andersherum auch der Raum gesellschaftliche Prozesse prägt (Martina Löw: *Raumsoziologie* 2001), konstituiert Planung und deren Anwendung den Raum genauso wie andersherum der Raum auch Planung und deren Anwendung konstituiert.

Die Aussagen von Lefebvre und Löw stellen zentrale Quintessenzen der genannten Raumdiskussion dar. Um diese Aussagen in ihrer Tiefe zu erfassen, sie mitzutragen und für eine weitere Verwertung nutzbar machen zu können, wurden die angeführte Raumdiskussion auf diese Aussagen hin beleuchtet und nachgezeichnet. Dabei ging es nicht darum, ein weiteres Mal die Bandbreite der Raumkonzepte und -begriffe darzulegen, die die neuere Diskussion kennzeichnen. Vielmehr habe ich versucht, aus einigen für die Diskussion zentralen Arbeiten wichtige Diskussionsstränge sowie Kernaussagen und -forderungen herauszuarbeiten und zu überprüfen, ob diese für den vermuteten Zusammenhang fruchtbar zu verwerten sind oder dem widersprechen.

Zunächst stand dabei die Frage im Vordergrund, inwieweit die Diskussion um Raum relevant ist. Welche Veranlassung könnte Stadtplanung und deren Planungstheorie haben, sich mit der Raumdiskussion auseinander zu setzen und sie darüber hinaus für eine Weiterverwertung heranzuziehen? Zur Klärung galt es, anfangs eine grundsätzliche Einordnung der neuen Denkrichtung und Gewichtung ihrer Tragweite für bestehende wissenschaftliche Erklärungsmuster vorzunehmen.

Gleichzeitig musste geklärt werden, warum sich die Planungstheorie gerade jetzt dem Raumdiskurs widmen sollte? Worauf basiert das Bedürfnis, den Raum neu zu konzeptualisieren? Und im Umkehrschluss: Warum könnte gerade jetzt der Raumdiskurs für die Weiterentwicklung der Planungstheoriediskussion relevant werden? Mit der Einordnung und Gewichtung der aktuellen urbanen Veränderungsdynamik habe ich mich diesen Fragen genähert. Wenn die bestehenden Erklärungszugänge nicht mehr ausreichen, die realen Phänomene zu fassen, bedarf es einer Rekonzeptualisierung, wird im Verlauf der Arbeit argumentiert. Dieser Zusammenhang stellt einen entscheidenden Schnittpunkt in der Erörterung der beiden Diskussionen dar.

Erst aufbauend auf diese grundsätzliche Einordnung habe ich mich den konkreten Inhalten der Diskussion um Raum gewidmet: Wodurch zeichnet sich der Wandel des Raumverständnisses aus? Welche sind die wichtigsten Kernaussagen und -forderungen der Diskussion, die für eine weitere Verwertung mit Blick auf die Planungstheorie nutzbar sind? Gibt es anschlussfähige Denkkonstrukte, mit denen weitergearbeitet werden kann? Wie können diese nutzbar gemacht werden und wo liegen die Begrenzungen?

Zurück zu Levebvre und Löw: Unter der Voraussetzung, dass der Raum ein gesellschaftliches Produkt ist und dass Planung als gesellschaftliches Handeln verstanden wird, galt es, sich parallel zum Raumdiskurs der Planungstheorie zuzuwenden: kann und muss die Planungstheorie durch ein verändertes Raumverständnis weiterentwickelt werden? Die Beschäftigung mit Planungstheorien der Stadtplanung war zunächst darauf gerichtet, eine Standortbestimmung der Planungstheoriendebatten vorzunehmen und dabei neuralgische Punkte herauszuarbeiten. Inwieweit sind für diese räumliche Bezüge relevant und wie lassen sich offene Fragen in den Planungstheoriendebatten darauf zurückführen? Letztlich kristallisierte sich immer stärker heraus, dass zwar räumliche und zeitliche Bezüge in den betrachteten Planungstheorien eine entscheidende Rolle spielen, eine explizite Konzeptualisierung von Raum als kritischem Teil von Planungstheorie hingegen nur unzureichend erfolgt ist. Dieser Schluss wird im Kapitel 2. schrittweise herausgearbeitet. Die angeführte forschungsleitende Frage entwickelte sich aus dieser Erkenntnis, die gleichzeitig ein ungeklärtes Kernproblem von Planungstheorie formuliert: Warum kommt welche Planung zum Tragen? Die Herausarbeitung dieser Frage, das heißt die Frage nach ihrer Relevanz für Planungstheorie und Planungspraxis und die Suche nach Antworten stellen den roten Faden dieser Arbeit dar.

Der Schlüssel zur Bearbeitung der hier aufgezeigten Leitfrage und des dahinter liegenden Fragenkomplexes liegt in der Entwicklung einer Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN, über die ich mich der Beantwortung genähert habe.

Die Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN ist das integrierende Element der drei Einfallswinkel der Arbeit Planungstheoriendiskurse, Raumdiskurse und exemplarische Analysen. Sie stellt gewissermaßen eine Plattform dar, auf der die verschiedenen Anforderungen der unterschiedlichen Themenkomplexe zusammengeführt und weiterverarbeitet werden können. Dabei soll eine Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN drei Aufgaben erfüllen:

1. Zum einen soll sie als Kommunikationsmedium für die Diskussion bestehender Probleme in der Planungstheorie ebenso wie für deren Weiterentwicklung dienen,

2. des Weiteren die Grundlage bilden für die Analyse realer Planungsprozesse
3. und schließlich Hilfestellung für die Planungspraxis generieren können – Ausgangspunkt für Planungsstrategien sein.

Die Etablierung einer Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN verspricht damit solide Einschätzungen bezüglich des formulierten Erkenntnisinteresses und der übergeordneten Frage. In der Wortschöpfung „PLANUNGSRÄUME“ drückt sich damit sowohl das Ziel als auch bereits das Ergebnis der Arbeit aus.

Untersuchungsdesign

Im Vorangegangenen ging es darum darzustellen, wie sich Forschungslogik und Fragestellung entwickelt haben, welche Anforderungen daraus an eine Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN formuliert wurden und welches Erkenntnisinteresse sich dahinter verbirgt. In diesem Kapitel erfolgt die Darstellung des Untersuchungsdesigns, d.h. mit welchem Forschungsstil und welchen Mitteln die aufgeworfenen Fragen erforscht wurden.

Diese Arbeit wurde, wie dargestellt, von einer Suche nach neuen Konzepten, Blicken, Anwendungen von Räumlichkeit motiviert, um darüber einen veränderten Blick auf Planung zu entwickeln. Ansporn war es nicht, eine konkret aufgeworfene Frage abzuarbeiten, sondern sich schrittweise einem Problemfeld zu nähern. Dabei sollte immer auch Wissen für die praktische Lösung von Planungsproblemen generiert werden. Dieser Ausgangspunkt war entscheidend für die Wahl des Forschungsstils.

Das Ziel der Arbeit, eine Vorstellung von „PLANUNGSRÄUMEN“ zu entwickeln, hat sich dabei erst schrittweise herauskristallisiert.

Die Leitfrage, die dabei als „Roter Faden“ gedient hat, warum kommt welche Planung zum Tragen, zielt bereits auf ihre Anwendung in einer Untersuchung konkreter Planungsprozesse ab. Die Arbeit stützt sich neben den theoretischen Auseinandersetzungen auf einen empirischen Teil, in dem zwei Planungsprozesse analysiert werden. Bei der Entwicklung des Forschungsdesigns galt es zu klären, in welchem Verhältnis Theorie und Empirie stehen, und darauf aufbauend einen Zugang zum Feld zu entwerfen.

Das führte zu einem Forschungsstil, der von Anselm Strauss und Barney Glaser in den 1960er Jahre begründet und bis heute weiterentwickelt wurde, die so genannte Grounded Theory (vgl. Glaser/ Strauss 1967a; Glaser 1978; Strauss 1987 / dt. 1991; dt. Strauss/ Corbin 1990 / dt. 1996). Die beiden letztgenannten Literaturangaben verweisen auf den hier insbesondere auf Strauss vorgenommenen Be-

zug. Über die Jahrzehnte wurde die Grounded Theory von Glaser und Strauss, bzw. von Strauss und Corbin in unterschiedlicher Weise weiterentwickelt.

Die Grounded Theory (nachfolgend mit GT abgekürzt) beschreibt ein in Deutschland und weltweit weit verbreitetes Vorgehen der qualitativen Sozialforschung, das sich seit den 1960ern bis heute fortentwickelt hat und die sich auch für praxisrelevante Forschung bewährt hat (vgl. Legewie 1996: VII). Die GT hat dabei fast den „*Status einer allgemeinen Methodologie qualitativer Sozialforschung erlangt*“ (Tiefel 2005: 65 nach Strübing 2008: 7) auch wenn dies nur eingeschränkt gilt, wie Strübing gleich betont.

Unabhängig der Verbundenheit der GT mit der Sozialforschung kann, betonen die Autoren, „*dieser Ansatz [...] von Angehörigen jeder Disziplin oder theoretischen Richtung benutzt werden, die eine Theorie entwickeln möchten*“ (Strauss/ Corbin 1996: 18, vgl. dazu auch S. 11). Es heißt: „*Überall dort, wo eine komplexe soziale Wirklichkeit nicht allein durch Zahlen erfassbar ist, [...] lassen sich die Techniken der Grounded Theory zur Modell- bzw. Theoriebildung einsetzen*“ (Legewie 1996: VII). Das Ziel der GT ist es somit nicht, nur einen Fall sozialer Wirklichkeit zu erhellen, wie das Fallstudien oft tun, sondern theoretische Erkenntnis hervorzubringen.

Grounded Theory wird ins Deutsche meist als „begründete Theorie“ (vgl. Gerdes 1978 nach Strübing 2008: 13) übersetzt oder als „gegenstandsbezogene Theorie“ (vgl. Hopf/ Weingarten 1979 nach Strübing 2008: 13). Jörg Strübing stellt (mit Bezug auf Hildebrand 1991) heraus, dass beide Übersetzungen aber eine Forderung benennen, die eigentlich als selbstverständlich bei der Sozialforschung anzusehen ist, und nur bedingt das Spezifische an ihr erfassen. „*Ganz genau*“, sagt Strübing, „*müssen wir [...] von einem Forschungsstil zur Erarbeitung von in empirischen Daten gegründete Theorie sprechen*“ (Strübing 2008: 14). Vorstellbar wäre auch die Übersetzung „Geerdete Theorie“, weil diese die von Strübing vorgenommene Formulierung in Kurzform gut wiedergibt und gleichzeitig im übertragenen Sinne auf die Motivation während der Entstehungsphase in den 1960er Jahren hinweist. Die GT entstand in Opposition zu den „grand theories“ der damaligen Zeit (insbesondere Talcott Parsons), die in Verruf standen, ihre „Bodenhaftung“ verloren zu haben und sich immer weiter von der Realität zu entfernen. Die empirische Forschung stand ebenfalls im Ruf, den Kontakt zur Wirklichkeit verloren zu haben, „*weil sie in der Regel Hypothesen überprüfte, die aus den „grand theories“ deduktiv gewonnen waren, d.h. sie untersuchte künstlich isolierte Variablen, die mit wirklichen Vorgängen u.U. gar nichts mehr zu tun hatten*“ (Alheit 1999: 1f). Glaser und Strauss hatten sich damit die Aufgabe gesetzt, Theorie und Empirie wieder stärker in Einklang zu bringen (vgl. Glaser/ Strauss 1967b).

Die Übersetzung „Geerdete Theorie“ passt ebenfalls gut zu den theoretischen Wurzeln der GT, dem amerikanischen Pragmatismus. Dieser wurde maßgeblich von Robert E. Park, W.I. Thomas, John Dewey, G.H. Mead, Everett Huges und Herbert Blum beeinflusst und führte zu einer Reihe von zentralen Punkten ihrer Methode (vgl. Strauss/ Corbin 1996: 9f).

Entscheidend für die Anwendung der GT in dieser Arbeit war jedoch nicht die Frage nach der richtigen Übersetzung, sondern dass es sich bei der GT um einen Forschungsstil handelt, der die *„lebendige Beziehung von Theorie und Empirie in den Mittelpunkt stellt“* (Alheit 1999: 2). Den Urhebern lag nicht an der Überprüfung bekannter Hypothesen, *„denn sie taugen nicht für das Verstehen sozialer Wandlungsprozesse und die Einsicht in bisher unerforschte Bereiche des Sozialen. Sie wollten statt dessen neues theoretisches Wissen generieren“* (ebenda). Ziel war es, *„Entdeckungen“* zu machen oder eine vertraute Forschungslandschaft mit *„anderen Augen“* zu sehen (ebenda).

Das Anliegen in dieser Arbeit entspricht diesem Vorgehen: die angeführten Diskussionen um Raum (insbesondere Kapitel 3 u. 5) werden als Aufforderung verstanden, Neues zu entdecken, zu experimentieren und nicht mit starren Hypothesen oder Kategorien ins Feld zu gehen, sondern nach neuen Zusammenhängen und Abhängigkeiten in einer unübersichtlich gewordenen und von tiefgreifenden, urbanen Veränderungen gezeichneten Welt zu suchen.

Der GT geht es nicht nur darum, Erklärungen zu liefern oder um Theorie der Theorie willen, *„sondern um ihre Bedeutung für die Praxis. Ihre Entdeckungen wollten Leitkonzepte z.B. für professionelles Handeln sein – vor allem im Bereich der Medizin, aber auch in der Pädagogik oder Politik“* (Alheit 1999: 2). Damit soll ein theoretisches Modell nach der GT nicht nur dazu dienen, die Wirklichkeit zu erklären, sondern immer auch einen Rahmen für das Handeln zu bieten (vgl. Strauss/ Corbin 1996: 7). Auch die vorliegende Arbeit zielt darauf ab, dass die Ergebnisse schlussendlich dahin führen sollen, Wissen für die Planungspraxis bereit zu stellen.

Man kann die GT *„als ein theoretisch begründetes Verfahren verstehen, das seinen eigenen Lernprozess reflektiert und kontrolliert“* (Alheit 1999:3). In diesem Sinne wurde die vorliegende Arbeit von ihr angeleitet. Die Grounded Theory hält dafür klare „Verfahrensregeln“ bereit, die hier kurz erläutert werden: Unabhängig davon, für welche Fragestellung und mit welchem Zweck die GT eingesetzt wird, zielt sie auf eine zeitliche Parallelität und funktionale Abhängigkeit von Datenerhebung, Analyse und Theoriebildung. D.h. im Gegensatz zu einem Hypothesenprüfenden Verfahren, das einer linearen Logik folgt, soll bei der GT ein kontinuierlicher Dialog zwischen theoretischen Vorannahmen, Analyse und gewonnenen Daten stattfinden, der sich in einem zirkulierenden Verfahren weiterentwickelt

und so ständigen Veränderungen unterliegt. Dies bedeutet einen permanenten Wechsel von induktiven und deduktiven Verfahren. Strauss und Corbin nennen es ein „Hin- und Herpendeln“ - „es ist ein konstantes Wechselspiel zwischen Aufstellen und Überprüfen“ (Strauss/ Corbin 1996: 89). Der Anspruch der GT ist es damit „so viel wie möglich von der Komplexität und der Bewegung in der wirklichen Welt einzufangen, wobei wir wissen, dass wir niemals in der Lage sind, alles zu erfassen“ (Strauss/ Corbin 1996: 89). Dies setzt voraus, dass „am Anfang [...] nicht eine Theorie [steht], die anschließend bewiesen werden soll. Am Anfang steht vielmehr ein Untersuchungsbereich – was in diesem Bereich relevant ist, wird sich erst im Forschungsprozess herausstellen“ (Strauss/ Corbin 1996: 8). Oder wie an anderer Stelle in den Ausführungen geäußert: „In Untersuchungen mit der Grounded Theory möchten Sie Phänomene im Licht eines theoretischen Rahmens erklären, der erst im Forschungsverlauf selbst entsteht“ (Strauss/ Corbin 1996: 32). Die Theorie gewinnt erst langsam Gestalt. Sie wird ständig modifiziert, statt als starrer Block geprüft zu werden. Die Theorie bzw. der Theorieansatz wird schrittweise ausgearbeitet. Diese Art der Forschung zielt auf eine „Theoriegenese statt auf Theorietest“ (vgl. Strübing 2008: 32).

Der Forschungsprozess kommt zum Abschluss, wenn er „gesättigt“ ist (vgl. Strübing 2008: 33f). Eine durchaus dehnbare Beschreibung. Hier wird dies so aufgefasst, dass sich der Forschungsstil der GT nicht hinter einem formalen Forschungsprozess verstecken will, sondern sich letztendlich einer Plausibilität der Ergebnisse verpflichtet fühlt, die immer auch empirisch nachvollziehbar sind. Es geht nicht darum, ein zwar in sich schlüssiges aber von der Realität enthobenes Gedankenmodell zu generieren. Letztendlich muss sich die Theorie auch in der Praxis bewähren. Die in der Planungstheorie seit langem beklagte Lücke zwischen Theorie und Praxis (vgl. ausführlich Kapitel 2) verweist gerade auf so eine Schwachstelle der Planungstheorie, der Rechnung getragen werden sollte.

Dem Anspruch, Theorie zu „erden“, wird versucht über die Untersuchung von zwei Beispielen gerecht zu werden. Dabei wird neben der grundsätzlichen Bezugnahme auf die GT in dieser Arbeit auch auf konkrete methodische Anleitungen zurückgegriffen, die die GT bereit hält (vgl. insbesondere Strauss/ Corbin 1996: Teil II + III). Bevor darauf im nachfolgenden Punkt „Empirische Arbeitsweise“ vertiefend eingegangen wird, soll an dieser Stelle noch die Frage nach dem Verhältnis von Empirie und Theorie in dieser Arbeit weiterführend beantwortet werden.

Die Hervorhebung des Anspruchs aus erhobenen Daten einen Theorieansatz zu entwickeln (vgl. z.B. den programmatischen Satz: „*the discovery of theory from data*“ (Glaser/Strauss 1967:1) bedeutet, weder sich ohne Vorahnung noch ohne theoretisches Konzept dem Feld zu nähern. Im Gegenteil. Strauss und Corbin

verweisen in ihrem Kapitel „*Theoretische Sensibilität*“ (Strauss/ Corbin 1996: 25 ff) auf die Wichtigkeit, den Background und die theoretische Basis des Forschers als Voraussetzungen für die Forschung zu klären und sich dafür entsprechend zu „sensibilisieren“. Quellen „*theoretischer Sensibilität*“, können sowohl die Literatur, als auch berufliche und persönliche Erfahrungen sein. Hierbei wird nicht zwischen theoretischem und alltagspraktischem Vorwissen konzeptionell unterschieden. Das enthebt den Forscher dadurch selbstverständlich nicht davon, dem Anspruch an wissenschaftlicher Nachvollziehbarkeit gerecht zu werden. Grundsätzlich gilt: „*Der wesentliche Unterschied zu hypothesenprüfenden Verfahren ist der kreative „freche Umgang“ mit theoretischem Vorwissen* (Hildebrand 2000 nach Steets 2008: 19). Dem gegenüber kann, „*die Kenntnis philosophischer Schriften und vorhandener Theorien [...] ebenfalls ein Weg sein, sich Daten zu nähern und zu interpretieren*“ (Strauss/ Corbin 1996: 34). Mit neuen „*Befunden könnte die ursprüngliche Theorie geändert, ergänzt oder modifiziert werden, um auch auf [...] neue Situation[en] zu passen*“ (ebenda).

Es liegt damit weitgehend im Ermessen des Forschers und seiner Fragestellung, wie intensiv und mit welchen Schwerpunkten er sein Vorwissen und seine theoretischen Grundlagen expliziert. Insbesondere wenn das Ziel ist, bestehende Theorie zu öffnen und neue Bedeutungen zu finden, sollte mit einer kritischen Reflexion ihrer begonnen werden (vgl. Strauss/ Corbin 1996: 33f). Das ist auch in dieser Arbeit erfolgt. Die theoretischen Ausgangspunkte, auf die sich bezogen wird, werden im Laufe der Arbeit dargestellt.

Dieses Vorgehen hatte auch direkte Auswirkungen auf das methodische Rüstzeug der GT. Die GT musste um eine „räumliche“ Vorstellung erweitert werden. Denn bei einer Untersuchung nach der GT stehen zunächst Individuen, Gruppen oder Institutionen im Vordergrund (vgl. Strauss/ Corbin 1996: 5). Es soll herausgefunden werden, wie deren besondere Perspektive dazu führt, in der einen oder anderen Weise zu handeln. Bedingungen, Einflüsse, Historien, die nicht direkt über die zu untersuchenden Personen erforscht werden können, müssen nicht unweigerlich Gegenstand des Forschungsinteresses sein. Im Gegenteil, Strauss und Corbin betonen: Um nicht auf ein „*Nebengleis zu geraten*“ wird diese Forschungseingrenzung und Fokussierung auf die handelnden Individuen dringend angeraten (Strauss/ Corbin 1996: vgl. 23). Hier kommt eine Forschungstradition zum Ausdruck, die geradezu als Anlass für raumtheoretische Debatten in den Sozialwissenschaften stehen kann. Als untersuchungsrelevant wird der Raum bestenfalls als Gebietsabgrenzung oder Hintergrundinformation angesehen. Der Raum gilt als „Non-Social-Objekt“ und muss demnach auch nicht Gegenstand einer Untersuchung von sozialen Prozessen sein (vgl. Linde 1972: 165ff).

Der Kerngedanke dieser Arbeit widerspricht dem und ist auch entscheidend für die Entwicklung eines Zugangs zum Feld. Indem PLANUNGSRÄUME sowohl als Ergebnis als auch als Voraussetzung von Planung verstanden wird, muss sich eine Untersuchung auf eben diese PLANUNGSRÄUME beziehen, um die planerischen Handlungen der Beteiligten erforschen zu können und sich entsprechend beim Forschungsdesign wiederfinden. Die Frage dieser Arbeit, „wie konstituieren sich PLANUNGSRÄUME“, kann so nicht nur über die Erforschung handelnder Individuen erfolgen. PLANUNGSRÄUME müssen hergeleitet werden. Genau dafür gilt es einen Zugang zu entwickeln.

Die in wechselseitiger Abhängigkeit von Theorieansatz und empirischer Arbeit entwickelten Zugänge für die empirische Untersuchung stellten einen entscheidenden Schritt im Forschungsprozess dar. Das Resümee aus der Auseinandersetzung mit den gegenwärtigen Raumdiskursen (vgl. insbesondere Kap. 3.2 „Konzeptionelle Wende“) lautet, dass die Diskussionen um Raum als eine Wende in der Konzeptualisierung von Erklärungsansätzen in verschiedensten Disziplinen zu verstehen ist: Die einzelnen Disziplinen sind jedoch noch nicht an dem Punkt, dass sich „Raumdenken“ als „neues“ Verständnis durchgesetzt hätte, oder genau gesagt werden könnte, wie der Ausgang dieser Bemühungen sein wird. Die Anwendung dieses Denkens steht noch aus und letztendlich sind die Konsequenzen für die einzelnen Disziplinen noch nicht abzusehen – denn überwindet man bestehende räumliche Vorstellungen, werden sich auch einzelne Disziplinen grundlegend wandeln müssen und mit ihnen auch deren methodischen Zugänge. Wir sind in einer Phase des Suchens und Experimentierens mit Gedankenmodellen von Räumlichkeit.

Im Zentrum dieser Arbeit steht, und hier weicht der Ansatz von dem der GT ab, dass nicht mehr nur das Handeln von Individuen im Zentrum einer Erhebung steht, sondern der Raum als gesellschaftliches Produkt, der das Handeln sowohl ermöglicht als auch begrenzt.

Empirische Arbeitsweise

Nach der Darstellung des grundlegenden methodologischen Vorgehens werden in diesem Kapitel die konkrete empirische Arbeitsweise und die dazugehörigen Methoden dargestellt.

Zu Beginn stand die *Auswahl der Beispiele*. Nach der Sichtung einer Reihe von verschiedenen Möglichkeiten fiel die Wahl auf zwei Hamburger Planungen: Park Fiction und A380. Die Gründe dafür werden hier genannt: Zunächst sollten es mehrere Beispiele sein, um diese einander gegenüber stellen und vergleichen zu können. Darüber hinaus wurde nach Beispielen gesucht, bei denen möglichst

extreme Auseinandersetzungen zwischen den unterschiedlichen Interessengruppen stattfanden. Dafür sprach die Annahme, dass getroffene planerische Strategien und Entscheidungen bei einem intensiven Ringen besonders auf den Prüfstand gestellt werden und Faktoren für deren Scheitern oder Bestehen deutlicher hervor treten. Gleichzeitig wurden solche Beispiele ausgewählt, die sich „maximal kontrastieren“ in Bezug auf die relevanten zu untersuchenden Merkmale, wie Planungsziele, der an der Planung beteiligten Akteure oder dem Planungsprozess. Eine möglichst große Spannweite von Möglichkeiten kann so erfasst werden (vgl. Strauss and Corbin 1996). Dem gegenüber sollten bestimmte Rahmenbedingungen die gleichen sein. Dazu zählt der etwa gleiche Zeitraum des Planungsprozesses über 10 Jahre, der sich in beiden Fällen von etwa 1995 Jahre bis ungefähr 2005 erstreckte. Damit waren mit Beginn der Untersuchungen die Planungen im Wesentlichen abgeschlossen, was ein weiteres Auswahlkriterium darstellte, um einen gewissen Abstand zu den Ereignissen zu haben. Weiterhin handelt es sich in beiden Fällen um Beispiel aus der gleichen Stadt. Der Unterschiedlichkeit und Vielschichtigkeit von Planungsprozessen *innerhalb* von einzelnen Städten im Gegensatz zur Unterschiedlichkeit *zwischen* verschiedenen Städten sollte so nachgegangen werden (vgl. Kap.6.1 „Raum und Ort“). Ferner sollte es sich um Planungen handeln, die im Kernbereich von Stadtplanung angesiedelt sind, das trifft ebenfalls auf beide Beispiele zu. Umso erstaunlicher war es, dass in keinem der Fälle professionelle Stadtplaner als entscheidende Akteure beteiligt waren. Dies machte jedoch einen weiteren Anstoß für die Auswahl der Beispiele aus. Stellte sich doch gleich die Frage warum in einem klassischen Feld der Stadtplanung Stadtplaner selbst nicht oder nur am Rande beteiligt waren. Und es stellt sich die Frage, da beide Planungen aus Sicht der Sieger höchst erfolgreich waren, inwieweit Strategien für professionelle Stadtplaner abgeleitet werden können. Beide Beispiele können als besonders „virtuos“ in Bezug auf die Durchsetzung von Planungszielen gelten.

Der Ansatz der Untersuchung – nach dem Konstitutionsprozess von Räumen zu forschen, um darüber die Entstehung von Planung zu verstehen – erforderte die sehr intensive Auseinandersetzung mit dem jeweiligen Beispiel. Im Laufe der Arbeit wurde immer wieder mit verschiedenen Fragen und Zugängen experimentiert, bis Zusammenhängen aufgedeckt werden konnten und sich der verfolgte Ansatz als fruchtbar erwies. Es bedurfte eines weiten Blicks auf vielfältige Aspekte von Planung, bis sich das Ergebnis – PLANUNGSRÄUME – schrittweise entstand. Die Beschränkung auf zwei Beispiele lag somit auch in der notwendigen Begrenzung des Arbeitsumfangs, ohne die Möglichkeit des Gegenüberstellens aufgeben zu müssen.

Quellen: bei der Erforschung der Fallbeispiele wurden folgende benutzt: 1. Basis-Quellen wie Webseiten, Literatur, Filme, Fotos, Kongressmaterial und Ausstel-

lungsmaterial, Unternehmensbroschüren, Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit, Planungsunterlagen oder Unterlagen aus Vereins- und Behördenarchive. Daneben wurden Unterlagen von Stadtteilarchiven und Museen oder die Sammlung an dem Prozess Beteiligter eingesehen. Zum 2. wissenschaftliche Publikationen, die in beiden Fällen jedoch nur begrenzt vorlagen bzw. sich auf Teilaspekt bezogen. 3. konnte die Erforschung der baulichen Gegebenheiten und Veränderungen dieser über regelmäßige Begehungen oder auch Betriebsführungen, in Kombination mit der Auswertung historischer Luftbilder, Karten und Pläne erfolgen. Vervollständigend fanden 4. kontinuierliche Presse- und Internetrecherchen statt. Im Zentrum der Erhebung standen 6 Interviews mit zentralen Akteuren, die in den überwiegenden Fällen meist auch Experten waren. Die Konzentration auf Experteninterviews ergab sich sowohl aus dem Forschungsgegenstand, gewissermaßen bestand die Zielgruppe der Untersuchung aus Experten, gleichzeitig erschien das Experteninterview als Standardzugang für die angestrebte Untersuchung besonders zweckmäßig (vgl. stellvertretend Meuser 1997, Meuser 1991). Die Interviewpartner wurden im Forschungsverlauf schrittweise ausgewählt und zu jedem einzelnen zuvor ein Gesprächsleitfaden erstellt. Insgesamt wurden 15 Interviews geführt. Die Interviews dauerten in Einzelfällen mehrere Stunden, zum Teil wurden sie zeitversetzt fortgesetzt, nachdem ein erster Auswertungsprozess stattgefunden hatte. Für die Auswertung wurden sie in den überwiegenden Fällen transkribiert, an Hand dieser Aufzeichnungen Themenkomplexe gebildet, die mit Fortgang der Ausarbeitung immer weiter ausformuliert wurden. Die Interviews dienten dabei nicht nur in ihrer verbalen Form als Informationsquelle, sondern auch zur Ergreifung der sehr unterschiedlichen Milieus, in denen sich die Akteure bewegten. In der Gegenüberstellung wird besonders deutlich, dass z.B. ehemalige Hafenstraßenaktivisten und Künstler eine sehr andere Planungskultur, als z.B. Personen aus der Hamburger Verwaltung und Politik verfolgten. Entsprechend sehen Personen und deren Umfeld sehr unterschiedlich aus. Die Orte, an denen die Interviews stattfanden, erstreckten sich über die Amtsstuben vom Sachbearbeiter, bis zum Staatsrat, öffentliche Lokale, private Wohnungen, besetzte Häuser oder auch spezielle für die Öffentlichkeitsarbeit vorgesehene Räume auf dem Betriebsgelände von Airbus. Die Feststellung dieser Unterschiedlichkeiten mag banal klingen, entfaltet aber im Zusammenhang mit der Frage nach der Entstehung von unterschiedlichen Planungsansätzen und -kulturen eine wesentliche Relevanz und war bei der Entfaltung einer Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN wichtig. Bereits im Vorfeld bei der Gewinnung der Interviewpartner traten die gänzlich unterschiedlichen Milieus zutage und Strategien zur Gewinnung der Interviewpartner mussten immer wieder angepasst werden. Den Forschungsprozess begleitend wurde ein Feldtagebuch geführt, in dem die nicht unmittelbar erhobenen Informationen, weitere Datenmaterialien, Beo-

bachtungen sowie Ideen und Thesen kontinuierlich aufgezeichnet wurden. Bei der Darstellung beider Beispiele in deren Einführung werden die konkreten Quellen noch ergänzend zu diesen Ausführungen genannt.

Die Auswertung der erhobenen Daten basierte ebenfalls auf Strategien, die die Grounded Theory (GT) bereit hält (vgl. Strauss, Corbin 1996: Teil II + III). Die Arbeiten von Mencil (2007) und Steets (2007) und entsprechende Bezüge der genannten Autoren dienten hier als Vorlagen aktueller Anwendungen der GT. Beide Autoren legten die GT ihrer Forschungsarbeit zugrunde. Danach folgte nach einem ersten „Kodieren“ die Formulierung von Theoriekonzepten, die in „Memos“ festgehalten wurden. Die von der GT geforderte „Theoretische Sensibilität“ wurde dabei besonders durch die zuvor stattgefundenen theoretischen Auseinandersetzungen erzielt. Die Konzepte wurden dann schrittweise verdichtet, verglichen und kontrastiert. Über das „Theoretische Sampling“, fand schließlich die Auswahl der Datenquellen statt. Die schrittweise sich abwechselnde Erhebung und Auswertung, wie sie unter der Überschrift „Untersuchungsdesign“ ebenfalls mit Verweis auf die Grounded Theory beschrieben wurde, kam dabei zum Einsatz. Dies betraf den gesamten Arbeitsprozess, wie er in der diesem Kapitel folgenden Abbildung zum Arbeitsprozess veranschaulicht wird, d.h. die Theorieschreibung, Analyse und Erhebung wurde in einem zirkulierenden Verfahren entwickelt. Die Analyse der Beispiele bildete keine separate Arbeitsphase, sondern erfolgte parallel zu den theoretischen Auseinandersetzungen. Theoretische Annahmen und empirische Erkenntnisse wurden kontinuierlich abgeglichen.

Die Ergebnisse finden ihre Zusammenführung bereits im Kapitel 5 vor der Beschreibung der Beispiele. Unter der Überschrift „Zugang zum PLANUNGSRAUM“ werden sogenannte „Denkmuster“ und „Planungsräumliche Wirkungskräfte“ beschrieben. Mit Hilfe derer die Forschungsleitende Frage – warum kommt welche Planung wann zum Tragen – beantwortet wird.

Die Zusammenfassung der Einführung bildet die nachfolgende Abbildung 1 Arbeitsprozess.

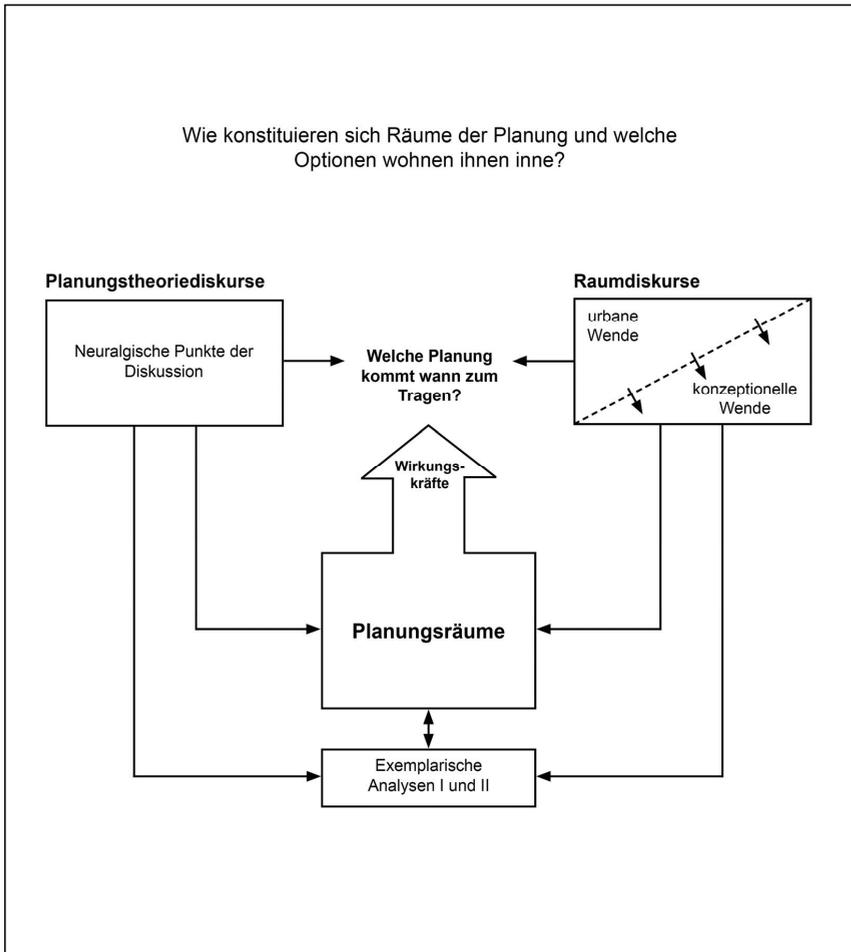


Abb. 1: Arbeitsprozess

Aufbau der Arbeit

Die vorangegangene Abbildung „Arbeitsprozess“ stellt eine grafische Zusammenfassung der Ausführungen zur Entwicklung von Fragestellung und des Forschungsprozesses dar. Anhand der Abbildung soll auch der Aufbau der Arbeit verdeutlicht werden.

Dem Ziel der Arbeit, die Entwicklung einer Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN, wird sich wie folgt genähert: Die Arbeit ist in sechs Kapitel sowie ein einleitendes und ein Kapitel mit Literatur- und Quellenangaben gegliedert. In den ersten beiden Kapiteln nach der Einleitung, Kap. 2 „Planungstheoriediskurse“ und Kap. 3 „Raumdiskurse“, wird die eingenommene Problemsicht schrittweise dargelegt. Beide Kapitel gründen sich auf die Analyse von Diskur-

sen, in denen zu Beginn die verwendete Literatur offengelegt wird, die die dann folgende Herausarbeitung der in Bezug auf die Fragestellung zentralen Diskussionsstränge speisen. Im anschließenden Kapitel 4 „Zwischenbilanz: Alle Probleme sind räumlich“ finden sich die Schlussfolgerungen, die aus beiden Kapiteln gemeinsam gezogen werden. Dieses Kapitel fundiert die Bedeutung der Frage „Warum kommt welche Planung zum Tragen“ und die Frage nach dem Konstitutionsprozess von Räumen der Planung.

Im Kapitel 5 wird daran anschließend ein „Zugang“ für eine Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN entwickelt. Das Kapitel gliedert sich dabei in den Punkt „Denkmuster“ und „Planungsräumliche Wirkungskräfte“. Die „Denkmuster“ wurden in Anlehnung an Martina Löws „Raumsoziologie“ (2001) entwickelt. Der andere Begriff „Planungsräumliche Wirkungskräfte“ nimmt eine Schlüsselrolle für die Ergebnisse und zur Beantwortung der forschungsleitenden Frage ein und wurde durch Dieter Läßles „Essay über den Raum“ (1991) inspiriert.

Das Kapitel 5 „Zugang zum PLANUNGSRAUM“ knüpft an die Forderung aus dem Punkt „Untersuchungsdesign“ an. Dort wurde herausgestellt, dass ein neues Raumverständnis auch unmittelbare Folgen für das Vorgehen in einer empirischen Untersuchung haben muss. Entsprechend dient das Kapitel als Vorbereitung für die im folgenden Kapitel 6 „Exemplarische Analysen“ dargestellten Untersuchungen zweier Planungsprozesse. Das Kapitel 6 basiert auf umfangreichem empirischem Material, das mit Hilfe von Interviews, Literaturrecherchen und anderer ergänzender Methoden gewonnen wurde.

Die Arbeit schließt mit einem Blick auf die Verwendung der Ergebnisse im Sinne der formulierten Ansprüche an eine Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN (siehe „Erkenntnisinteresse und Fragestellung“).

Die Kapitel bauen aufeinander auf, wenn auch die Gliederung der Arbeit in nacheinander folgende Kapitel nicht die praktizierte Arbeitsweise widerspiegelt. Die bisherigen Ausführungen zum „Workflow“ und die Abbildung zum Arbeitsprozess sollten das verdeutlichen. Die einzelnen Kapitel bilden eigenständige Module, die aus verschiedenen Richtungen kommend gemeinsam eine Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN entfalten und verdichten. Die Pfeile in der Abbildung „Arbeitsprozess“ sollten dabei sowohl Beziehungen zwischen den einzelnen Bereichen als auch die Arbeitsweise des kontinuierlichen Hin- und Herpendelns zwischen unterschiedlichen theoretischen und empirischen Bereichen symbolisieren, um so das in dieser Arbeit eingenommene Ziel und Ergebnis – PLANUNGSRÄUME – nachvollziehbar zu machen.

2 Planungstheorie: Wege aus einer stagnierenden Diskussion

Das oft zitierte „Stagnieren vieler aktueller Planungstheoriendebatten“ wurde in der Einführung als einer der Ausgangspunkte für diese Arbeit angeführt. An dieser Stelle soll genauer dargestellt werden, warum die Fachdiskussionen diesen Eindruck vermittelten. Ziel ist es dabei, neuralgische Punkte planungstheoretischer Diskussionen herauszuarbeiten, an denen eine Weiterentwicklung mit Hilfe neuerer Raumkonzepte sinnvoll erscheint.

Im Sommer 2003 fand ein Werkstattgespräch „zum Stand der Planungstheorie in Deutschland“ an der Universität Dortmund statt (vgl. Altröck, Günter et al. 2004). Die Veranstaltung und die dazugehörige Veröffentlichung mit dem Titel „Perspektiven der Planungstheorie“ hatten das Ziel eine aktuelle Standortbestimmung der Planungstheoriendebatten in Deutschland vorzunehmen. Das Interesse unter etablierten deutschen Planungstheoretikern war ausgesprochen groß und bestätigte die Annahme der Organisatoren, *„dass es derzeit unter den Planungstheoretikern an den verschiedenen Hochschulen einen intensiven Diskussionsbedarf zu diesem Thema gibt“* (Peters 2004: 6). Die Feststellung eines besonderen Diskussionsbedarfes an Planungstheorie deckt sich mit den Ergebnissen der Sammelbände 1+2 *„Planung neu denken“* herausgegeben von Klaus Selle (2006a/b), die einen Querschnitt tonangebender Autoren in Deutschland vorstellen. Bereits der Titel der Sammelbände drückt deutlich *„das Bedürfnis nach neuen Begründungen und Perspektiven aus, die an die Stelle eines überkommenen, vielfach nicht mehr zeitgerechten Planungsverständnisses treten können“* (Selle 2006a: 12). Ein *„auf der Stelle treten“* der Planungstheorie seit längerer Zeit stellt auch Schönwandt fest: *„Die Bemühung, Planung wissenschaftlich zu begleiten und zu unterstützen, scheinen in den vergangenen Dekaden an neuralgischen Punkten auf der Stelle zu treten“* (Schönwandt 2002: 7).

Franco Archibugi (2008) kommt ebenfalls nach der Analyse der wichtigsten Planungsansätze des 19. und 20. Jahrhunderts zu einer ähnlichen Einschätzung. Es gebe zwar eine Fülle von Veröffentlichungen im Bereich der Planungstheorie, die in einzelnen Bereichen neue Erkenntnisse fördern, eine wirkliche Weiterentwicklung der Planungstheorie ist aber nicht in Sicht. Aber was genau ist das Problem, das allorts konstatiert wird, warum brauchen wir etwas Neues und wo treten wir auf der Stelle? Diese Fragen sollen nachfolgend geklärt werden.

Ausgangspunkt vielfältiger Planungstheoriendebatten ist das „Rationale Planungsmodell“. Bei diesen Debatten nimmt der Kontext des jeweiligen Planungsumfeldes und mit ihm insbesondere der Ort und der Zeitpunkt des Falls für die Anwendung, Interpretation und Entwicklung von Planungstheorie und -praxis eine entscheidende Stellung ein. Jedoch wurde in Hinblick auf das hier formulierte Erkenntnisinteresse der Kontext bei der Entwicklung neuer planungstheoreti-

scher Ansätze nicht in ausreichendem Maße konzeptualisiert. D.h. der Kontext wurde nicht in der Weise als kritisches Element für die Entwicklung von Theorie aufgenommen, dass darüber Aussagen zur forschungsleitenden Frage dieser Arbeit „warum kommt welche Planung und welche Theorie zu welchem Zeitpunkt und Ort zum Tragen“ getroffen werden kann. Meines Erachtens haben hier einige seit langem diskutierte, zentrale Probleme planungstheoretischer Auseinandersetzungen ihren Ursprung.

Wie komme ich zu dieser Sicht? Die Auseinandersetzung mit der viel beklagten Kluft zwischen Theorie und Praxis, mit der bisher nicht zufriedenstellend gelösten Zusammenführung von substanzieller und prozeduraler Planungstheorie sowie mit der wiederholten Benennung der Ratlosigkeit und des „auf der Stelle Tretens“ in planungstheoretischen Diskussionen führte dazu. Alle angeführten Probleme sind meines Erachtens Ausdruck des Fehlens eines theoretisch, konzeptionellen Zugangs, der als Klammer zwischen Theorie und Praxis dienen kann, als Grundlage für Entscheidungen, als Grundlage für die Auswahl bestimmter Planungsformen und Planungsinstrumente – ein konzeptioneller Zugang, über den bestimmt werden kann, warum welche Planung wann und wie zum Tragen kommt.

Dieses Kapitel gliedert sich in sechs Teile, bei denen schrittweise die hier eingenommene Problemsicht entwickelt wird: Zunächst wird auf den Ausgangs- und Bezugspunkt für die betrachtete planungstheoretische Diskussion eingegangen: das Planungsmodell der „Rationalen Planung“, um anschließend drei zentrale immer wieder benannte Problemfelder zu herauszustellen: die Kluft zwischen Theorie und Praxis, die Trennung in Prozedurales und Substanzielles und die Kontextabhängigkeit von Planung. Schließlich wird sich einem aktuellen Thema in der Planung, „Kommunikation/ Kooperation“ zugewendet, um an einem aktuellen Planungsansatz die eingenommene Problemsicht vertiefend zu verdeutlichen.

Ausgangspunkt: das Planungsmodell der „Rationalen Planung“

Betrachtet man die in der Einführung zu dieser Arbeit bereits vorgestellte Definition von Planung, in der Planung als „*die gedankliche Vorwegnahme des zukünftigen Handelns*“ beschrieben wird, die „*jeder einigermaßen rationalen Entscheidung voraus geht*“ (Fürst 2008: 22), stellt man fest, dass mit dieser Definition, wie Fürst auch betont (ebenda), immer ganz grundsätzliche Fragen verbunden waren. Insbesondere die Frage danach was eine „*rationale Entscheidung*“ bedeutet. Planungstheoretische Diskussionen kreisen fast immer um diesen neuralgischen Punkt der „rationalen Entscheidung“ oder dem „rationalen Planungsmodell“. Der kritische Punkt gegenwärtiger Planungstheorie ist auch für Schönwandt, „*dass – seit der Abkehr vom „rationalen“ Planungsmodell – die Diskussionen in der Pla-*

nungstheorie meist dadurch geprägt sind, dass vor allem Einzelaspekte des Planungsprozesses betont und damit in den Vordergrund gerückt werden“ (Schönwandt 2002: 8). Hier kommt zum Ausdruck, dass Ausgangspunkt für eine Betrachtung der Planungstheorielandschaft bei Schönwandt und vielen anderen das Planungsmodell der „Rationalen Planung“ ist, auf das auch in dieser Arbeit als Ausgangs- und Bezugspunkt eingegangen werden soll.

Das Planungsmodell der „Rationalen Planung“ wird auch als „rational-umfassende Planung“, „synoptisches Modell“ oder „synoptisches Ideal“ bezeichnet (vgl. z.B. Hanisch 2003, Läßle 2003b). Im englischsprachigen Raum lautet die Bezeichnung „comprehensive planing“ oder auch „rational-comprehensive“, die teilweise auch in die deutschsprachige Literatur Eingang gefunden hat (vgl. insbesondere Altshuler 1965). Der Ansatz der Rationalen Planung lässt sich auf Herbert Simons „Administrative Behavior“ von 1947 und Talcott Parsons „The Structure of Social Action“ von 1949 zurückführen. Mit Bezugnahme auf die beiden genannten Autoren definierten Edward Banfield und Martin Meyerson in „Politics, Planning, and the Public Interest“ von 1955 eine Reihe von Regeln nach denen Planung abläuft, die weithin als Basis für diese Art von Planungsverständnis dienen (vgl. z.B. Faludi 1996: 65f). Nach Banfield und Meyerson (1955) erfolgt Planung, indem Ziele bestimmt und zentral koordiniert werden. Alle relevanten Fragen, Informationen und alternativen Folgerungen aus vorgegebenen Zielen werden gleichzeitig systematisch überblickt und zu einer Gesamtschau vereinigt. Der Planer als Experte kann dann, nach rationaler Abwägung, objektiv richtige Entscheidungen treffen. Diese Vorstellung von Planung beruht auf einer positivistischen Erkenntnislogik: Als Ideal gelten die Naturwissenschaften und die dort angestrebte, auf Experimenten beruhende Postulierung von Gesetzmäßigkeiten in Form einer mathematischen Gleichung. Richtigkeit ist absolut und messbar. Planung, verstanden als gedankliche Vorwegnahme des Handelns, beruht danach auf rationalen Entscheidungen und die vorausgesetzte Rationalität hat ihre Grundlage in der Annahme einer allgemein gültigen Objektivität, die „berechnet“ werden kann. Als die Hochzeit der rationalen Planung werden meist die 1950er und 1960er Jahre genannt. Albers nennt diese Zeit die Phase der Entwicklungsplanung (vgl. Albers 1993b). Die Entwicklungsplanung war mit großen Erwartungen an die Wirksamkeit von Planung verknüpft. In den so genannten Zeiten des „golden optimism“ (Catton 1994: xiii nach Schönwandt 2002: 15) der fünfziger Jahre und den „soaring 60s“ (ebenda) hatte es den Anschein, als sei durch Planung fast alles möglich: „there are no problems, only solutions“ (ebenda). Der Glaube an Wissenschaft und Technologie stellte ebenso an die Planung hohe Erwartungen hinsichtlich deren Wirkungsfähigkeit in Bezug auf die Optimierung von städtischen Funktionsabläufen. Dabei war der Planer in der Rolle des Experten in der Lage, mittels „objektiver“ fachlicher Beurteilung, diesem

Anspruch einer „wissenschaftlichen Planung“ gerecht zu werden. Ende der 1960er, spätestens Anfang der 1970er Jahre ging die Zeit der Planungseuphorie zu Ende. Es stellte sich heraus, dass objektives Wissen, rationale Entscheidungen und optimale Lösungen theoretische Annahmen sind, die in der Planungspraxis nicht umsetzbar sind, dass Expertenwissen nicht objektiv sein kann, sondern immer bestimmte Werte und Normen beinhaltet. Kritik galt auch dem „top down-Ansatz“, Planung hierarchisch von oben zu gestalten (vgl. hierzu insbesondere als Wegbereiter und einflussreicher Kritiker: Popper 1935 u. 1965, Lindblom 1959, Simon 1947 u. 1968, March 1978, Alexander 1984). Die Forderung nach der Abkehr von dieser Form des Planens, bzw. dieser Art der Theorie wurden mit der Ernüchterung der Planungseuphorie immer lauter und die Suche nach neuen Ansätzen begann. Die so als Reaktion auf eine Kritik am Rationalen Planungsmodell entwickelten Ansätze waren vielfältig und werden hier nur selektiv und stichpunktartig kurz genannt. Sie reichten von einer generellen Urbanismuskritik (Jacobs 1961, Sennett 1973) über alternative Ansätze „Mixed Scanning“ (Etzioni 1967 u. 1968) zu Vermeidungsstrategien „Muddling through“ (Lindblom 1959) und dessen Vorläufer „Piecemeal Social Engineering“ (Popper 1945) und darauf aufbauenden Ansätzen wie dem „Perspektivischen Inkrementalismus“ (Ganser, Siebel et al. 1993), hin zu Ansätzen der Partizipation mit „advocacy“ und „equity planning“ (Davidoff 1965, Krumholz 1975) oder einer, meist vom Planungsalltag entrückten, grundsätzlichen, neomarxistischen Planungskritik (Harvey 1973, Castells 1977) oder dem Ansatz, „Planung als politischen Prozess“ zu betrachten (Offe 1972, Ronge/ Schmiege 1973).

Mit der Infragestellung des „Rationalen Modells“ konnten zwar weitgehende neue Einsichten und Ansätze und Erkenntnisse gewonnen werden, kein Ansatz ersetzte aber das rationale Planungsmodell gänzlich und war imstande, eine allgemein gültige zufriedenstellende Antwort auf die Frage zu geben, wie Entscheidungen in konkreten Planungsprozessen getroffen werden oder werden sollten, d.h. welcher der Planungsansätze zu wählen ist. Mit dem weit verbreiteten Zweifel am Rationalen Modell traten die verschiedensten Planungs- und Theorieansätze hervor, die gleichermaßen akzeptiert koexistierten. Als Folge davon gewann die Planungspraxis an Bedeutung und kehrte das Verhältnis zu Ungunsten der Planungstheorie um. In den 1970er und 1980er Jahren waren nach Fürst und Scholls planungswissenschaftliche Diskussionen vor allem Reflexionen der Planungspraxis (vgl. Fürst/ Scholles 2008: 32). Damit verlor die Planungstheorie ihre die Planungspraxis leitende Bedeutung. Bis heute. Auch wenn die Diskussionen durch neuere Formen der Planung wie kooperative und kommunikative Planungsansätze (vgl. insbesondere Fischer/ Forester 1993, Healey 1992 u. Selle 1994a) etwa ab den 1990er Jahren wieder neue Impulse setzten. Neben der genannten Richtung, der „Kommunikativen Planung“, die nicht nur im Kreis der

deutschen Planungstheoretiker in der jüngeren Vergangenheit stark diskutiert worden ist und auf die zum Abschluss dieses Kapitels noch einmal gesondert eingegangen wird, entwickelten sich nach Philip Allmendinger (2002b) zwei weitere Hauptrichtungen, die als direkte Reaktion auf das „Rationale Modell“ interpretiert werden können: die Richtung der „postmodernen Planung“ (u.a. Dear 1986, Beauregard 1989, Soja 1989, Sandercock 1998) und der „Neo-Pragmatismus“ (u.a. Hoch 1994, Verma 1996, Gleeson/ Low 2000).

Die viel zitierte Frage von Ernest Alexander 1984 *„After Rationality, What?“* (Alexander 1984) brachte die ungeklärte Frage nach „Rationalität“ als Dreh- und Angelpunkt der Planungstheoriediskussion auf den Punkt. Und noch einmal 12 Jahre später wird das gleiche Resümee von ihm gezogen. *„Die Planungstheoretiker sind in einem Zustand des Aufruhrs. Nichts ist akzeptiert; alles ist in Frage gestellt“* (Alexander 1996: 45). Wieder einige Jahre später könnte die gleiche Frage auch nicht mit einer einheitlichen Antwort beantwortet werden (vgl. Schönwandt 2002 oder Altröck, Hünig et al. 2006). Im Gegenteil: An die Stelle eines immer und überall Gültigkeit beanspruchenden Ansatzes ist eine Pluralität von verschiedensten Planungsansätzen und -theorien getreten, die für sich alleine noch nicht den Anspruch auf eine zusammenhängende Theorie erheben können und das auch nicht wollen. Diese vermeintliche Pluralität von Theorien kann zwar als Kennzeichen der gegenwärtigen Diskussion ausgemacht werden, eine befriedigende Antwort, welcher Planungsansatz in einem konkreten Fall zu wählen ist, ist dies aber noch nicht, wie es Alexander auf den Punkt bringt. Es stellt sich also immer noch die Frage, wie planerische Entscheidungen zu treffen sind, wenn der „rationale Weg“ als ungeeignet erscheint und das Tableau der Möglichkeiten eine vermeintliche freie Auswahl offeriert.

Der Planungstheoretiker Philip Allmendinger sieht die Diskussionen um Planungstheorie, analog zu einem grundlegenden Umschwung in den Gesellschaftswissenschaften, von einer „*positivistischen*“ zu einer „*postpositivistischen*“ Sicht (vgl. Allmendinger 2002a,b,c). Danach kann heute eine uneinheitliche Planungstheorielandschaft geradezu als Ausdruck einer generell veränderten Auffassung von Theorie und ihrer Anwendung gelten. Wegbereitend waren hier Kuhn 1962 und Feyerabend 1978, die die subjektive und normative Sicht von Wissenschaft hervorhoben, was zu einem Relativismus führte, nach dem keine Theorie mehr allgemein als wahr oder falsch angenommen werden kann. Planungstheorie wird aus postpositivistischer Sicht als subjektiv, normativ und situationsbezogen angesehen, bei der kein bestimmtes Konzept mehr den Anspruch des alleinig Richtigen beanspruchen kann.

Die Planungstheoriediskussion seit den 1950er Jahren kann somit als eine fortwährende Auseinandersetzung mit, Neuinterpretation von oder Rückbesinnung

auf das Modell der rationalen Planung verstanden werden. Dabei folgte die Diskussion einem grundlegenden Wandel in den Gesellschaftswissenschaften, welcher sich von einer positivistischen zu einer postpositivistischen Haltung vollzog. Altröck nennt es das „*Schlüsselproblem*“ der Planung (vgl. Altröck, Huning et al. 2006: 249). Schönwandt drückt dies ebenfalls deutlich aus: „*Das rationale Planungsmodell ist der Ausgangspunkt für die meisten anderen Planungsmodelle, die entweder eine Modifikation dieses Modells sind oder eine (Gegen)Reaktion darauf*“ (Schönwandt 2002: 13). Sandercock interpretiert die Entwicklung von Planungstheorie ähnlich und bettet ihre Bezüge wie Allmendinger in den Diskussionszirkel, der „Postmoderne“, ein: „*The critique of the Enlightenment concept of rationality and its unitary definition of truth forms the basis of postmodern thoughts*“ (Sandercock 2003:70). Sandercock selbst nimmt die Kritik am Rationalen Planungsmodell oder am „*modernistischen Projekt*“, wie sie es nennt, zum Ausgangspunkt für ihre planungstheoretischen Überlegungen. Sie ist eine der Hauptvertreterinnen postmoderner Planung (vgl. Sandercock 2003, 1998, 1989). Zentral bei ihren Überlegungen und Auseinandersetzungen ist die Wahrnehmung von Unterschiedlichkeit – „Planung für Multikulturelle Städte“. Vielfältigkeit und Vielschichtigkeit sowie die Differenzierung verschiedenster Planungsformen und deren Beachtung muss ihrer Ansicht nach der Schlüssel zukünftiger Planungsansätze sein. Die Frage, die sich mir dazu stellt, ist, wie diese von ihr hervorgehobene Multiplizität von Planungen wann, wo und warum entsteht.

Dabei bleibt bei aller gesteigerten Wahrnehmung von Unterschiedlichkeit und Vielfältigkeit und der Akzeptanz von unterschiedlichen Ansätzen die Frage nach der Zukunft der Planung, nach dem Rationalen Modell bestehen. Leonie Sandercock zieht ebenfalls diese Bilanz: „*Yet another reason for scrutiny is that we are, I believe, living through a period of what Thomas Kuhn [1962] has called ‘paradigmatic shift’. But what we are shifting to is far from clear. Can there be a future for planning beyond the modernist paradigm, and if so, what should that future look like*“ (Sandercock 1998, S.2?). Dieser Satz kann ähnlich der angeführten Feststellung von Ernest Alexander (1984 und 1996) als Standortbestimmung gelesen werden, und bringt die beschriebene Anstrengung unter Planungstheoretikern ein weiteres Mal zum Ausdruck.

Welche Probleme ergeben sich nun aus den Aussagen der genannten Autoren? Die heutige Planungstheorielandschaft zeichnet sich durch eine Heterogenität von Ansichten und Ansätzen mit einem sehr weiten Themen- und Zugangsfeld aus. Das mindert nicht den Wert von einzelnen Beiträgen, der hier ohnehin nicht zur Debatte stand, sondern führt für die hier aufgeworfene Fragestellung – welcher Planungsansatz in einer konkreten Situation zum Tragen kommt, d.h. entsteht und angewendet wird - nicht weiter.

Die Kritik an einer uneindeutigen Planungstheorielandschaft ist dabei nicht neu, sondern begleitet die Diskussion seit langem. „Diese unklare Abgrenzung dessen, was das genuine Theoriefeld der Planung ist, hat die Planungsdiskussion immer irritiert“, schreibt Fürst 2004: 239 mit Bezug auf Wildavsky 1973 und Huxley/ Yiftachel 2000. Die Erkenntnis von Fürst wird oft bemüht, wenn es darum geht, das Feld der Planungstheorie zu bestimmen. Versucht man den Punkt zu finden, an dem sich die aktuelle Planungstheoriediskussion befindet, ist man nicht erst seit heute damit konfrontiert, dass sich eine Diskussions- und Theorie-landschaft darbietet, die sich mehr durch die Betonung von Unterschieden als durch die Herausstellung von Gemeinsamkeiten auszeichnet. Sucht man nach einem Rahmen, stellt man fest, dass, wie Friedmann anführt: „...only to discover that no two of us could agree on the nature of the beast we want to theorize. None of those who wrote comments wanted to be ‘fenced in’ by any definition of planning discourse (Friedmann 2006/1998: 267). Konsens scheint demnach nur darüber zu bestehen, dass es „nicht die eine Planungstheorie gebe, eine solche nie gegeben hat und auch nie geben werde“ (Peters 2004: 5). Das ist nicht neu, denn „schon in der Zeit der Reformen und der Planungseuphorie hatte sich kein einheitliches Verständnis davon ausgebildet, was man unter „Planungstheorie“ verstehe sollte“ (Rodenstein 1982: 1). Uneinheitlichkeit, Fragmentierung erscheint so geradezu als akzeptiertes Kennzeichen von nicht nur gegenwärtigen Planungstheoriedebatten und ausdifferenzierter Wissenschaft.

Ein weiterer zentraler Grund für die Entwicklung unterschiedlichster planungstheoretischer Zugänge im Bereich der Stadtplanung liegt neben den Auseinandersetzungen um das Rationale Modell in der Nicht-Existenz eines endogenen Theoriekörpers. Planungstheorie im Feld der Stadtplanung bezieht und speist sich aus einer Vielzahl unterschiedlicher disziplinärer Zugänge. Entsprechend verschiedenartig stellt sich die Planungstheorielandschaft dar, je nachdem mit welchem disziplinären Hintergrund, welcher Fragestellung, etc. darüber referiert wird.

Dieser Umstand wird meist damit begründet, dass in Zeiten der Etablierung der Disziplin Städtebau/Stadtplanung vor 1900, konkrete Missstände der industrialisierten Stadt im Vordergrund standen, zu deren Behebung die Stadtplanung sich nicht auf eine eigene Theorie stützen musste, sondern die Notwendigkeit von konkretem, meist interdisziplinärem Handeln im Vordergrund stand (vgl. Albers/Papageorgiou-Venetas 1984; Albers 1997). In dieser „Tradition“ liegt auch ein Grund dafür, dass in deutschen Planungsdebatten immer auch ein starker Praxisbezug gefordert wird, ohne, wie oben dargelegt, dass dieser in einen übergeordneten theoretischen Rahmen eingebunden sein muss. Der Schluss, der insbesondere von Selle gezogen wird, kann für die bereits festgestellte Situation aktueller Planungstheoriedebatten in Deutschland stehen, dass diese maßgeb-

lich von der Praxis geprägt wird und diese auch als sinnvoll angesehen wird (vgl. Selle 2004a/b: 40f und vorangegangene Arbeiten z.B. Selle 2000). Planungstheoriebitten geraten meiner Ansicht nach dadurch in die Gefahr mehr Chronist, als Praxis leitende Instanz zu sein. Dass sich die Planungstheorie in einer Defensive befindet, rührt, so meine Einschätzung, nicht aus der Praxis, sondern aus einem Theoriedefizit. An der Kluft zwischen Theorie und Praxis kann diese Einschätzung weiter verdeutlicht werden.

Problem: die Kluft zwischen Theorie und Praxis

Eine eklektizistische Planungstheorielandschaft ist für sich genommen noch kein Problem. Es erscheint aber als Problem, wenn sich die Theorie so weit von der Praxis gelöst hat bzw. die Verbindung untereinander nicht mehr hergestellt werden kann, dass Planungstheorie nicht imstande ist, Anleitung für die Planungspraxis zu geben. Diese Situationseinschätzung soll hier in Kürze dargestellt werden.

Der Bedarf an „*neuer*“ Planungstheorie stammt weniger aus wissenschaftlichen Zirkeln, sondern begründet sich seit längerem, wie Fürst betont, aus einem Bedarf aus der Planungspraxis (Fürst 2004). *„Die wissenschaftliche Fortentwicklung von Planungstheorie [...] wird schon seit langem nicht mehr von wissenschaftlichen Einrichtungen geprägt, sondern von der Planungspraxis“*, stellen Fürst und Scholles (2008: 15) dann jüngst auch fest. Planungstheorie scheint demnach nicht mehr in der Lage, Anleitungen für die Praxis zu liefern, sondern läuft den realen Veränderungen hinterher. Marco Venturi (2006) macht ebenfalls ein „Auseinanderdriften“ von Planung und Theorie aus und auch das Credo von Archibugi (2008), dass die Planungstheorie ihre Relevanz für die Praxis weitgehend eingebüßt hat, deckt sich mit den bereits angeführten Stimmen.

Das viel beklagte und beschriebene Theory-Practice-Gap, d.h. die Kluft zwischen Planungstheorie und Praxis, drückt dieses Problem aus und begleitet weitgehend die gesamte planungswissenschaftliche Auseinandersetzungen (vgl. z.B. Glass 1959; Neufville 1983; Alexander 1997; Allmendinger 2002a; Fürst/ Scholles 2008).

Die vielfach konstatierte Kluft oder Lücke zwischen Theorie und Praxis bedeutet für die hier eingenommene Problemsicht, dass wieder die Frage gestellt werden muss, warum welche Planung wann zum Tragen kommt oder kommen sollte und dafür ein Theorieansatz entwickelt werden muss, der in dem dargelegten Sinne in der Lage ist, Anleitung für die Praxis zu geben.

Problem: die Trennung in prozedural und substanzial

Franco Archibugi (2008) zieht auch den Schluss, dass es aktuell vor allem an Ansätzen mangelt, die planerisches Handeln leiten können und nicht nur im Nachhinein Planungspraxis erklären. Dabei bemängelt Archibugi ein Übergewicht auf Seiten der Analyse von Planung, das vor allem durch die Sozial- und Politikwissenschaft geprägt wurde, und er erkennt ein Defizit im Bereich planungsleitender Ansätze. Er fordert, der Methodik mehr Aufmerksamkeit zu schenken, ohne jedoch die inhaltliche Seite zu vergessen, d.h. Prozedurales und Substanzielles zu verbinden. „*Allerdings*“ resümiert Blotevogel in seiner Literaturbesprechung des Buches von Archibugi auch gleich, „*wird kaum deutlich, wie eine solche neue Planungstheorie letztlich aussehen könnte*“ (Blotevogel 2008). Ute Lehrer sieht die Situation ähnlich, um eine weitere Stimme anzuführen. Während auch sie stärker die Bedeutung der substanzialen Seite von Planung betont, macht sie ebenfalls nur vage Andeutungen einer möglichen Lösung, wie eine Integration stattfinden könnte (Lehrer 2004). Selle (2006 a/b), Schönwandt und Jung (2005) fordern ebenfalls, die Inhalte nicht aus den Augen zu verlieren. Diese Situationsanalysen/Forderungen stammen alle aus jüngerer Zeit, auch wenn die Themen seit langem die Planungstheoriediskussionen begleiten, wie ein Blick zurück deutlich gemacht hat. Das beklagte „Auf-der-Stelle-Treten“ der Planungstheorie kommt hier wieder zum Ausdruck.

Ursachen der Trennung von Prozeduralem und Substanziellem sind in einem gängigen Paradigma der Planungstheorie zu finden: in der nach Faludi beschriebenen Trennung von prozeduraler und substanzialer Theoriebildung (vgl. Faludi 1973; Allmendinger 2002b: 11). Als die Unterscheidung in Theorie *von* der Planung (prozedural) und Theorie *in* der Planung (substanzial) vorgenommen wurde, erschien es nur plausibel, dass die Theorie *von* der Planung der Teil wurde, mit der sich die Planungstheorie beschäftigen sollte. „*I shall argue that planning theory should be concerned with this [procedural theory] rather than with substantive theory*“ (Faludi 1973: 3). Diese Unterscheidung führte nicht nur zur Trennung in verschiedene Felder der Planungstheorie, die nun unabhängig voneinander zu behandeln sein sollten, sondern gleichzeitig zur Bestimmung, dass die „prozedurale“ Theorie die tatsächliche Planungstheorie ist. Hintergrund für diese Trennung war die Annahme, dass selbst die ausgefeilteste substanziale Theorie nicht in direkte Planungsentscheidungen mündet (ebenda: 4). Sich bei der Beschäftigung mit Planung vor allem auf Verfahrensabläufe zu konzentrieren, hat ihren Ursprung in dieser Einsicht. Gleichzeitig war immer deutlich, dass ohne die substanziale Seite von Planung kaum Aussagen über die Entstehung von Planungsentscheidungen gemacht werden können. So kam es zeitweise sogar zu einer Dominanz von substanzialer Planungstheorie (vgl. z.B. Offe 1972, Scharpf 1973). Diese Richtung wurde stark von der Politikwissenschaft geprägt,

die heute wieder größere Bedeutung auf aktuelle Planungstheoriendebatten hat (vgl. z.B den Sammelband Benz 2004). Anfang der 1980er Jahre resümiert Rodenstein mit Verweis auf Britton Harris 1960, „*dass die substanzielle Theorie den Schlüssel für die Entwicklung der Planungstheorie darstellt*“ (Rodenstein 1982:7). Sie zitiert: „*At least for the moment there can be no theory of city planning which is totally divorced from the theory of cities, and hence no wholly general theory of planning as such.*“ Diese Forderung wird bis heute immer wiederholt, über den Weg der Problemlösung scheint daher eine gewisse Einigkeit zu herrschen, doch es fehlt nach wie vor, glaubt man den vielen Stimmen, nach denen die Planungstheorie seit langem „auf der Stelle tritt“, an einem schlüssigen Ansatz, der die Forderung umzusetzen vermag. Die Probleme sind damit nicht gelöst, sondern wiederholen sich.

Der Schlüssel: der Kontext

Warum finden wir so schwer aus dieser Situation heraus? Nachfolgend kann dargelegt werden, wie die mit dem „Rationalen Modell“ verbundene Kritik im Wesentlichen den Kontext, in dem Planung stattfindet, herausstellt und darauf ihre Kritik begründet. Kontext heißt hier Orts- und Zeitabhängigkeit von Planung, womit auch meist soziale, politische, ökonomische oder kulturelle Einflüsse gemeint sind. Gleichzeitig findet der Kontext nicht genügend Berücksichtigung bei der Konzeptualisierung von Planungstheorie, bzw. wird dessen Wirkung nicht in der Art in einen planungstheoretischen Zugang umgesetzt, dass darüber Aussagen über die konkrete Planung möglich wären. Aus dieser Feststellung leitete sich letztendlich auch die für diese Arbeit zentrale Frage ab, wie kann der Kontext, den ich im weiteren Verlauf der Arbeit mit „Raum“ übersetze, in ein Verständnis für die Entstehung von Planungen integriert werden?

Bei der Analyse der gegenwärtigen Planungstheorielandschaft hebt der britische Planungstheoretiker Philip Allmendinger die zentrale Bedeutung von Zeitpunkt und Ort für das Verständnis über Entstehung, Gebrauch und Entwicklung von Theorie hervor. Einleitung und Schlusskapitel seiner „*Planning Theory*“ (2002c) enden mit der Betonung dieser. Er benennt die Bedeutung von Zeit und Ort als Ausgangspunkt für seine Ausführungen und zeigt auf, wie mit diesem Ansatz eine positivistische Vorstellung von Theorie hinterfragt wurde. Allmendinger zeichnet so nach, wie die Problematik des fehlenden Bezugs der Planungstheorie zum Kontext, in dem Planung stattfindet, erst zu der Infragestellung des Rationalen Planungsmodells geführt hat (vgl. Allmendinger 2002c: xiff). Denn die Erkenntnis, dass Theorie nicht als unabhängige Sphäre existiert, sondern ihre Entwicklung, Interpretation und Anwendung immer lokalen Ausprägungen und Einflüssen unterworfen ist, beruht vor allem auf der Feststellung, dass Theorie

sowohl zu unterschiedlichsten Zeiten, als auch an unterschiedlichsten Orten in unterschiedlichster Weise gedacht und praktiziert werden kann. Planungstheorie selbst ist danach orts- und zeitabhängig (vgl. ebenda).

Einzelne Planungstheorien erlebten zu bestimmten Zeiten Hochphasen. Dies fand wiederum nicht überall gleichzeitig statt, sondern unterschied sich, z.B. in einzelnen Ländern. So gilt die Entwicklungsplanung als ein Phänomen, das zunächst in England Dominanz erlangte, bevor es in Deutschland zum vermeintlichen *Mainstream* wurde. (vgl. z.B. Albers/ Papageorgiou-Venetas 1984). Zwischen einzelnen Ländern sind diese Unterschiede offensichtlich. Aber auch innerhalb von einzelnen Ländern, Städten oder Gemeinden finden trotz ähnlicher Rahmenbedingungen erheblich voneinander abweichende Planungsprozesse statt.

Hervorgehoben werden kann auch, dass selbst an gleichen Orten unterschiedlichste Planungsverfahren zum Tragen kommen können, die sich im besten Fall gegenseitig ergänzen aber nur zu oft auch widersprechen. Es bildete sich in der „Planungstheoriecommunity“ die Erkenntnis heraus, dass Planungsstrategien trotz vermeintlich gleichen Ansatzes von Fall zu Fall ganz erheblich differieren können. Dadurch trat in der Planung die Betonung lokaler Besonderheiten und mit ihr die Hervorhebung von Individualität und Subjektivität an die Stelle von Universalem (vgl. Allmendinger 2002a).

Dieser Erkenntnis folgte, wie Allmendinger aufzeigt, ein grundsätzlicher Wandel von Theorieverständnis in den Gesellschaftswissenschaften (vgl. Allmendinger 2002b). Alle Theorie gilt danach als temporär, unterliegt örtlichen Ausprägungen und ist damit nicht universell, sondern hochgradig situationsabhängig subjektiv und schlussendlich immer auch normativ. Letztendlich wurde gefolgert, dass nicht gesagt werden kann, welche Theorie richtig oder falsch ist. Theorie kann unter diesem Blickwinkel nicht mehr als unabhängige Größe verstanden werden. Mit den Worten von Allmendinger: *„The broad thrust of an emphasis upon time and space is to question the idea of ahistorical an aspatial theory“* (Allmendinger 2002c: 213). Ein genereller Umschwung im Theorieverständnis hat sich so auch in der Planungstheorie niedergeschlagen, bei der die Bedeutung von Zeitpunkt und Ort hervortritt und wesentlich zur Infragestellung des Rationalen Planungsmodells beigetragen hat. Dies bedeutet nicht gleichzeitig, dass das Rationale Planungsmodell obsolet geworden ist, es muss aber die Frage gestellt werden, in welcher Situation, zu welchem Zeitpunkt und Ort es wie zum Tragen kommt.

Mit Verweis auf Brindley, Rydin und Stoker 1996, geht Allmendinger dazu über, der Frage zu folgen, wenn die Spezifika eines Orts einen wichtigen Einfluss bei der Entstehung, Interpretation und Anwendung von Theorie hat, in welcher Form diese Feststellung weitergedacht werden kann (vgl. Brindley, Rydin et al. 1996

nach Allmendinger 2002c: 214). Und er liefert auch die Antwort darauf: *„The reason comes from the various social, political and economic differences that such localities exhibit and the way in which such social manifestations provide a ‘filter’ through which such implementation and interpretation is viewed”* (Allmendinger 2002c: 214f). Lokale Spezifika und zeitliche Veränderungen führt Allmendinger demnach an, um zu erklären, warum in einzelnen Gebieten, obwohl z.B. der rechtliche, institutionelle Rahmen der Gleiche ist, einzelne Planungen eine völlig unterschiedliche Entwicklung nehmen können. Es ist wohl unumstritten, dass lokale Spezifika kultureller, sozialer, ökonomischer oder politischer Art ganz erheblich differieren können.

Darauf aufbauend wurde Allmendinger folgend in der Planungstheorie die Schlussfolgerung gezogen, dass auch Inhalt, Interpretation und Entwicklung von Theorien diesen lokalen Ausprägungen unterworfen sind und diese wiederum im Laufe der Zeit variieren (vgl. Allmendinger 2002c: 218).

Ähnlich argumentiert Leonie Sandercock (vgl. 1989, 1998, 2003). Sie betont dabei wie kaum eine andere die Forderung, Verschiedenartigkeit und Vielfältigkeit in den Mittelpunkt für die Betrachtung von Planung zu stellen: *“If we accept what [...] all knowledge is embodied, historically situated, shaped by language, and embedded in power relations, institutionalized or not – then the very idea of the expert planner able to arrive at an understanding of ‘the public interest’ thought rational deliberation will have to be revised in favour of an notion of planning for multiple publics, based on an epistemology of multiplicity”* (Sandercock 2003:73). Allmendinger wie auch Sandercock bauen ihre Betrachtung der Planungstheorielandschaft auf einer Kritik am Rationalen Modell auf, das einen Universalismus für sich in Anspruch nimmt, der durch eine festgestellte Multiplizität in Frage gestellt wird. Sie verdeutlichen dabei, dass diese im Wesentlichen von einer Kontextbezogenheit oder einem Ort-Zeit-Bezug gespeist wird, die einer universalistischen Theorie und Vorstellung eines homogenen Kontextes widerspricht.

Dieses Verständnis von Planung findet sich auch im deutschsprachigen Diskurs wieder und drückt sich z.B. in der Definition von Planung von Fürst und Ritter im Handwörterbuch der Raumplanung 2005 aus, bei der Planung entsprechend als eine hochgradig variable und vom Kontext abhängige Tätigkeit angesehen wird: *„Inhalt, Form und Verfahren der Planung bilden eine Gesamtheit, die von der jeweiligen Planungssituation und vom jeweiligen Zweck der Planung bestimmt wird. Eine differenzierte Diskussion der Planungskultur kann deshalb nur zeit-, aufgaben-, und bereichsspezifisch erfolgen. Es verwundert mithin nicht, dass es keinen einheitlichen Planungsbegriff gibt. Denn auch losgelöst von ihrem Objekt wird Planung unterschiedlich definiert, je nachdem, mit welcher steuerungstheo-*

retischen Vorstellung und mit welcher Fragestellung der Begriff verwendet wird. Es gibt keinen ahistorischen, theorie- und problemunabhängigen Planungsbegriff. Und es gibt keine ‚Planungsrationalität‘ nur im Kontext des jeweiligen Planungsumfelds“ (Fürst/ Ritter 2005: 765).

Aussagen darüber, wie sich diese „Kontextabhängigkeit“ im konkreten Fall auswirkt oder welche Planungsrationaltät sich in einer bestimmten Situation warum entwickelt, werden jedoch nicht gemacht. Die Frage nach dem *Wie* wird nicht beantwortet.

Hierin liegt meines Erachtens das zentrale Problem gegenwärtiger Planungstheorie. Die Kontextabhängigkeit für Planung und deren Theorie ist unstrittig, sie verhindert einen universalistischen Zugang, gleichzeitig kann aber nicht gesagt werden, wie in einer konkreten Situation Planung stattfindet bzw. stattfinden soll, weil sie hochgradig von eben diesem Kontext abhängt. Allmendinger weist in seinem Rückblick auf vergangene Planungstheoriendebatten auf dieses Problem hin: *“What it does not do (die Erkenntnis einer Orts- und Zeitabhängigkeit von Planung und Theorie) is providing us with any criteria as to how develop theories for places. Under the post-positivist approach there are no agreed criteria to evaluate and develop theories that best fit particular circumstances”* (Allmendinger 2002c: 218). Er benennt damit meines Erachtens das Kernproblem gegenwärtiger Planungstheorie. *“There are some hints at how postmodern alternatives to the status quo might work, [...], but all are half-hearted attempts to escape from the constraints imposed by their own theory”* (Allmendinger 2002c: 220). Durch die Ausführungen von Allmendinger kann so das zentrale Problem der eingangs angeführten gegenwärtiger Planungstheoriendebatten in Deutschland weiter aufgedeckt werden: Planung ist hochgradig kontextabhängig, diese Abhängigkeit widerspricht einem universalistischen Zugang. Gleichzeitig bleibt die Frage unbeantwortet, welche Theorie, welche Planung in einer bestimmten Situation sinnvoll oder möglich ist. Die Kritik am Rationalen Modell beruht zwar maßgeblich auf einem Orts- und Zeitbezug. Kriterien, wie diese Abhängigkeit aber in die Entwicklung von situationsabhängiger Theorie münden kann, fehlen bisher weitgehend. Der eingangs angeführte Ausruf von Alexander: *„After Rationality what“* (Alexander 1984, 1996), machte diese Problemlage deutlich. Die benannte eklektizistische Planungstheorielandschaft kann als Ergebnis dieser Problemlage interpretiert werden. Gleichzeitig hat die angesprochene Theorie-Praxis-Kluft hier ebenfalls eine wesentliche Ursache, denn ohne einen Zugang, der es uns ermöglicht zu sagen, wann welche Planung zum Tragen kommt, kann Theorie nur sehr eingeschränkt die Praxis leiten. Die bereits genannte immer wieder kehrende Forderung nach der Verbindung von substanzieller und prozeduraler Planungstheorie stammt ebenfalls aus der Einsicht, dass

die Bedingungen, die Planung bestimmen, in eine Planungstheorie mit einbezogen werden müssen.

Als neuralgischer Punkt gegenwärtiger Planungstheoriendebatten wurde eine Orts- und Zeitabhängigkeit von Planungstheorie hervorgehoben. Die stärkere Bedeutung der Kontextabhängigkeit muss aus meiner Sicht in die planungstheoretische Auseinandersetzung integriert werden, so dass wir einen Zugang erhalten, der Antworten darauf gibt, warum in einer konkreten Situation die eine oder andere Planung zum Tragen kommt. In Allmendingers Ausführungen wurde die von ihm meist verwendete Bezeichnung „space“ durchgängig in „Ort“ übersetzt. Direkt übersetzt würde „space“ Raum bedeuten. Diese direkte Übersetzung hätte aber verklärt, dass Allmendinger, der wie kaum ein anderer die Orts- und Zeitabhängigkeit von Planung und Planungstheorie herausarbeitet, mit einem Raumverständnis operiert, das dem von Ort gleichgesetzt werden kann. Das bedeutet: Orte oder Räume sind bei ihm materielle Gegebenheiten, geographisch konkret abgrenzbar. Auch wenn, wie weiter oben ausgeführt, nicht nur materielle, sondern auch soziale, ökonomische oder kulturelle Unterschiede letztendlich den Ausschlag für unterschiedliche Planungen geben.

An diesem Punkt setzt die vorliegende Arbeit an. Denn in dieser Denkfigur stehen sich räumliche (synonym örtliche) und gesellschaftliche Prozesse gegenüber. Der Raum/Ort wird verstanden als eine Plattform oder als Rahmen, auf der oder in dem gesellschaftliche Prozesse stattfinden. Setzt man aber Orte nicht gleich Räume, sondern versteht Orte als ein Ergebnis von gesellschaftlichen Räumen, entsteht eine Beziehung, deren Erforschung möglich ist. Im nächsten Kapitel wird die Grundlage für diesen Gedanken dargelegt – ein verändertes Raumverständnis. Bevor das erfolgt, wird die bisher herausgearbeitete Problemsicht noch an dem zurzeit meistdiskutierten Planungsmodell der „Kommunikativen Planung“ reflektiert.

Aktueller Trend: Kommunikative / kooperative Planung

Versteht man die Entwicklung von Planungstheorie, so wie hier dargelegt, im Wesentlichen als ein Ringen um das „Rationale Modell“, stellt das Modell der „Kommunikativen Planung“ in Anlehnung an Jürgen Habermas einen „Mittel-“ oder „Dritten Weg“ dar. Es ist nicht nur unter den deutschen Planungstheoretikern das aktuell am intensivsten diskutierte. Im Nachfolgenden wird darauf im Besonderen eingegangen, um an diesem Modell die dargestellten Probleme aktueller Planungstheoriendebatten noch einmal zu verdeutlichen und um den Bedarf nach einem Zugang, der den Kontext (den Raum) in den Mittelpunkt stellt, vertiefend aufzuzeigen.

Jürgen Habermas beantwortete die Frage nach Rationalität Anfang der 1980er Jahre in einer neuen Weise, die massiven Einfluss auf nachfolgende Planungstheoriediskussionen ausübte. Habermas' Hauptwerk „Die Theorie des kommunikativen Handelns“ von 1981 bot einen Ausweg aus der in Zweifel gezogenen allgemein gültigen Objektivität und Rationalität. Vordergründig könnte sie als direkte Reaktion auf postmoderne Einflüsse gelesen werden, gleichzeitig ist sie aber auch die Antithese zu einer vereinfachten Anwendung allzu extremer postmoderner Gedanken oder gar konstruktive Opposition zu ihr. Habermas' Theorie des kommunikativen Handelns setzt sich mit der Bedeutung von Kommunikation für demokratische Gesellschaften auseinander. Er ersetzt den Begriff des zweckrationalen Handelns durch eine in der Sprache angenommene „kommunikative Rationalität“, die die Grundlage sozialen Handelns bildet. Dabei werden Verständigungen über interpersonale Beziehungen einem technologischen Modell entgegengesetzt. Nach Habermas entsteht durch einen Dialog, der dem besseren Argument folgt, Wahrheit. Wahrheit ist bei ihm intersubjektiv und nicht mehr objektiv. Wichtig für die daran anknüpfenden Debatten ist der Begriff der „idealen Sprechsituation“. Nach Habermas zeichnet sich solch eine Situation dadurch aus, dass alle Beteiligten bei Gesprächen die gleichen Bedingungen und Möglichkeiten haben, ihre Sprechakte zu wählen, erst so wird eine diskursive Auseinandersetzung möglich. Das heißt ein Gleichheitsprinzip muss erfüllt sein, um einen „herrschaftsfreien Diskurs“ zu ermöglichen (vgl. Habermas 1971, 1981).

Dieser hier knapp wiedergegebene Ansatz gab neue Antworten auf das philosophische Grundproblem objektiver Rationalität, das wie beschrieben auch als Kernproblem vieler Planungstheoriediskussionen gefasst werden kann, und fand in den Fachdebatten vielfältigen Eingang, auch wenn Habermas seine Theorie nicht originär als Planungstheorie entwickelt hat, sondern im Kontext einer kritischen Theorie moderner Gesellschaften.

Die Übertragung von Habermas auf die Planungstheorie fußt vor allem auf zwei Arbeiten. Die eine stammt von Patsy Healy (Healey 1992) „Planning Through Debate“ und als Fortführung, „Collaborative Planning“ (Healey 1997), die andere stammt von Frank Fischer und John Forester, „The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning“ (Fischer/ Forester 1993). Forester versteht Planungspraxis „as action that is fundamentally communicative in character“ (Forester 1989) und mit Healy erhielt 1992 der „Communicative Turn in Planning Theory“ Einzug. Beide beziehen sich direkt auf Jürgen Habermas' „Theorie des kommunikativen Handelns“ (1981) und verwenden sie explizit als Grundlage für ihre Planungstheorie. Als deutsches Pendant zu den genannten Autoren können Klaus Selle (Selle 1994a, 1996a) und fortführende Arbeiten (vgl. dazu aktuell insbesondere Bischoff, Selle et al. 2005) gelten, wenn auch Selle nicht in der gleichen Weise, wie die zuerst genannten Autoren seine theoretischen Ansätze direkt auf Haber-

mas bezieht bzw. rückkoppelt und meist eine stark praxisorientierte Sicht verfolgt. Das letztgenannte Buch von Bischoff und Selle, dessen Vorläufer bereits 1995 erschien, liefert eine gute Übersicht zu Formen, Verfahren und Methoden von Kommunikation in Planungsprozessen, die die deutsche Diskussion, wie bereits an anderer Stelle angemerkt, mehr beherrschen als grundsätzliche theoretische Reflexionen.

Kommunikation in der Planung ist nicht erst mit Fischer/Forester, Healy ein Thema, sondern wurde bereits intensiv in den 1960er und 1970er Jahren diskutiert, wenn es auch nicht die heutige Beachtung fand (vgl. Reuter 2004: 58ff oder z.B. direkt Arnstein 1969; Fester 1970). Das Thema gewinnt erst mit dem von einigen Planungstheoretikern diagnostizierten Politikwechsel insbesondere in den 1980er und 1990er Jahren an Bedeutung. In dieser Zeit wurde weniger Staat und stattdessen Stärkung der Zivilgesellschaft gefordert. Dies war verbunden mit der Suche nach neuen Formen der Kommunikation und Kooperation (vgl. dazu ausführlich z.B. Häußermann, Läßle et al. 2008 „Stadtpolitik“). An vielen Stellen stellte sich aber schnell heraus, dass die propagierte „Kommunikative Wende“ mehr Wunsch als Wirklichkeit war. Eine Vielzahl von Beispielen kann gefunden werden, wenn es darum geht zu belegen, dass in den wenigsten Fällen ein kooperativer Ansatz wirklich zum Tragen kam. So resümieren z.B. Knieling und Fürst (2001), dass *„in vielen Fällen herauskommt, dass eine echte Kooperation, d.h. Ergebnisoffenheit gar nicht gegeben ist. Dass es keine Kultur der Mitbestimmung gibt, dass die Planenden Instanzen dies weder wollen noch zulassen, etc. Mit anderen Worten, dass der Planungsraum für eine Kooperation, wie sie vorgesehen wurde, gar nicht gegeben ist. In den meisten Fällen wird am Verfahren festgehalten und die Veranstaltung wird zum Alibi“*. Die „Kommunikative Wende“ ersetzte nicht bestehende Verfahren, sie ergänzte und erweiterte oder veränderte sie. Gutgemeinte Ansätze konnten sich aber nur selten wirklich durchsetzen. Rüdiger Voigt kommt zu einem ähnlichen Schluss, um hier noch eine weitere Stimme anzuführen: *„Erste Ansätze deliberativer Politik im Gefolge der Studentenbewegung der 1968er Jahre in Stadtteilversammlungen, Bürgerinitiativen und bei den Grünen sind längst dem knallharten Alltagsgeschäft des Aushandelns von Entscheidungen durch Ausnutzen des Wissens- und Machtvorsprungs an der Spitze, durch Tauschgeschäfte mit den Inhabern von Vetomacht und durch das Austricksen von Gegenspielern in demokratischen Beschlussgremien gewichen“* (Voigt 2007: 79).

Wie sich die Praxis schnell als ungeschriebene Gegenthese zu Habermas' Ausführungen darstellte, schlug sich dann auch in der Planungstheorie als breite Kritik nieder. Der Widerspruch zu Habermas entfaltete sich im Besonderen an der Frage nach Macht und deren Ausübung in Planungsprozessen und stellte dabei insbesondere die von Habermas angenommene „ideale Sprechsituation“ in

Frage. Die kritischen Kommentatoren argumentieren vor allem mit der Faktizität von Macht und dass eine machtfreie Situation, wie sie als Grundlage der „idealen Sprechsituation“ angenommen wird, nicht existiert. Prominente Vertreter dieser Kritik, wie Bent Flyberg (Flyvbjerg 1996 u. 1998, Flyvbjerg/ Richardson 2002), stellten ihr die auf Foucault gründende „Realrationalität“ gegenüber, die davon ausgeht, dass sich Macht ihre eigene Rationalität schafft. Es kann darüber gestritten werden, ob diese Kritik richtig greift, weil Habermas' Modell Macht durchaus nicht ignoriert, grundsätzlich normativ ist und nicht grundsätzlich eine „ideale Sprechsituation“ annimmt, sie also vielmehr als anzustrebenden Idealzustand fordert. Nach wie vor steht aber dem Konzept von „kommunikativer Rationalität“ die Erfahrung entgegen, dass Planung hochgradig von Orten, Zeiten, dem Kontext abhängt und damit variiert. Die von Habermas beschriebene „ideale Sprechsituation“ stellt so gewissermaßen immer einen utopischen Ort dar, der den realen Kontext nicht einschließt. In welcher realen Situation das Konzept zum Tragen kommt oder wie es durch weitere Einflüsse wie z.B. Macht verändert wird, bleibt also offen und bietet so die bekannte offene Flanke für Kritik. Dazu Flyvbjerg/Richardson (2002: 45): *„The position we are attempting to establish is that communicative planning theory fails to capture the role of power in planning. As a result, it is theory which is weak in serving as a basis for effective action and change“*. Und weiterführend heißt es: *“The basic weakness of Habermas' projekt is its lack of agreement between ideal and reality (...). He describes to us the utopia of communicative rationality but not to get there (Flyvbjerg/ Richardson 2002: 46).“* Die Vertreter der „Liga der Kontrahenten“, auf die sich berufen wird, ist groß: Nietzsche, Foucault, Derrida, Machiavelli, um die Einflussreichen einmal zu nennen, gehen alle davon aus, dass Macht immer zugegen ist (vgl. Flyvbjerg/ Richardson 2002: 47). Hier besteht eine Denkschule, die nur schwer mit Habermas zu verbinden ist und in deutlicher Opposition zu ihr steht. Nicht nur die Kritik führte wieder zur verstärkten Beachtung des Politischen in der Planung. Gegenwärtig wird sich wieder verstärkt der Politikforschung und Strategischen Planung zugewandt (vgl. z.B. Altrock 2004, Hamedinger, Frey et al. 2007 oder Fürst 2007). Wolf Reuter weist auf die vermeintlich erstaunliche Tatsache hin, dass gerade diejenigen zuletzt auf Habermas setzen, die in den 1960er und 70er Jahre sich intensiv mit Machtaspekten in der Planung auseinandergesetzt haben und damals zum Teil die Debatten mit geprägt haben (Reuter 2000, 2004). Gegenwärtig scheint das Pendel wieder zurückzuschwingen.

An dem Streit über das „Kommunikative Modell“ kann das zentrale ungelöste Problem gegenwärtiger Planungstheoriendebatten noch einmal deutlich gemacht werden. Unabhängig davon, ob die Diskussion sehr stark mit der Frage nach Macht verbunden ist, suggeriert die „ideale Sprechsituation“, selbst wenn sie als normatives Konstrukt angenommen wird, die Unabhängigkeit der Theorieanwen-

dung von der Lebenswelt. Dazu gehört auch der Aspekt Macht, dazu gehören aber auch noch viele andere Aspekte, wie z.B. die soziale oder kulturelle Herkunft der Akteure, ökonomische Bedingungen oder politische Verhältnisse. Habermas' „Kommunikative Rationalität“ setzt die Möglichkeit der Loslösung vom Kontext bzw. setzt einen bestimmten Kontext, nämlich eine ideale Sprechsituation voraus. Doch Planung ist immer hochgradig abhängig von eben diesem Kontext und er variiert an unterschiedlichen Orten und zu unterschiedlichen Zeitpunkten. Gerade diese Einsicht hat erst zur Infragestellung des „Rationalen Planungsmodells“ geführt. Das Resultat ist wie beschrieben eine eklektizistische Planungstheorielandschaft, die die Frage offen lässt, welche Theorie, bzw. Planung in einer bestimmten Situation zu wählen ist. Diese Frage stellt sich auch hier wieder. Wann kommen Kommunikation und Kooperation in der Planung zum Tragen und welche Bedingungen ermöglichen oder verhindern dies.

Letztendlich legt der Streit wieder den „Blinden Fleck“ gegenwärtiger Planungstheoriendebatten frei: Die Frage, ob nun Argument oder Macht entscheidend für Planungsprozesse sind, kann nur über die Analyse der Bedingungen beantwortet werden, die das eine oder andere hervorbringen. Bei der Suche nach der Überwindung des vielfach wahrgenommenen „Auf-der-Stelle-Tretens“ der Planungstheorie muss der Blick stärker auf die Bedingungen, die die Planung bestimmen, hervorbringen, formen oder verändern, gelegt werden. Diese Bedingungen sind abhängig vom Kontext. Wir müssen, so meine Schlussfolgerung, den Kontext in die Planungstheorie in der Weise integrieren, dass wir Ableitungen für die Entstehung, Anwendung und Entwicklung von Planung ziehen können, um darauf aufbauend Planungsstrategien zu entwerfen.

Exkurs: Bauliches und Gesellschaftliches

„Planungstheorie [...] hat [...] eine Geschichte, die weniger von Architekten und mehr von Sozialwissenschaftlern geprägt wurde“ (Bodenschatz 1982: 90).

Mit dem Blick auf eine bestimmte Entwicklungsphase in der Disziplingeschichte der Stadtplanung soll dieser kurze Exkurs anschaulich machen, warum die Planungstheorie im Feld der Stadtplanung durch die Gesellschaftswissenschaften stark geprägt ist und warum für die Bewältigung der im vorangegangenen Kapitel dargestellten Probleme dies von Bedeutung ist.

Dazu werden nachfolgend Auszüge aus einem Gespräch, das 1982 in der Stadtbauwelt erschien, wiedergegeben. Hier diskutierten Thomas Sieverts, Oswald Mathias Ungers und Georg Wittwer mit Nikolaus Kuhnert über die Entwicklungen in Architektur, Städtebau und Planung insbesondere in den 1960er Jahren (Kuhnert, Sieverts et al. 1982). Vier Personen, die für eine Generation von Pla-

nern stehen können, die die Entwicklungen im Bereich Architektur, Städtebau und Stadtplanung der 1950er bis heute mitgeprägt oder zumindest immer unter Beobachtung hatten. Dabei wird hier nicht vergessen, dass es sich nur um einen Ausschnitt von Meinungen handelt. Dieser kleine Exkurs hat nicht die Aufgabe Disziplingeschichte zu schreiben, sondern soll die Verbindung zwischen der Disziplin Stadtplanung, dem Feld der Planungstheorie und ihrer starken Prägung durch die Gesellschaftswissenschaften (insbesondere die Sozialwissenschaften) herausstellen und sie gegenüber der Richtungen Architektur und Städtebau einordnen.

In dem Ausschnitt des nachfolgend wiedergegebenen Gespräches treten Diskussionslinien und Brüche hervor, die die Disziplin der Stadtplanung in ihrer grundlegenden Orientierung bestimmen. Die Klarheit, mit der hier Entwicklungen deutlich werden, gab den Anlass, verhältnismäßig lange Passagen wiederzugeben.

O.M. Ungers: „Wenn ich darauf angesprochen würde, [...] wo sich eine eigene Meinung gebildet hat über das was man tut, muss ich zurückgehen auf den CIAM-Kongreß 1953 in Aix-en-Provence. Das war für mich die erste Frage: „Städtebau-Architektur“ überhaupt. In einer Umbruchsituation wurde diese Frage auf der internationalen Ebene neu diskutiert. [...] Bis zu diesem Zeitpunkt hatten die CIAM-Anhänger den Städtebau mit den vier Kriterien von Le Corbusier betrachtet, die er auch in der Charta von Athen niedergeschrieben hatte. Jeder Beitrag wurde unter diesen vier Punkten abgehandelt: Verkehr, Wohnen, Arbeiten, Erholen. Es gab ein festes Raster, in das alles eingeordnet wurde. [...] [Jetzt] kam man mit dem Schema nicht mehr zurecht. [...] Das letzte Mal, wo die Städtebauer den Städtebau als eine dreidimensionale Realität sahen, war [...] [1963]. Von da an entwickelten sich Architektur und Städtebau auseinander, die eine in Richtung Planung, die andere in Richtung technologischer Prozess. Die Städtebauer haben sich aus der gestalterischen Verantwortung gemogelt, als sie anfangen, Planung zu machen und schließlich die Planung der Planung, und nun gar nichts mehr damit zu tun haben wollen, was eine gebaute, eine dreidimensionale Realität verlangt. Das was man Städtebau nannte, ging in „Stadtplanung“ über, und es wurde gesagt: Wir planen Bildungssysteme, wir planen Krankenhaussysteme und was auch immer. [...] Danach habe ich die meisten Städtebauer abdriften sehen. Ich selbst habe mich damals entschlossen - aus welchen Gründen auch immer - die Planung von der Architektur zu trennen.“ [...]

G. Wittwer: „Der Bruch lag darin, dass wir der Auffassung waren, dass eine sehr gute Architektur einen Stadtraum stützt – aber dass letztendlich der Stadtraum und seine Nutzungen selbst das Entscheidende sind.“ [...]

T. Sieverts: „[Doch] wir waren damals noch meilenweit von dem entfernt, was man ‚pure planning‘ nennt. [...] [In Liverpool] habe [ich] mich mit reiner Stadtplanung beschäftigt – das gab es ja bei uns noch gar nicht. [...] Auf Ihrer Seite [bezieht sich Unger] der Versuch, die Gestaltung unmittelbar aus dem morphologischen und phänomenologischen Kontext zu entfalten, auf unserer Seite der Versuch mit planerischen Mitteln aus dem sozio-ökonomischen und historischen Kontext heraus Rahmenbedingungen für Stadtgestalt zu entwickeln, Gestaltungsprogramme zu machen, mit dem fast puritanischen Verzicht selbst Gestalt konkret zu setzen, sondern dies dem historischen Prozess der Realisierung zu überlassen. Dieser Ansatz lief auf eine andere, eine stadtplanerische Definition von urban design hinaus.“ [...] [Und einige Abschnitte weiter heißt es dazu von Sieverts:] „Ich habe die Kooperation [Zusammenarbeit von Architektur und Stadtplanung] damals als ausgesprochenen Konflikt empfunden [...], [z.B. ist] der Kurfürstendamm in seinem unteren Teil trotz gleichen Querschnitts ein völlig anderes Gebilde als der Kurfürstendamm im oberen Teil. Diesen Boulevard nur morphologisch zu sehen, ist mir sehr gegen den Strich gegangen, aus der Überzeugung heraus, dass die Zeichenwirkung der Architektur auch mit dem sozio-ökonomischen Kontext zusammenhängt, mit der Intensität der Nutzung und der Austauschbeziehung. [...] Die morphologische Transformation war für mich ein prinzipiell falscher Ausgangspunkt.“ [...]

O.M. Ungers: „Ich bin der Meinung, dass es da keine Trennung gibt. Die Gestalt des Ortes beinhaltet auch die Nutzung und die Bedeutung des Ortes. Das ist nicht zu trennen, deshalb muss ich dann fragen, wie kann da Gestalt sein, wenn Sie nicht wissen, was Gestalt sein könnte an diesem Ort. Die Gesamtanlage des Ortes – mit dem was als Objekt und Architektur dort steht – muss ja im Zusammenhang gedacht werden. Da ist der Konfliktpunkt: dass Ihr euch damals zurückgezogen habt auf eine Beobachtungsposition. [...] Architektur bedeutet für mich – damals wie heute – das Setzen von Gestalt.“ [...]

T. Sieverts: „Da zeigt sich die zentrale Differenz – die wir auch heute nicht überwinden: Ich bin nach wie vor der Meinung, dass wir als Planer nur das Feld aufbereiten können, und zwar alles andere als neutral, sondern unter ganz bestimmten, politisch abzuleitenden Prioritäten.“ [...] „Unser Ansatz war [...] von vornherein, die politische Dimension mit [...] [einzubeziehen].“ [...] „Wir haben versucht zu analysieren, wie Entscheidungsprozesse tatsächlich ablaufen, und haben den Anspruch nach wissenschaftlicher Vernunft auch in der Politik verteidigt.“

G. Wittwer: „Das unterscheidet uns von Schumacher und seinen Zeitgenossen. Die haben noch an den wichtigsten Punkten selbst gebaut, um darzustellen, wie sie es wollten.“ [...]

O.M. Ungers: „Es war doch gar nicht immer der Fall, dass wir Nutzungsprogramme haben und erfinden hinterher dafür eine Architektur. Und da wir mittlerweile wissen, dass Nutzungen und Gebäude nicht identisch sind – sie können in einer Kirche genauso gut ein Parlament unterbringen –, sind diese engen Zusammenhänge, die wir damals aufzulösen versuchten, nicht mehr vorhanden. Wir wissen mittlerweile auch, dass wir in Kathedralen wohnen können.“ [...]

N. Kuhnert: „Man kann, vielleicht etwas vereinfacht, die Positionen in jener Zeit zu Ende der sechziger Jahre so charakterisieren: Auf der einen Seite der Kunstanspruch der Architektur, auf der anderen Seite der Anspruch nach Verwissenschaftlichung der Planung. Ein Anspruch, der sich letztendlich durchgesetzt hat.“

In diesem Gespräch wird die Entstehung zweier unterschiedlicher Arbeitsansätze deutlich: auf der einen Seite ein baulich-gestalterisch orientierter und auf der anderen Seite ein gesellschaftlich orientierter. Der bauliche Ansatz könnte gleichzeitig auch als künstlerisch-normativer Ansatz bezeichnet werden. Die individuelle, formgebende Leistung des Künstlers, Gestalters oder Entwerfers steht dabei im Vordergrund: ein Ansatz, der vor allem von Architekten und Städtebauern, also von denjenigen verfolgt wird, die Fragen nach der konkreten physischen Gestaltung in den Vordergrund ihrer Arbeit rücken. Dem gegenüber steht der gesellschaftliche Ansatz, der auch als wissenschaftlich-deskriptiv charakterisiert werden kann, bei dem Fragen nach sozialen, politischen oder ökonomischen Prozessen im Vordergrund stehen. Nicht so sehr Gestaltungswille, sondern Erklärungswunsch, bei dem der Forschende möglichst neutral oder zumindest eingebunden in ein allgemeines Wertesystem agiert, zeichnet diesen Ansatz aus. Oder noch etwas anders ausgedrückt: auf der einen Seite steht die Beeinflussung von materiellen Prozessen im Vordergrund und auf der anderen Seite die Beeinflussung von immateriellen Prozessen. Zwei Positionen, Arbeitsweisen oder auch Arbeitsfelder, die sich trotz gleichem Problemfeld – dem städtischen Raum – bis heute oft unversöhnlich gegenüberstehen.

Die Suche nach der gegenseitigen Abhängigkeit oder Vereinbarkeit beider Ansätze ist im jeweiligen Lager immer präsent, wenn es um Planung geht, sei es nun im Feld der Architektur, dem Städtebau, der Stadtplanung oder auch der Landschaftsplanung und -architektur. Gleichzeitig kann beispielhaft eine Dokumentation von zwei Workshops zur Zukunft der Fachbereiche Architektur, Stadtplanung und Landschaftsplanung in einem integrierten Fachbereich an der Universität Kassel verdeutlichen, dass die hier dargestellte Trennlinie nach wie vor besteht. In einer Zusammenfassung der Abschlussdiskussion wird ein Beitrag hervorgehoben, der die dargestellte Gegenüberstellung von „Planern“ und „Entwerfern“ explizit benennt (vgl. Kraft 2001: 31). Und an anderer Stelle wird darauf hingewiesen, dass es notwendig ist, „in beiden Bereichen“ Einblicke zu vermit-

teilen, um den in den 1960er entstandenen gegenseitigen Lagern und ihrer jeweiligen Berechtigung gerecht zu werden (vgl. ebenda: 32). Die Trennung erscheint als akzeptierter Bestandteil heutiger Ausbildung.

Die Trennung in zwei unterschiedliche Lager beschreibt auch Gerd Albers ganz ähnlich, insbesondere für die Entwicklung in England, dem Land, das lange Zeit eine Vorreiterrolle in der Entstehung der Disziplin Stadtplanung einnahm (vgl. Albers 1997).

Die Entstehung der Disziplin Stadtplanung könnte nach ihm in einer Kurzformel mit dem Versuch der Verwissenschaftlichung von Planung und der Loslösung des Städtebaus von der Architektur hin zur Entstehung der neuen Disziplin Stadtplanung, beschrieben werden. Eine Entwicklung, die im 19. Jahrhundert aus der Einsicht geboren wurde, dass die industrialisierte Stadt mit ihren erdrückenden hygienischen und sozialen Verhältnissen eines neuen übergeordneten Tätigkeitsfeldes bedarf, da die bestehenden sie nicht zu lösen vermochten. Auf der einen Seite bestand die sich im 19. Jahrhundert vollziehende Berufsspaltung und Berufsspezialisierung mit entsprechenden sektoralen Aufgaben für Architekten, Ingenieure, Statiker oder Bauanwälte und auf der anderen Seite die daraus resultierende Notwendigkeit eines übergeordneten Blicks und des Zusammenführens durch den damaligen Städtebau (vgl. Wagner 1951: 176). Von dem Städtebau (der Architektur) aus etablierte sich, wie auch im wiedergegebenen Gespräch deutlich wurde, die Stadtplanung – in dem Moment, als das Primat des Materiellen oder Baulichen für die Entwicklung und Steuerung von Städten aufgegeben wurde und an seine Stelle soziale, politische, ökonomische Prozesse rückten, um damit die Probleme der Stadt zu lösen. Damit gewannen die Gesellschaftswissenschaften für die Disziplinierung große Bedeutung.

Gleichzeitig wurde die beschriebene Trennung in Gesellschaftliches und Bauliches gefestigt, weil Objekte, die nicht dem Sozialen zuzurechnen sind – also die gebaute Umwelt - grundsätzlich nicht Gegenstand der Gesellschaftswissenschaften sind (vgl. dazu z.B. Linde 1972).

Warum erscheint hier die Hervorhebung dieser Entwicklungen wichtig? Sie verdeutlichen, wie sich der Umstand, Raum auf der einen Seite als physisch-materielle Gegebenheit und auf der anderen Seite als gesellschaftlich-immaterielles zu verstehen, in der Disziplinentwicklung manifestiert hat. Gegenstand dieser Arbeit sind neuere Theorien zum Raum. Dabei wird mit eben dieser Vorstellung gebrochen, den Raum entweder als rein physische Gegebenheit oder gesellschaftliche Gegebenheit aufzufassen. Es wird vielmehr versucht, ihn als gesellschaftliche Dimension zu konzeptualisieren, die beides, das Materielle und das Immaterielle, einschließt, um so eine theoretische Grundlage zu bekommen auf der beide Seiten zusammenfinden.

3 Raumdiskurse: Transformationen – Konzeptionen

„Städte sind dabei, ihr Wesen zu verändern, somit müssen sich auch die Planung und ihre Instrumente verändern. Diese Behauptung erschiene vernünftig, wenn sich eine präzise Beziehung zwischen den beiden Arten von Phänomenen feststellen ließe“ (Venturi 2006: 322).

Der Raum ist en Vogue, wurde in der Einleitung zu dieser Arbeit herausgestellt. Ausgangspunkt für ein Nachdenken über den Raum sind tiefgreifende (urbane) Veränderungen, die uns zwingen, unsere Interpretationen zu überdenken. Die Veränderungen sind oft nicht kongruent mit bestehenden Erklärungsansätzen. Urbane Transformationen und theoretische Konzeptionen von Raum stellen sich so als zwei Seiten einer Medaille dar. Beide Seiten sollen in diesem Kapitel nachvollzogen werden. Entsprechend gliedert sich das Kapitel in „Konzeptionelle Wende“ und „Urbane Wende“.

Die Ausführungen zur konzeptionellen Wende beginnen mit der Bestimmung, welche Bedeutung dem Thema „Raum“ zugeschrieben wird und was in dieser Arbeit mit „neuem“ Raumdenken gemeint ist. Mit der Unterteilung in die drei Einfallswinkel „von der Raumbblindheit zur Raumoffenheit“, „von einer absoluten zu einer relationalen Sicht“ und „auf dem Weg zu einer raumkonstitutiven Praxis“ wird die Standortbestimmung der Diskussion um das neue Raumdenken vorgenommen. Im Anschluss wird überblicksartig auf einige reale aktuelle siedlungsstrukturelle Entwicklungen eingegangen, die zeigen, dass wir uns in einer Phase des Umbruchs befinden. Schließlich wird darüber der Zusammenhang von gegenwärtigen urbanen Veränderungen und dem Bedarf an neuer Planungstheorie hergestellt.

Einleitend gehe ich kurz auf die so genannte „Krise der Stadt“ in den 1960/70er Jahren ein. An dieser Krise entzündete sich eine Diskussion, die theoretische Arbeiten hervorbrachte, an die heute wieder angeknüpft wird (Lefebvre 1970; Lefebvre 1974; Foucault 1984). Diese Arbeiten verdeutlichen, dass die Forderung nach einer neuen Sicht auf Raum in Zusammenhang mit den damaligen urbanen Veränderungen gestellt wurden. Analog dazu stellt sich hier die Frage: von welchen urbanen Veränderungen wir heute ausgehen, die zu einer veränderten Raumauffassung führen. Dabei nimmt die Stadt eine zentrale Rolle ein.

Der Terminus „Urbane Wende“, mit dem das nächste Unterkapitel in Anlehnung an Mike Davis (2006) überschrieben wurde, steht für diese Feststellung. In diesem Kapitel werden aktuelle siedlungsstrukturelle Entwicklungstendenzen betrachtet, die eine neue Diskussion um Stadt und Raum hervorgerufen haben. Mit diesem Kapitel endet die Darstellung der in dieser Arbeit eingenommenen Prob-

lemsicht. Mit ihr wird der Bedarf an einer Einbeziehung eines veränderten Verständnisses vom Raum in die Theoriebildung von Planungstheorie begründet.

„Die Krise der Stadt“

Bei der Literaturrecherche für diese Arbeit, zeichnete sich bei einer Reihe von Autoren, die nicht in unmittelbarem disziplinären Zusammenhang stehen, immer deutlicher eine gemeinsame Denkrichtung ab. „So“ schreibt z.B. auch Karl Schölgel: *„sind die Arbeiten von Henri Lefèbvre, Yi-Fu Tuan, Edward Soja und David Harvey, die alle in die siebziger Jahre zurückreichen, nur auf den ersten Blick isoliert, in Wahrheit“*, heißt es weiter, *„sind sie schon die Schwalben, die den Sommer machen in einer Welt, die konfrontiert ist mit der Krise der großen Städte“* (Schölgel 2003: 63). Der Zusammenhang besteht darin, dass alle von Schölgel genannten Autoren eine Transformation der Stadt oder umfassender ausgedrückt des Urbanen sehen (vgl. Lefebvre 1970/1974; Soja 1989/1996/2000; Tuan 1974/1977; Harvey 1990a/b).

Gleichzeitig weist das angeführte Zitat von Schölgel darauf hin, dass die Arbeiten vor allem an Ansätze aus den 1960ern und 70ern Jahre anknüpfen. Diese hatten ihren Ausgangspunkt in einer Urbanismuskritik, der so genannten „Krise der Stadt“ (vgl. stellvertretend Jacobs 1961 oder Mitscherlich 1965).

Die „Krise der Stadt“ in den 1960er Jahren rührt aus der Kritik an einem Städtebau, der sich vor allem an einer Funktionstrennung, wie sie in der Charta von Athen festgeschrieben war, entlud und im Besonderen beim Städtebau der Nachkriegszeit zutage trat. Damit einher ging die Kritik am Verlust von lebendigen Stadtquartieren, an der Verödung von Innenstädten und an der Explosion von Vorstädten. Das Buch, *Death and Life of Great American Cities*, von Jane Jacobs (1961), das als Synonym für diese Debatte stehen kann, wird in einer Wiederauflage der deutschen Übersetzung von Gerd Albers wie folgt eingeleitet: *„Indessen hatten sich bereits gegen den [...] Planungsoptimismus kritische Stimmen erhoben, die den offenkundigen Verlust der Spontaneität und Vielfalt städtischen Lebens – gemessen an der Vorkriegszeit – beklagten und ihn dem Wirken der Stadtplanung, vor allem der von ihr erstrebten räumlichen Trennung unterschiedlicher Nutzungen zuschrieben. Als Sündenfall galt die 1933 unter dem 'internationalen Kongress für neues Bauen' – bekannter unter der Abkürzung ihrer französischen Bezeichnung CIAM – aufgestellte Charta von Athen mit ihrer Forderung nach 'Funktionstrennung'“* (Albers 1993a). Die Urbanismuskritik der späteren Nachkriegszeit war die Basis für Entwürfe veränderter Raum- und Gesellschaftstheorie und sich wandelnde Stadtplanung. Schmid führt an anderer Stelle aus *„Die „Krise der Stadt“ wurde so unmittelbar auch zur Krise der Stadtforschung“* (Schmid 2005: 31 ff).

In der Einführung zu dieser Arbeit wurde die Geschichte des Artikels von Michel Foucault „Andere Räume“ von 1984 angeführt, der auf einen Radiovortrag von 1966 (vgl. Defert 1997) zurückgeht. An seiner Erscheinungsgeschichte sollte der Zusammenhang von urbanem Wandel und dem Bedarf an neuer Theorie verdeutlicht werden. Ein weiteres Werk, das in besonderem Maße raumtheoretische Fixpunkte setzte als auch aus einem Urbanismus-Diskurs hervorging, ist Henri Lefebvres „La production de l'espace“ von 1974. Lefebvre lehnte wie kein anderer seine Ausführungen an die Kritik an der zeitgenössischen Stadt und der damals vorherrschenden Urbanismuskritik an (vgl. Schmid 2005). In seinem Werk über Lefebvres Theorie der Produktion des Raumes stellt Schmid deutlich heraus, wie die damals vorherrschende Kritik an der zeitgenössischen Stadt und ihren Umbrüchen zu einer anderen Sicht auf Raum führte. Denn, führt Schmid aus: *„Diese Beobachtung [der Krise der Stadt] führte Lefebvre zur „extremsten aller möglichen“ Hypothesen [...], „die Stadt selbst ist durch ihr Wachstum explodiert; vielleicht ist sie gar im Begriff zu verschwinden“ (Lefebvre nach Schmid 2005:128). „Damit verbunden“, folgert Schmid an anderer Stelle, „war ein grundlegender Perspektivenwechsel, eine Umorientierung der Analyse vom Objekt „Stadt“ zum Prozess der Urbanisierung und der Entstehung einer urbanen Gesellschaft.“ [...] Und weiter heißt es, „um diesen Zusammenhang zu erhellen wechselte Lefebvre erneut die Ebene der Analyse und stellte den Urbanismusprozess in den Kontext der allgemeinen gesellschaftstheoretischen Kategorie des Raumes. Dies führte [...] zu La production de l'espace“ (Schmid 2005: 11) und damit zur Frage nach der Produktion des Raumes. Diesen Perspektivenwechsel – „von der Akzentuierung des Pols der Raumordnung zur Hervorhebung des Pols der raumkonstitutiven Praxis“ nimmt auch Jörg Dünne (2006: 290) als grundlegendes Muster für seine heutige Betrachtung an und weist damit auf die derzeit stattfindende Orientierung der gegenwärtigen Raumdiskussion hin. Heute ist nicht mehr nur von der „Krise der Stadt“ oder gar vom Verschwinden die Rede, sondern immer auch von einer Wiederentdeckung, neuen Bedeutung oder „Renaissance der Stadt“ (vgl. insbesondere Läßle 2003a, 2005). Häußermann und Kemper (2005: 47f) führen aus: „Gegenwärtige stadtsoziologische Untersuchungen [zeichnen] ein Bild großstädtischen Lebens, das im Gegensatz zur kulturkritischen Diagnose der 1960er Jahre, die von der Eintönigkeit, Monotonie und Funktionalität des sozialen Lebens in den Städten kündigt [...] durch Mannigfaltigkeit [und] Kontrast [...] charakterisiert ist“.*

3.1 Konzeptionelle Wende

Für die Darstellung der Bezüge sind drei Werke besonders hervorzuheben, die die inhaltliche Grundlage für diese Arbeit bildeten. Ein Buch stammt von Christian

Schmid, „Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes“ (2005). Die Publikation geht auf eine Dissertation im Fachbereich Geographie an der Universität Bern zurück. Ein weiteres Buch stammt von Martina Löw, „Raumsoziologie“ (2001), eine Arbeit, die als Habilitation im Fachbereich Geschichte, Philosophie und Sozialwissenschaften an der Martin-Luther-Universität Halle/Saale entstanden ist. Und nicht zuletzt soll hier noch als wichtige Grundlage und Inspirationsquelle auf den, „Essay über den Raum“ von Dieter Läßle (1991).

Von der Raumblindheit zur Raumoffenheit

„Es ist weder zu leugnen noch zu übersehen. Der „Raum“ ist wieder da und erlebt eine ungeahnte, für manchen Beobachter höchst unerwartete, ja erschreckende Renaissance“ (Maresch/ Werber 2002: 7). Spricht man von Renaissance, ist von Wiederauflage oder von Wiedererwachen, auf jeden Fall jedoch davon die Rede, dass es etwas bereits gab, es in Vergessenheit geraten oder abgelöst wurde und nun wieder an Aktualität gewinnt. Wie in der Einleitung zu diesem Kapitel bereits gesagt, hat die aktuelle Diskussion um Raum ihre Bezüge in den 60/70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts und erlebt gegenwärtig eine erstaunliche Aktualität: „Space is the everywhere of modern thought. It is the flesh that flatters the bone of theory“ (Crang/ Thrift 2000: 1 nach Bürk 2006: 5), heißt es heute. Das bringt zum Ausdruck, dass das Raumthema gegenwärtig eine besondere Aufmerksamkeit genießt und als konstitutiver Teil heutigen Denkens in vielen Wissenschaftsbereichen Einzug gehalten hat.

Dieses Zitat steht gewissermaßen als Zusammenfassung am Beginn eines Literaturberichts, der die „Raumtheoretischen Positionen in angloamerikanischen und deutschsprachigen sozial- und kulturwissenschaftlichen Publikationen seit 1997 zum Gegenstand hat. Darin wird resümiert, „wie nachdrücklich derzeit die Bedeutung der Kategorie Raum für die (sozial)wissenschaftliche Forschung betont und mit welchen, teils dramatischen Szenarien, deren Relevanz unterstrichen wird“ (Bürk 2006: 5f). Der angeführte Literaturbericht von Bürk ist einer von vier hier verwendeten Veröffentlichungen, die versuchen, einen Überblick zum Thema „Raum“ zu schaffen. Ein weiterer, die Anthologie, „Raumtheorie – Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaft“, von Jörg Dünne und Stephan Günzel, 2006 herausgegeben, versammelt nach ihren Angaben „erstmalig einen repräsentativen Querschnitt raumtheoretischer Grundlagentexte von der Neuzeit bis zur Gegenwart“ (Dünne/ Günzel 2006: Buchinnendeckel). „Es sind diejenigen [...] Referenzen, welche die heutige Diskussion bestimmen, sei es als jetzt schon kanonisierte Klassiker der Raumtheorie, oder als vergessene Marksteine einer Tradition“ (Dünne/ Günzel 2006: 13). Der Band schließt dabei eine Auswahl von Texten zu „Soziale[n] Räume[n]“ (vgl. ebenda: 288ff) ein und stellt

damit sowohl einen guten Überblick dar, als auch eine Auswahl, die Aussagen über Entwicklungslinien zulassen. Ebenfalls von Stephan Günzel herausgegeben: „Raumwissenschaften“ von 2009, lässt verschiedenste Disziplinen zu Wort kommen und „*versteht sich [..], als Überblick zum gegenwärtigen Stand angewandter Raumtheorie*“ (ebenda: 7). Die Veröffentlichung kann so als ein Bezug für eine gegenwärtige Standortbestimmung verwendet werden. Eine zusätzliche aktuelle Zusammenschau, die hier Verwendung fand, stammt von Jörg Döring und Tristan Thielmann 2008: „*Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften*“.

Die angeführten Publikationen belegen, dass sich Raum zu einem Schlüsselthema der Kultur- und Sozialwissenschaften, der Geografie aber auch beispielsweise der Medien- und Kommunikationswissenschaften entwickelt hat. Die angeführte Literatur erlaubt eine Gewichtung der Bedeutung, die diesem Thema zugeschrieben wird – der Raum ist en vogue. Dabei wird betont, dass wir es nicht nur mit einer temporären „*Modeerscheinung*“ zu tun haben, mit einem weiteren „*Spiegelstrich in der ewig fortsetzbaren Liste angesagter Ideen*“ (Soja 2008: 242), sondern dass wir einen grundlegenden Wandel hin zu einem raumbezogenen Denken durchleben. Als besonderer Ausdruck dieser neuen Aufmerksamkeit kann die Proklamation einer Wende stehen – die Forderung nach einer Hinwendung zum Raum. „*So wurde im Nachgang zu Edward Sojas Schrift Postmodern Geographies von 1989 vor allem in den Sozialwissenschaften der spatial turn ausgerufen*“ (Dünne/ Günzel 2006: 12), auch wenn die Wortprägung auf einen Geographen zurückgeht (vgl. ausführlich Döring/ Thielmann 2008a: 7ff und Soja im gleichen Band: 241ff).

Unter dem Begriff „spatial turn“ wird teils sehr Unterschiedliches subsumiert (vgl. Döring/ Thielmann 2008b). Unabhängig davon führte diese Raumwende, wenn man sie so nennen will, dazu, dass „*unsere wissenschaftlichen Grundlagen, mit denen wir bisher Prozesse der räumlichen Entwicklung beschrieben haben, [..] ins Wanken geraten [sind]*“ (Keim 2003: 11 nach Bürk 2006: 5). Ich habe dieses Kapitel mit „*Konzeptioneller Wende*“ überschrieben, um zu verdeutlichen, dass es sich bei diesem neuen räumlichen Denken im Kern darum handelt, wie neue Erklärungsmodelle für unterschiedlichste Phänomene auf Grundlage einer veränderten Raumvorstellung entwickelt werden können. Der Bedarf dafür erwuchs aus den derzeit stattfindenden tiefgreifenden (urbanen) Veränderungen. Eine „*Konzeptionelle Wende*“ ist so als notwendiges Gegenstück zu einer „*Urbanen Wende*“ zu verstehen.

Die Diskussionen, auf die sich hier bezogen wird, können dabei nicht ohne weiteres an Disziplinen festgemacht werden und eine klare Abgrenzung fällt schwer. Ein raumtheoretischer Ansatz widersetzt sich einer klaren disziplinären

Zuordnung, weil eine bisher angenommene zentrale Kategorie, der Raum als materielle Gegebenheit und damit als statische unverrückbare Größe, in Frage gestellt ist. Das erfordert, disziplinäre Grenzen zu überdenken und über diese hinauszugehen. Lässt man sich auf das Feld der Raumtheorie ein, scheint kein Bereich, keine disziplinäre Grenze mehr sicher, das macht Problem und Faszination gleichermaßen aus. „*Space is the everywhere of modern thought*“, wurde (Crang/ Thrift 2000) eingangs zitiert. Ein transdisziplinäres Thema, für das noch abzuwarten ist, wie es einzelne Disziplinen verändern wird.

Es ist hier jedoch nicht leistbar und notwendig, die in den unterschiedlichen Disziplinen und transdisziplinären Bereichen verwendeten Raumbegriffe und Verständnisse in ihrer Unterschiedlichkeit darzustellen. Die Grundlage für diese Arbeit bezieht sich maßgeblich auf die in Bereichen der Sozialwissenschaften geführten Debatten. Dieser Bezug hat zwei Gründe. Zum einen der bisher starke Bezug von Planungstheorie auf die Sozialwissenschaften und zum zweiten, dass sie in den hier angeführten Raumdiskussionen eine herausgehobene Rolle spielen. Dünne und Günzel verweisen darauf, dass „*insbesondere die Geographie, die Soziologie und die Ästhetik [...] die Wende im Raumdenken eingeläutet [hat]*“ (Dünne/ Günzel 2006: Buchinnendeckel). Das verwundert zunächst nicht, ein Diskurs, der Raum als gesellschaftlich determinierten Raum begreift, sollte sich selbstredend im soziologischen Theoriekanon wiederfinden, sind es doch die Sozialwissenschaften, die das Primat auf das Wissen um gesellschaftliche Prozesse erheben. Unisono wird jedoch immer wieder darauf hingewiesen, dass die Betrachtung von Raum als Um-Raum, oder materielle Gegebenheit und damit als „non-social object“ die Beschäftigung mit ihm lange versperrte (vgl. z.B. Linde 1972: 2 nach Läßle 1991: 165). Läßle, und mit ihm weitere, stellten fest, dass sich die gegenwärtigen Sozialwissenschaften, und nicht nur diese, durch eine „Raumblindheit“ (Läßle 1991: 163 oder Dangschat 1994: 336 nach Schroer 2006: 9) oder auch durch eine „Raumvergessenheit“ auszeichnen (vgl. Schäfers/ Bauer 1994 nach Schroer 2006: 9 oder 17ff). „*Der Raum*“, heißt es bei Markus Schroer, „*spielt traditionell in der soziologischen Theoriebildung keine Rolle. Lässt man die einzelnen Theorieschulen Revue passieren, wird schnell deutlich, dass er allenfalls am Rande vorkommt*“ (Schroer 2006: 17). Heute fällt die Bestandsaufnahme etwas anders aus: Die „Raumwende“ ist eingeläutet. Die Deutlichkeit, mit der auf das Thema aufmerksam gemacht wird ist allen Arbeiten zu eigen, auf die hier Bezug genommen wird. Anwendung und Implikationen stehen jedoch noch aus – auch für die Planungstheorie.

Die enge Bindung von Planungstheorie an gesellschaftstheoretische Theoriebildung hat bisher jedoch einen eigenständigen Weg planungstheoretischer Debatten in diese Richtung zu überdenken versperrt. Beim Historiker Karl Schlögel heißt es: „*Der Raum scheint von den Begriffen der Sozialwissenschaft koloni-*

siert“, und weiter: „jetzt kommt es darauf an, ihn in seiner ganzen Ungeheuerlichkeit an sich heranzulassen“ (Schlögel 2003: 22). Die Öffnung soziologischer Konzepte für den Raum ermöglicht eine Veränderung der Planungstheoriebildung anzustoßen. Erst eine Neukonzeptualisierung des Raumes in den Sozialwissenschaften eröffnet die Möglichkeit, „neues“ Raumdenken auf Planungstheorie zu übertragen.

Die mögliche Bedeutung dieses Ansatzes für die Sozialwissenschaften ist dabei unmissverständlich, wenn sie auch bei weitem noch keine breite Akzeptanz gefunden hat. So schreibt Schmid: „Diese Rekonstruktion [der Arbeit von Lefebvre] ist kein Selbstzweck: Sie versucht, die inneren Gesetzmäßigkeiten und Logiken dieser Theorie konsequent zu Ende zu denken und damit mögliche Perspektiven für eine Erneuerung sozialwissenschaftlicher Theoriebildung und Forschung freizulegen“ (Schmid 2005: 18). Damit ist eine Gemeinsamkeit der hier verwendeten Autoren angesprochen: Alle Arbeiten zielen mit ihrer Forderung nach einem veränderten Raumverständnis auf eine Wende in sozialwissenschaftlicher Theoriebildung ab und in einem weiteren auf die Anwendung auch in anderen Disziplinen. Läßle stellt bereits fest, dass seines „Erachtens [...] eine Theorie sozialwissenschaftlicher Stadt- und Regionalforschung ohne eine gesellschaftstheoretische Durchdringung des Raumproblems nicht einlösbar [ist]“ (Läßle 1991: 165). Und Ulla Terlinden betont die Bedeutung der Notwendigkeit des Wissens über gesellschaftliche Raumproduktion für Planer (Terlinden 2010). Blotevogel schlussfolgert dann auch: „dieser Forderung [nach einem veränderten Raumkonzept] entspricht ein aktueller Diskussionstrend in der internationalen Planungstheorie. Die semantische Vielfalt und Mehrdimensionalität des Terminus „Raum“ (space) und seiner verwandten Begriffe [...] wird zum Anlass, den Gegenstand der Raumplanung in einem mehrdimensionalen Sinn zu reformulieren und daraus die Forderung nach einem erweiterten dynamischen Planungsansatz abzuleiten“ (2005: 840).

Der Weg von einer Raumbindtheit hin zu einer Raumoffenheit ist also eingeleitet worden. Wie kann nun das „Raumproblem“ durchdrungen werden, so dass es für einen planungstheoretischen Ansatz Verwendung finden kann? Dazu wird zunächst die Gegenüberstellung von zwei Denkalternativen kurz nachgezeichnet, die die Grundlage für die weitere Anwendung bilden: Die „absolute“ und die „relationale“ Raumvorstellung.

Von einer absoluten zu einer relationalen Sicht

Zwei Denkalternativen prägen unsere Sicht auf den Raum: eine absolute oder absolutistische und eine relationale oder relativistische. Daneben gibt es in unserem Kulturkreis keine Alternative, wie alle hier verwendeten Autoren darüber ü-

bereinstimmen (Läpple 1991; Sturm 2000; Löw 2001; Schroer 2006). Beide Sichtweisen wurden von der Physik geprägt, dabei ist die zweitgenannte, die relativistische Sicht, der Ausgangspunkt für die hier angeführte „neue“ Sicht auf Raum. Im Nachfolgenden werden kurz zentrale Unterschiede dieser beiden Sichtweisen herausgestellt, die für die Entwicklung einer Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN notwendig waren.

Unsere gängige Vorstellung von dem Begriff Raum entspricht dem dreidimensionalen euklidischen Raum der physikalischen Raumanschauung in der klassischen Physik oder der zweidimensionalen Raumdarstellung in der Mainstream-Geographie (vgl. ebenda). Durch diese Reduktion von Raum auf eine Eigenschaft der physischen Umwelt werden unsere sinnlichen Raumerfahrungen im „erlebten“ Raum“ in unserem Bewusstsein ausgeblendet (vgl. Bollnow 2000 (1963): 18). So werden nur bestimmte Aspekte des menschlichen Um-Raumes – insbesondere die materiellen – erfasst, z.B. liegt ein virtueller Raum, wie er mit Hilfe von Internettechnologie entsteht, außerhalb dieser Raumvorstellung.

Die Anknüpfung unseres Raumbegriffes an naturwissenschaftlich-geometrische Konstruktionen führte zu der Raumauffassung, die Einstein als Behälter-Raumkonzept bezeichnet hat (vgl. Einstein in Jammer 1960: XIII) oder auch als absolutistisches oder absolutes Raumkonzept bezeichnet wird. In diesem Konzept wird der Raum, vereinfacht formuliert, als eine Art *Behälter* aufgefasst, der völlig leer und gleichförmig ist. Die Verteilung der Materie – der Menschen und Dinge – in diesem Behälter-Raum erfolgt zudem nach Gesetzen, die in keinerlei innerem Zusammenhang mit dem Raum selbst stehen. Der Raum scheint so entkoppelt vom Funktions- und Entwicklungszusammenhang seines gesellschaftlichen Inhalts (vgl. Läpple 1991).

Xaver Baier führt aus, indem er Sloterdijk zitiert: *„Man kann der Sphäre, die einen umschließt, also nicht gegenüberstehen wie einem Tafelbild“* (Baier 2000: 11 mit Bezug auf Sloterdijk 1993). *„Kurzum, wir befinden uns im Lebensraum schon immer drin. Das klingt banal. Aber es wehrt die Vorstellung ab, dass das Drin-Sein wie der Gegenstand in einer Schachtel vorkommt. Vielmehr ist das Drin-Sein eine fundamentale Verfassung unserer Existenz in dem Sinn, dass wir die Wirklichkeit immer durchwirken, so wie sie uns immer durchwirkt“* (ebenda mit Bezug auf Heidegger 1979, Deleuze/ Guttari 1996). Auch Martina Löw wendet sich in ihren Ausführungen zur Soziologie des Raumes *„gegen die in der Soziologie übliche Trennung in einen sozialen und einen materiellen Raum, welche unterstellt, es könnte ein Raum jenseits der materiellen Welt entstehen (sozialer Raum), oder aber es könne ein Raum von Menschen betrachtet werden, ohne dass diese Betrachtung gesellschaftlich vorstrukturiert wäre (materieller Raum)“* (Löw 2001: 15). In Dieter Lämples Beschreibung seines *„Matrix-Raumes“* (vgl.

Läpple 1991: 196 mit Bezug auf Poulantzas 1978) ist Raum integraler Bestandteil gesellschaftlicher Entwicklung. Matrix steht dabei für die ursprüngliche Wortbedeutung „Stammutter“ oder „Schoß“, für etwas Lebendiges, sich selbst immer wieder neu erschaffendes (ebenda: 196 mit Bezug auf Gosztonyi 1976). Läpple sieht entsprechend die Herausbildung verschiedener gesellschaftlicher Teilsysteme, durch deren räumliche Manifestation unterschiedliche „gesellschaftliche Funktionsräume“ (ebenda: 198 mit Bezug auf Altvater 1987) entstehen, die sich vollkommen verschiedenartig und spannungsgeladen aber miteinander in Beziehung stehend überlagern und überlappen. *„Der gesamte gesellschaftliche Raum ergibt sich somit als eine komplexe widerspruchsvolle Konfiguration ökonomischer, sozialer, kultureller und politischer Funktionsräume“* (ebenda: 199).

Die Entwicklung des Raumbegriffes kann analog zur Entwicklung der Vorstellung von Zeit, wie dies auch Läpple oder Löw machen (Läpple 1991, Löw 2001), beschrieben werden. Norbert Elias arbeitete diesen Zusammenhang in seinen Ausführungen zurzeit heraus (vgl. nachfolgend Elias 1997). Elias argumentiert, wie das alte Zeitverständnis auf verschiedenen Vorstellungen beruht, die eines gemeinsam haben: Sie sehen die Zeit als etwas Naturgegebenes an, als etwas, das unabhängig vom Menschen existiert. Demgegenüber arbeitet Elias heraus, dass das, was wir Zeit nennen, eine menschliche Syntheseleistung darstellt. Eine Uhr oder ein Kalender ist demnach ein Instrument zur Standardisierung dieser Syntheseleistung. Im Weiteren verdeutlicht Elias die gesellschaftlich bedingten Grundlagen des Zeitbegriffs und eröffnet damit die Möglichkeit, die Zeit als einen wesentlichen Aspekt gesellschaftlicher Wirklichkeit anzusehen. Ging man zunächst von einer einzigen, homogenen, linearen Zeit aus, so wurde diese Illusion im letzten Jahrhundert durch ein Zeitverständnis ersetzt, das sich durch eine Pluralität sozialer Zeiten auszeichnet, die sich aus der Dauer und Wandlungsgeschwindigkeit der gesellschaftlichen Strukturen und Systeme ergeben.

Elias geht in diesem Zusammenhang auch auf das Verhältnis von Raum und Zeit ein. Bis Einstein hat die Wissenschaft noch den Anschein erweckt, als seien Zeit und Raum zwei verschiedene, vielleicht sogar getrennte Größen. Zeit und Raum sind aber nicht voneinander zu trennen. *„Denn jede Veränderung der Zeit ist auch eine Veränderung des Raumes und jede Veränderung im Raum ist eine Veränderung der Zeit“* (Elias 1997(1984): 38). *„Wenn Zeit und Raum untrennbar miteinander verbunden sind, wird deutlich, dass auch das, was wir Raum nennen „keine objektive Widerspiegelung einer womöglich gar unveränderlichen Naturgegebenheit ist“* (ebenda), sondern ebenfalls eine intellektuelle Syntheseleistung darstellt, die nur im Zusammenhang mit bestimmten gesellschaftlichen Entwicklungen und den jeweiligen Erkenntnisinteressen zu verstehen ist. Raumvorstellungen, sind sie nun absolut oder relativistisch, beruhen auf einer menschlichen Syntheseleistung. Es handelt sich um ein Konstrukt zur Erfassung unserer sinnlichen

Welt. „Beide Raumbegriffe sind freie Schöpfungen der menschlichen Fantasie, Mittel, erdacht zum leichteren Verstehen unserer sinnlichen Erlebnisse“ (Einstein in Jammer 1960: XIII).

Die Bestrebungen beim neuen Raumdenken sind darauf gerichtet, ein relativistisches Konzept von gesellschaftlichem Raum zu formulieren. Mit einem relativistischen Raumverständnis sollen sich neue Zusammenhänge, Wirkungen, Abhängigkeiten, etc. denken und erforschen lassen, die sich nicht mit einem absoluten Raumverständnis hinreichend erklären lassen – ganz im Sinne des eben zitierten von Einstein, zum besseren Verstehen gegenwärtiger Veränderungen.

Auf dem Weg zu einer raumkonstitutiven Herangehensweise

Aus den verwendeten Werken zum Raum wird übergreifend deutlich, dass bei allen Einkreisversuchen zwar etwas „Neues“ in Gang gesetzt ist, dass seine Verortung aber noch finden muss. Dieses „in Bewegung sein“ der Diskussionen stellt auch zuletzt Günzel bei seinem Anliegen, einen Überblick zur Raumthematik zu schaffen, heraus (Günzel 2009: 7). Unabhängig von den im Prozess befindlichen Diskussionen besteht ein übergreifendes Bemühen der Autoren, das ausgemacht werden kann und für diese Arbeit zum zentralen Ausgangspunkt wurde:

Es geht vielen Autoren, die sich mit Raum beschäftigen – um die Worte von Schroer zu verwenden – „weniger um den Raum als vielmehr um verschiedene Möglichkeiten, den Raum zu denken, also um Raumkonzepte und Raumvorstellungen“ (Schroer 2006: 10). Denn, „ohne eine theoretische Vorstellung, wie Räume entstehen und reproduziert werden, [...]“, merkt Löw an, „lassen sich [...] viele empirisch erhobenen Befunde nur unzureichend erklären“ (Löw 2001: 13). Die Frage, mit welchem Raumkonzept operiert wird, ist dadurch zum zentralen Interesse geworden. Raumvorstellungen und -konzepte sind expliziter oder impliziter Bestandteil wissenschaftlicher Arbeit und beeinflussen maßgeblich Vorgehen, Anwendung und Interpretation dieser „Space is the everywhere of modern thought. It is the flesh that flatters the bone of theory“ (Crang/ Thrift 2000 nach Bürk 2006: 1) wurde einleitend bereits zitiert. Bürk stellt mit Bezugnahme auf dieses Zitat heraus, dass „nahezu jede sozial- und kulturwissenschaftliche Arbeit – sei es Diskursanalyse oder empirische Studie – geradezu selbstverständlich räumliche Koordinaten, Vorstellungen und Metaphern einsetzt und imaginiert“ (Bürk 2006: 8). Und weiter wird mit Verweis auf Lindner ausgeführt, dass dies „die Relevanz räumlicher Kategorien und Begriffe als Ordnungs- und Verweissystem“ (vgl. Lindner 2004 nach Bürk 2006: 8), belegt. Diese gesteigerte Bedeutungszuweisung der Vorstellung von Raum für wissenschaftliches Arbeiten ist der Motor der gegenwärtigen Diskussion. Dabei sind die genannten Autoren zunächst darum bemüht festzustellen, wie bisher Raum gedacht wurde. Der Blick

richtet sich nicht darauf zu fragen, was der Raum tatsächlich ist, sondern „die Soziologie hat sich beim Thema Raum vielmehr dafür zu interessieren, wie Raum tatsächlich konstituiert wird und wann Raum als Problem überhaupt virulent wird“ (Schroer 2006: 12). Die Ausführungen von Lefebvre 1974 bzw. Schmid 2005, Läßle 1991 und Löw 2001 sind vor allem darum bemüht, den Raum in einer Weise zu theoretisieren, dass Denkkonzepte entstehen, die Erklärungen für Produktion, Konstruktion oder Konstitution von Räumen liefern, um darüber neue Zugänge zur Erforschung gesellschaftlicher Manifestationen zu eröffnen.

Martina Löw legte in der aktuellen Debatte mit ihrer „Raumsoziologie“ hierzu ein Angebot vor. Sie nähert sich in einer Weise der Formulierung eines soziologischen Raumbegriffs, der den Entstehungsprozess von Räumen in den Vordergrund stellt und nicht deren Beschreibung. „Ich“ schreibt Löw, „verwende Raum als eine begriffliche Abstraktion, die den Konstitutionsprozess benennt“ (Löw 2001: 131). Dieses Vorgehen ist ein Richtungswechsel gegenüber dem bisherigen Mainstream in den Sozialwissenschaften. Dünne stellt mit Blick auf Löw fest: „Die jeder räumlichen Beschreibung von Gesellschaft zugrunde liegende Doppelheit von strukturelem Ordnungs- und prozessuellem Handlungsaspekt verschiebt sich [...] zunehmend von der Akzentuierung des Pols der Raumordnung zur Hervorhebung des Pols der raumkonstitutiven Praxis“ (Dünne 2006: 290), oder anders gesagt zu der Frage nach der Herstellung von Räumen. Raum denken bedeutet hier zuallererst nach der Entstehung von Räumen zu fragen. Hierin liegt der Kern gegenwärtiger Überlegungen. Schmid verfolgt ein ähnliches Anliegen, auch wenn er keine eigene Theorie vorstellt, sondern versucht, die Theorie von Lefebvre die, „Produktion des Raumes für weitergehende Analysen fruchtbar zu machen“ (Schmid 2005: 8), wie er selber sagt. Der Titel: „Die Produktion des Raumes“ ist bereits Kurzformel für das Vorgehen von Lefebvre, und die Frage nach der „Produktion“ ist unmissverständliches Hauptinteresse der Arbeit.

Will man den Stand der aktuellen Diskussion um Raum bestimmen, kann es lauten: Die Beschäftigung mit Raum wurde in den Sozialwissenschaften und nicht nur hier in der Vergangenheit weitgehend ausgespart. Das hat sich geändert – die Bedeutung der Vorstellung von Raum für die Interpretation gegenwärtiger Transformationen ist erkannt. Jedoch ist man noch um Begriffsbestimmung und gemeinsame Grundlagen bemüht. Wir sind noch nicht an dem Punkt, dass sich „Raumdenken“ als „neues“ Verständnis durchgesetzt hätte, oder wir genau sagen können, wie der Ausgang sein wird. Alle angeführten Publikationen sind darum bemüht, vor allem Grundlagen zu schaffen, die noch auf ihre Anwendung und Weiterentwicklung warten. D.h. die Anwendung dieses Denkens steht noch aus, und letztendlich sind die Konsequenzen für die einzelnen Disziplinen noch nicht abzusehen – denn überwindet man bestehende räumliche Kategorien, werden sich auch einzelne Disziplinen grundlegend wandeln müssen. Wir sind in einer

Phase des Suchens und Experimentierens mit Gedankenmodellen von Räumlichkeit – wie Raum entsteht, produziert wird, sich entwickelt.

Von der „Raumblindheit“ zur „Raumoffenheit“, hin zu einer relativistischen Vorstellung von Raum, kann als Kurzformel der zentralen Forderung der angeführten Stimmen und einer aktuellen Standortbestimmung stehen.

Im nächsten Kapitel soll jetzt nachvollzogen werden, welche Veränderungen als die „andere Seite der Medaille“, als das „Gegenüber“ für die dargestellte „Konzeptionelle Wende“ angeführt werden können, d.h. in welchem Verhältnis das Bedürfnis nach neuen Raumkonzeptionen und urbaner Transformation stehen.

3.2 Urbane Wende

„In nahezu allen Dimensionen, in denen eine Stadt beschrieben und analysiert werden kann, deuten sich seit etwa drei Jahrzehnten tief greifende Veränderungen an, ohne dass heute schon mit Gewissheit gesagt werden könnte, in welche Richtung sich die Tendenzen von Erosion und / oder Restrukturierung entwickeln werden“ (Häußermann/ Helbrecht 2005: 4).

Sucht man nach einem Ausgangspunkt oder nach der Antwort auf die Frage, warum gerade jetzt „Raum“ zum Thema wird, stößt man unisono auf den Zusammenhang des Einflusses von Globalisierung und Internet-Technologie auf das Verständnis von Urbanisierungsprozessen (vgl. Maar/ Rötzer 1997; Maar/ Rötzer 1997; Läßle 2001; Löw 2001; Ott/ Uhl 2005). Durch diese wesentlich miteinander verbundenen Prozesse erhielt die Problematik von Stadt und Raum in den letzten Jahrzehnten einen zentralen Stellenwert. Vorherrschend war zunächst der Glaube an eine zunehmende Bedeutungslosigkeit des Raumes. Dieser Glaube veranlasste eine Reihe von Autoren sogar, vom Verschwinden des Raumes oder auch synonym der Stadt zu sprechen (vgl. z.B. stellvertretend Touraine 1996, Krämer-Badoni/ Petrowsky 1997) Die Spekulationen begründen sich in erster Linie auf die veränderten Möglichkeiten der Raumüberwindung (vgl. z.B. Krätke 1995; Floeting/ Grabow 1998). Die raumlosen Qualitäten der Informations- und Kommunikations-Technologien, der ubiquitär verfügbare Rohstoff Information sowie die Zunahme immaterieller Austauschprozesse als Möglichkeit der Zeit- und Raumüberwindung galten dafür als Grund. Wenn alles eins wird und alles zu jeder Zeit an jedem Ort verfügbar ist, liegt der Schluss nahe, dass der Ort selber belanglos wird. Autoren, wie Manuel Castells (Castells 1994) und vor allem Saskia Sassen (Sassen 1991) stellten sich dieser Vorstellung entgegen, indem sie die Auffassung vertraten, es vereinigen sich verschiedene ortsunspezifische Funktionen zu einem „neuen“ Raum. Durch die neuen Technologien kommt es zu einem elektronischen Raum, der über die Übertragungskapazi-

täten hinaus einen „neuen“ globalen Raum darstellt. Gleichzeitig bildet sich dieser Raum nach einer veränderten Agglomerationslogik, die durch gegenwärtige ökonomische Aktivitäten und wirtschaftliche Macht gespeist wird (vgl. Sassen 2000). Für die Raumdiskussion waren diese Denkanstöße vor allem von Bedeutung, weil sie verdeutlichten, dass mit einer Vorstellung von „Raum gleich physischer Ort“ diese Prozesse nicht zu fassen waren. *„Ein blinder Fleck, der nicht zufällig gerade in der Epoche der emphatisierten Globalisierung und der Massenmedien sichtbar wird – beides Phänomene, die von räumlicher Verortung absehen. Gerade die Verbreitung des ‚no sence of place‘ scheint also eine neue Suche nach Sinn und Rolle der räumlichen Lokalisierung zu initiieren“* (Esposito 2002). Das führte einmal dazu, dass dem konkreten Ort wieder mehr Bedeutung zugemessen wurde. Gleichzeitig wurde sichtbar, dass unsere bisherige Auffassung von Raum, im Sinne eines Behälters oder einer Box, die losgelöst von der Gesellschaft existiert, nicht mehr, wie es bisher schien, in der Lage ist, als Erklärungsgrundlage für gesellschaftliche Entwicklungen zu dienen. Besonders deutlich wird dies bei dem Versuch, virtuelle Räume zu verstehen. *„Das zwingt die Sozialwissenschaften, neu über ihre Raumvorstellung nachzudenken“* (Löw 2001: Buchdeckelinnenseite). *„Und schließlich hat der ‚Wille zum Raum‘ gewiss mit jenem Konkurrenz- und Differenzierungsdruck zu tun, den globale Verflechtung und Digitalisierung auf Kulturen, Nationen und Gemeinschaften ausübt“* (Maresch/ Werber 2002: 9).

Es mag zunächst paradox klingen, dass die konstatierte Überwindung des Raumes und die reale Auflösung bisheriger Bezüge (vermeintlich auch die Auflösung der Stadt) zur Suche nach einer neuen Bedeutungszuschreibung des Raumes führten. Aber gerade das geglaubte „Verschwinden von Raum“ machte vielmehr das Verschwinden der Tragfähigkeit der alten Erklärungsmuster deutlich und eröffnete somit den Bedarf an einer neuen Raumvorstellung, die darüber hinaus geht, Raum als bloßes Territorium, Box oder Plattform zu verstehen.

„Die derzeitige Unruhe“, kennzeichnet Schroer die Situation, *„rührt genau daher, dass die räumlichen Bezüge nun selbst flexibel, kontingent und fragil geworden sind“* (Schroer 2006: 13). Anders als im vergangenen Jahrhundert, wie Soja deutlich macht: *„The nineteenth-century obsession with time and history, as Foucault would call it, continued to bracket modern critical thought. The first chapter begins and ends with Foucault’s summative observation:” Space was treated as the dead, the fixed, the undialectical, the immobile“* (Soja 2000). Jetzt gilt der Raum als „lebendig“, als „in Bewegung“, damit ist er als sichere Konstante in Frage gestellt.

„Das Zeitalter der Städte“

Heute kann sich wieder die Frage gestellt werden, ob die von Lefebvre in „La révolution urbaine“, bereits 1970 propagierte These von der vollständigen Urbanisierung der Gesellschaft gerade einen neuen Höhepunkt erlebt, bei der die Stadt die entscheidende Rolle spielt.

Der urbane Wandel wurde zunächst vor allem unter ökonomischen und sozialräumlichen Aspekten unter der Überschrift „Global Cities“ beschrieben (vgl. insbesondere Friedmann/ Wolf 1982; Friedmann 1986; Sassen 1991; Knox/ Taylor 1995). Dabei kann festgestellt werden, dass Städte durch Deindustrialisierung und Tertiärisierung weitgehend ihre Bedeutung als Zentren industrieller Produktion verloren haben. Der Urbane Wandel wird gegenwärtig u.a. von neuen Städtehierarchien und einer intensivierten, zum Teil globalisierten Städtekonzurrenz geprägt sowie einer zunehmenden sozialen und sozialräumlichen Differenzierung als Folge wachsender Einkommensunterschiede, Massenarbeitslosigkeit und Migration. Dabei haben wir es mit einer signifikanten Bedeutungszunahme städtischer Gebiete zu tun. Die Impulse für diese Diskussion stammten allesamt aus einer globalen Perspektive, die für europäische und/ oder deutsche Verhältnisse überprüft werden müssen (vgl. z.B. Krätke 1993; Krätke 2007).

Unabhängig davon: Die Tendenzen der letzten 20 bis 30 Jahre lassen sich heute auf eine These zuspitzen: Wir befinden uns gegenwärtig in einer Epoche, in denen Städte eine bisher nie gekannte Rolle spielen, im Zeitalter der Städte.

„Das Zeitalter der Städte. Urban Age“, dem die Wortwahl entliehen ist, war eine Initiative der London School of Economics and Political Science und der Alfred Herrhausen Gesellschaft der Deutschen Bank. Im Rahmen einer Konferenzreihe in verschiedenen Weltstädten, die im Februar 2005 in New York ihren Auftakt hatte und an weiteren Orten wie Shanghai, London oder Mexico City aber auch Halle und Berlin stattfand, trafen sich Wissenschaftler, Stadtplaner, NGOs, Wirtschaftsunternehmer, Politiker, kurz „urbane Leader“, mit dem Ziel sich über die Zukunft der Städte auszutauschen. Anlass dieses weltweiten Zusammenschlusses war eine Studie der Vereinten Nationen (UN), die besagt, dass Mitte dieses Jahrhunderts zwei Drittel der Menschen in Städten leben werden (vgl. UrbanAge 2007). Daraus resultierte die tiefe Einsicht, dass zukünftige Probleme und Chancen in den Städten liegen und dass der bereits begonnene Wandel tiefgreifende Veränderungen hervorbringen wird, für die neue Lösungen gefunden werden müssen. Bereits 1996 stand die Weltsiedlungskonferenz der UN, HABITAT II in Istanbul im Zeichen der weltweit sprunghaft gestiegenen Verstädterung. Als Vorführung dieser Problemsicht kann das seit 2002 etablierte World Urban Forum (WUF) gelten, das sich die Aufgabe gestellt hat, „to examine one of the

most pressing issues facing the world today: rapid urbanization and its impact on communities, cities, economies and policies" (vgl. unhabitat 2007).

Mike Davis geht ebenso von Zahlen der UN aus und folgert, dass die urbane Wende, „einen Wendepunkt in der Menschheitsgeschichte markiert, der mit der neolithischen Wende oder der industriellen Revolution vergleichbar ist. Zum ersten Mal werden auf der Welt mehr Menschen in Städten als auf dem Land leben“ (Davis 2006: 7). Die Aussage kann in seiner Deutlichkeit kaum überboten werden und an vielen Stellen wird nach deren Bedeutung gesucht. So wurde z.B. auf der Architektur-Biennale, 2006, in Venedig auf die genannten Aufsehen erregenden Zahlen Bezug genommen. Die Biennale trug den Titel: „Cities, Architecture and Society“ und warf einen (in erster Linie besorgten) Blick auf die Zukunft von Megacities (vgl. labiennale-architecture 2006).

Ein weiteres Indiz dafür, dass der Terminus „Zeitalter der Städte“ gerechtfertigt scheint und neue Antworten drängen, zeigt das Motto der Weltausstellung 2010 in Shanghai: „Better City, Better Life“. Die Aussteller sollen sich dem „urbanen Leben“ des 21. Jahrhunderts widmen. Klaus Töpfer, ehemaliger Bundesminister für Umwelt und ehemaliger Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, zur Zeit Professor an der Tongji Universität in Shanghai, meint dazu: „Man hat mir gesagt, es wäre nicht einfach gewesen, die Damen und Herren des Kuratoriums für die Weltausstellung von der Tatsache zu überzeugen, dass es nicht um Nationen, sondern um Städte geht“ (Töpfer 2006: 18). Und bekräftigend: „die Weltausstellung, die dort stattfindet, wird die erste sein, auf der die Frage gestellt wird: „Was ist die Stadt der Zukunft?“ Man wird Städte der ganzen Welt einladen, sich dort zu präsentieren, in ihrer Vision für die Zukunft“ (Töpfer 2006: 19). Die Sichtweise, dass die Städte den die Gesellschaft bestimmenden Rahmen bilden und nicht Nationen, markiert, um die Worte von Mike Davis noch einmal hervorzuheben, „einen Wendepunkt in der Menschheitsgeschichte“. Die Stadt oder Metropolregionen anstelle von Nationen zu setzen, kommt einem Wahrnehmungswechsel gleich. Koolhaas spitzt wie gewohnt zu: „World = City“ (Koolhaas, Boeri et al. 2000: Buchrückseite).

Stadtentwicklungstendenzen in Deutschland

Im Blick der angeführten Autoren sind vor allem die Megastädte und Hyperstädte der südlichen Hemisphäre: der Drittweltländer aber auch der aufstrebenden asiatischen Räume und Indiens. Die Städte der nördlichen Hemisphäre waren dagegen die letzten 50 Jahre mit zentrifugalen Tendenzen der Suburbanisierung und einem damit einhergehenden Bedeutungsverlust konfrontiert. Die vorangestellte globale Perspektive lässt sich demnach nicht ohne weiteres auf Deutschland übertragen. Gerade einige der tonangebenden Autoren verfolgen oft eine außer-

europäische Perspektive. Nachfolgend werden ausschnittsartig einige wichtige Entwicklungstendenzen der Stadtentwicklung in Deutschland dargestellt, um die Bedeutung einer „Urbanen Wende“ für Deutschland einzuordnen. Hierzu wird ein anderer Blickwinkel eingenommen: den der statistischen Analyse, um anhand von Zahlen Entwicklungen nachvollziehen zu können. Dabei wurde sich insbesondere des Städtemonitorings von Jörg Pohlan bedient.

Deutschland besitzt bekanntlich keine Megastädte, diese beginnen definitorisch ab 10 Mio. Einwohnern. Berlin als größte Stadt Deutschlands hat gerade einmal 3,4 Mio. Einwohner. Vor allem aber zeichnet sich Deutschland nach wie vor gerade durch seine Polyzentralität aus. Während in gesamt Europa bereits 80% der Menschen in Städten leben, sind es in Deutschland 2005 etwa ein Drittel (33 %) der gesamtdeutschen Einwohner, die in den kreisfreien Städten der „mittleren Größenklasse“ (Pohlan 2008: 162) (100.000 bis unter 300.000) leben, etwa ein Viertel (24%) in den drei Großstädten über 1 Mio. Einwohner (Berlin, Hamburg und München). Betrachtet man die 18 größten Stadtregionen, lebte hier 2005 etwa die Hälfte (40,4 Mio) der gesamtdeutschen Bevölkerung *„und davon wiederum die Hälfte in den Kernstädten und den ‚dem Rand‘ zugeordneten Kreisen“* (ebenda). Heute ist die siedlungsstrukturelle Entwicklung in Deutschland von verschiedensten zum Teil auch gegensätzlichen Tendenzen gekennzeichnet. Wachstum und Schrumpfung, zentripetale und zentrifugale Kräfte überlagern sich (vgl. z.B. Hannemann/ Läßle 2004). Parallel zu diesen differenten Entwicklungen und zum Teil auch Polarisierungsprozessen insbesondere zwischen Ost- und Westdeutschland zeigt sich jedoch auch in der Bundesrepublik eine erneute Bedeutungszunahme von städtischen Strukturen. Drei zentrale Themen, die diese Entwicklungen widerspiegeln, haben sich in der aktuellen Stadtplanungsdiskussion herauskristallisiert und sollen nachfolgend kurz skizziert werden: eine Veränderung des Suburbanisierungsprozesses, die zunehmende Metropolitanisierung und dass Wachstum zunehmend nur noch in Städten stattfindet. Die Veränderungen verweisen auf einen Richtungswechsel hin zum Bedeutungsgewinn von Städten, auch in Deutschland.

Veränderung des Suburbanisierungsprozesses: Die Entwicklung der westdeutschen Siedlungsstruktur war in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts durch einen anhaltenden Trend der Suburbanisierung gekennzeichnet. Der Anteil der Städte an der Bevölkerung und den Arbeitsplätzen sank kontinuierlich, während derjenige des Umlandes stieg. Dabei verlief der Prozess lange Zeit nahezu flächendeckend.

In dem anbrechenden 21. Jahrhundert zeichnet sich allerdings eine deutliche Trendwende ab. Der Prozess der Suburbanisierung verläuft gebremst. Zwischen 1990 und 2000 ist die Bevölkerungsentwicklung in fast allen Kernstädten gestie-

gen (vgl. BBR 2005, Hannemann/ Läßle 2004). Betrachtet man den *Gesamtwanderungssaldo* (Zuzüge minus Fortzüge je 1000 EW), so wird der Trendbruch deutlich: Der bis Ende des letzten Jahrhunderts deutliche Negativsaldo der Kernstädte hat sich ab 1999 in den westdeutschen Kernstädten umgekehrt, ab 2001 auch in den ostdeutschen (vgl. Pohlan 2008: 167). „Dagegen“, so Pohlan, „geht die Dynamik“ in den Umlandkreisen der jungen Länder seit 1998 kontinuierlich zurück“ und in den Umlandkreisen Westdeutschlands seit 2001. Der Wanderungssaldo liegt hier 2005 „nahezu bei 1,0 %; 2001 betrug er noch über 5,0 %“ (ebenda). Der insgesamt positive Wanderungssaldo der Bundesrepublik in 2005 mit 1,0 % wird also insbesondere durch die westdeutschen Kreise, vor allem die kreisfreien Städte getragen, neuerdings aber auch durch die ostdeutschen kreisfreien Städte > 100.000 EW. Pohlan fasst zusammen: *„Zu Beginn des 21. Jahrhunderts sind die Dekonzentrationsprozesse zu Gunsten des Umlandes zum Erliegen gekommen, wobei gleichzeitig die Abwanderung in den ostdeutschen Städten wieder in eine Zuwanderung übergeht“* (ebenda). Auch die Entwicklung der Beschäftigung in den westdeutschen Stadtregionen zeigt einen deutlichen Bedeutungszuwachs der Städte: Zwischen 1997 und 2002 ist sie nach Jahrzehnten der Bedeutungsabnahme in den Kernen hier relativ stärker gewachsen als in den städtischen Umländern (vgl. Geppert/ Gornig 2003; Läßle/ Soyka 2007). Schaut man auch hier genauer auf den Saldo *Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Pendler je 1000 Beschäftigte*, erhält man Kenntnis über das Angebot an Arbeitsplätzen, bezogen auf die ansässige Bevölkerung (Pohlan 2008: 174). Pohlan verdeutlicht, dass „sich insgesamt der positive Saldo der kreisfreien Städte 2005 gegenüber 2003 deutlich erhöht (von 258 ‰ auf 277 ‰), während er in den Landkreisen geringfügig stärker negativ ausgeprägt ausfiel (von –195 ‰ auf –197 ‰). Relativ gesehen gewinnen also die Städte als Arbeitsmarktzentren an Bedeutung.“ Hier zeigen sich vor allem aus dem wirtschaftlichen Strukturwandel ergebende Tendenzen einer Abschwächung der Suburbanisierungs- und Dispersionsintensität.

Die sich dahinter verbergende Logik wird verschiedenfach seit geraumer Zeit untersucht. Läßle konfrontiert dazu die Entwicklungen mit der starken gesellschaftlichen Veränderungsdynamik und kommt zum ersten Schluss, dass *„der kapitalintensive Lebensstil mit dem Häuschen im Grünen (...) [gebunden war] an ein kontinuierliches Einkommen, wachsende Freizeit und eine klare Arbeitsteilung zwischen Mann und Frau. Dieses Modell steht zur Disposition“* (Läßle 2006: 29).

Und weiter argumentiert er zur Arbeitsplatzdynamik in den Städten: *„Unternehmen werden sich in ihrer Standortwahl zunehmend an der Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte orientieren und qualifizierte Beschäftigte werden sich nach Orten mit einer großen Vielfalt an Beschäftigungsmöglichkeiten, einem breiten*

Angebot an Dienstleistungen sowie urbanen Lebensbedingungen umsehen. Dadurch wird eine sich gegenseitig verstärkende Dynamik zwischen Arbeitskräfte-nachfrage und Arbeitskräfteangebot ausgelöst. In dieser kumulativen Dynamik bilden städtische Arbeitsmärkte den Kontext für gemeinsame Lernprozesse und damit die Herausbildung spezialisierter Wissens- und Qualifikationspools“ (Läpple 2006: 31). Städtische Strukturen bilden den Kontext der „work-life-balance“ und den Magneten für bestimmte Arbeitsmärkte. Dies manifestiert sich vor allem in den Großstädten.

Der flächenhafte Charakter der Suburbanisierung hat sich parallel zur Abschwächung der Suburbanisierung in einen fragmentierteren Prozess gewandelt (vgl. Läpple/ Soyka 2007). Die zuvor geschlossenen Wachstumsgürtel um die Kernstädte herum haben sich zu einem Nebeneinander von wachsenden, stagnierenden und schrumpfenden Teilräumen gewandelt. Rekonzentrationstendenzen finden sich nicht nur zwischen Stadt und Umland, sondern auch innerhalb der Umländer. Dadurch kommt es zu einer zunehmenden Ausdifferenzierung Suburbias: Stark wachsende „reine“ Wohngemeinden im Umland treten genauso zum Vorschein wie neue dynamische Beschäftigungszentren. Diese wiederum differenzieren sich zunehmend nach unterschiedlichen Spezialisierungen aus (Einig/ Guth 2005; Wixforth/ Pohlan 2005; Soyka 2004; Läpple/ Soyka 2007; Menzl 2007).

Der Prozess der Suburbanisierung hat sein Gesicht verändert: Zum einen schwächt sich der Trend der Dekonzentration insgesamt ab. Zum anderen werden die Entwicklungspfade einzelner Teilräume deutlich vielschichtiger. Die Flächenhaftigkeit der Suburbanisierung weicht einer zunehmenden Konzentration von Beschäftigung und Bevölkerung auf einzelne Wachstumspole in den Regionen.

Zunehmende Metropolitanisierung: Zunehmende Metropolitanisierung kann für Deutschland als weiterer Trend ausgemacht werden. Die ansteigende Parallelität von Wachstum und Schrumpfung und die auf einzelne Pole konzentrierten Suburbanisierungsprozesse werden seit einigen Jahren überlagert von einem deutlichen Trend der Metropolitanisierung. Zusätzlich zum sinkenden Anteil der Kernstädte an der Bevölkerung und den Arbeitsplätzen innerhalb der Verdichtungs-räume zeigte sich lange ein überregionaler Bedeutungsverlust der städtischen Verdichtungs-räume gegenüber den ländlichen und gering verdichteten Regionen. In den letzten Jahren zeichnet sich allerdings eine deutliche Trendumkehr für die westdeutschen Großstadregionen ab: Dabei sind insbesondere die größten Städte/ Stadregionen Hamburg, München die Gewinner. In Ostdeutschland Berlin/ Potsdam, Leipzig und Dresden (+5,6 %!), hingegen haben alle anderen östli-

chen Stadtregionen Bevölkerungsverluste zu verzeichnen (vgl. Pohlan 2008: 164).

Auch die Beschäftigung nahm von 1998 bis 2002 in den Verdichtungsräumen stärker zu als im Bundesdurchschnitt (vgl. Geppert/ Gornig 2003; Hannemann/ Läßle 2004). Nach Gornig profitieren insbesondere die großen Dienstleistungsmetropolen von diesem aktuellen Rekonzentrationsprozess der Beschäftigung. So *„schält sich eine Gruppe von großen Stadtregionen heraus, die sich deutlich dynamischer entwickelt als der Bundesdurchschnitt. Hierzu zählen die Ballungsräume Hamburg, Düsseldorf, Köln, Frankfurt am Main, Stuttgart und München. Während in Deutschland insgesamt zwischen 1998 und 2004 die Beschäftigung um rund 2,5 Prozent zurückging, stieg sie in den genannten Regionen im Durchschnitt um 1,5 Prozent“* (Gornig 2005). Besonders signifikant zeigen sich die Entwicklungen bei Betrachtung der Beschäftigten in den wissensintensiven unternehmensbezogenen Dienstleistungsbranchen. Pohlan stellt heraus, dass *„diese Branchen [...] eine mit der Stadtgröße zunehmende Bedeutung [haben]. [...] Die höchsten Werte (ab 13 % Wachstum) wurden für die westdeutschen Kernstädte der Regionen Stuttgart, Hamburg, Rhein-Main sowie München (15%) identifiziert“* (Pohlan 2008: 178). Schließlich zeigt auch die Betrachtung der Wirtschaftskraft (Bruttowertschöpfung) die große Bedeutung der größten Städte. *„Die wirtschaftlich [...] stärksten Stadtregionen [...] sind Hamburg, Stuttgart, Rhein-Main und als Spitzenreiter München“*.

Völlig anders stellt sich die Situation allerdings in Ostdeutschland dar. Das zentrale Problem dieser Städte ist die weitgehende Erosion tragfähiger Wirtschafts- und Sozialstrukturen (vgl. Hannemann/Läßle 2004) seit der innerdeutschen Wende. Am deutlichsten lassen sich diese wirtschaftsstrukturelle Erosion und der damit verbundene demographische Wandel an der hohen Zahl der Wohnungsleerstände sowie den dramatisch sinkenden Beschäftigungszahlen ablesen. Trotzdem stellt sich die Situation inzwischen auch für die ostdeutschen Städte im Vergleich zu Restostdeutschland deutlich positiver dar (vgl. BBR 2005; Pohlan 2008).

Die gezeigten Entwicklungen verdeutlichen, wie sich eine durchschlagende räumliche Dynamik aus der Fläche zurückzieht und zunehmend auf die großen Ballungszentren konzentriert. Während jahrzehntelang die langfristigen Wachstumschancen außerhalb der Ballungsgebiete gesehen wurden, stellt es sich aktuell gerade umgekehrt dar: *„Insbesondere Stadtmetropolen werden zu einem wichtigen ‚Rückbettungskontext‘ für die Arbeits- und Lebenswelten einer Wissensgesellschaft“* (Hannemann/ Läßle 2004). Diese Erkenntnis ist auch im Raumordnungsbericht 2005 antizipiert. Hier wird *„für die Analyse räumlicher Disparitäten und die Diskussion von Leitbildern und Handlungsansätzen“* eine „prob-

lemorientierte Grundtypisierung der Raumstruktur vorgenommen“ (vgl. BBR 2005: 15). Diese verweist bereits deutlich auf eine funktionale Dominanz einiger weniger Zentralräume.

Wachstum – nur noch in Städten? Neben der Feststellung eines rasanten quantitativen Bevölkerungswachstums von Metropolen als Hauptargument besteht aus der Sicht der Megacity-Debatte eine zweite These mit einer vielleicht noch entscheidenderen Annahme, die auch für deutsche Verhältnisse überprüft werden soll. Sie lautet: *„Das zukünftige Wachstum der Weltbevölkerung [wird sich] nahezu ausschließlich auf die Städte konzentrieren“* (Davis 2006: 7). Auch hier wird wieder aus einer globalen Perspektive heraus argumentiert. Doch gibt es bereits deutliche Stimmen, dass wir es auch in Deutschland in diesem Punkt mit einem grundlegenden Wechsel zu tun haben. Dieser Aspekt soll hier abschließend mit Bezug auf einen Artikel von Horst Zimmermann, Vizepräsident der Akademie für Raumforschung und Landesplanung in Hannover und Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesministerium der Finanzen, dargelegt werden (vgl. folgend Zimmermann 2005).

Bisher galt die Konvergenztheorie in Fachkreisen als die dominierende Theorie-richtung. Das bedeutet, man stellte sich die Ballungsgebiete gewissermaßen als überquellend vor. Spiegelbildlich wurde das umgekehrte für die ländlich-peripheren Gebiete unterstellt. Daher, so wurde gefolgert, gebe es eine Tendenz zum Ausgleich zwischen den beiden Regionstypen. Ökonomisch sprach man davon, dass es notwendigerweise eine Tendenz zum Ausgleich der Faktorenproportionen und der Faktorpreise gebe. Folglich seien die langfristigen Wachstumschancen außerhalb der Ballungsgebiete größer als innerhalb. Für eine Politik der Raumbeeinflussung wurde aus diesem Ansatz gefolgert, dass eine regionale Ausgleichspolitik zugleich gesamtwirtschaftlich wachstumsfördernd sei. Diese regionale Ausgleichspolitik lenkt Mittel dorthin, wohin sie ohnehin drängen, und erleichtert auf diese Weise den Konvergenzprozess. Zimmermann führt dabei aus, wie diese Annahme den hohen Länderfinanzausgleich und den Kommunalfinanzausgleich rechtfertigen sollte. Und weist darauf hin, dass diese „konzeptionelle Basis“ auch für die europäische Union zum erklärten Ziel wurde, rückständige Regionen an den Durchschnitt heranzuführen. In einem nächsten Schritt beschreibt er den aktuellen Bruch: *„Seit einiger Zeit haben sich die Vorstellungen in Wissenschaft und Politik zur Rolle der modernen Agglomerationsräume in einem Hocheinkommensland wie Deutschland grundlegend geändert.“* „Das“, so führt er aus *„betrifft zunächst die theoretische Sicht“* (ebenda). Seine folgenden Ausführungen beziehen sich vor allem auf die Rolle der modernen Ballungsgebiete als Innovationsmotor und damit als Generator und Ort für zukünftiges Wachstum. Ohne dass Zimmermann dies macht, kann an dieser Stelle stellvertretend für eine maßgebliche Diskussion auf Richard Floridas Buch „The

Rise of the Creative Class“ (Florida 2002 und weiterführend Florida 2005) verwiesen werden, das in besonderem Maße für diese Annahme steht. Zimmermann folgert: *„Aufs Ganze gesehen, weisen die neueren Denkansätze in die Richtung, dass es in Deutschland wie auch in anderen Hocheinkommensländern diese modernen großen Ballungsgebiete sind, in denen das gesamtwirtschaftliche Wachstum der nächsten Jahrzehnte vorbereitet wird“* (Zimmermann 2005). Seine Schlussfolgerung daraus fällt eindeutig aus: *„regionale Umverteilung ist (heute) letztendlich ein Luxus“*. Und fordert in einer ersten Stufe, die Förderung, bzw. Befreiung von Hemmnissen der Agglomerationsräume in Deutschland. *„Dies ist unter dem Aspekt der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands unabdingbar.“* Um danach in einem möglichen zweiten Schritt unterentwickelte Regionen auch unterstützen zu können. *„Das kann dann aber nicht mehr mit dem nationalen Wachstumsziel gerechtfertigt werden, sondern muss mit Verteilungszielen [...] begründet werden.“* Er folgert: *„Damit aber stellten sich für eine das gesamte Staatsgebiet ins Auge fassende regionale Entwicklungspolitik neue Aufgaben.“* „Und gerade“, plädiert er zum Schluss in seinem Artikel, *„muss sich die Disziplin der Raumplanung diesen neuen Aufgaben stellen“* (ebenda).

Das Gesagte fügt sich in das Bild des grundlegenden Bedeutungswandels von Städten und dem damit einhergehenden tiefgreifenden Wandel von Arbeits- und Lebensbedingungen. Die angeführten Stimmen sind eindeutig, wir sind mit einer „urbanen Wende“ konfrontiert, die durch einen Bedarf an neuen Erklärungen eine „Konzeptionelle Wende“ hervorgerufen hat. Der urbane Raum als auch unsere theoretischen Zugänge zu diesem sind in Bewegung.

Mit den bisherigen Ausführungen endet die Darstellung der in dieser Arbeit eingenommen Problemsicht. Aus ihr leitet sich der konkrete Bedarf nach einer „räumlichen Planungstheorie“ ab, d.h. einen Ansatz, der die dargestellte neue Sicht auf Raum antizipiert, um damit gegenwärtige urbane Veränderungen zu fassen.

4 Zwischenbilanz: Alle Probleme sind räumlich

Die Bedeutung der dargestellten Diskussion um Raum ist unmissverständlich. Die Suche nach neuen Zugängen zum Raum hat in vielen Wissenschaftsbereichen an Einfluss gewonnen. Damit sind nicht nur die realen gegenwärtig stattfindenden tiefgreifenden Transformationsprozesse Gegenstand vielfältigster Diskussionen, wie im Kapitel „Urbane Wende“ dargelegt, sondern auch deren planungstheoretische Erfassung. Die Suche ist nicht darauf gerichtet, was Raum tatsächlich ist, vielmehr geht es um verschiedene Möglichkeiten, den Raum zu

denken, also um Raumkonzepte und Raumvorstellungen, um eine „Konzeptionelle Wende“. Damit einhergehend sind die Bemühungen insbesondere darauf gerichtet, neue Zugänge für empirische Befunde zu entwickeln.

Die Entwicklungen „Globalisierung“ und „Digitalisierung“ führten anfangs dazu, dass von einer zunehmenden Ortsungebundenheit (= Raumlosigkeit) der Lebens- und Arbeitsverhältnisse ausgegangen wurde. Der Diskurs war zunächst gewissermaßen von einer Abwendung vom Raum bzw. einer Negierung des Raumes gekennzeichnet. Schlagworte wie „dead of space“ oder „end of geography“ stehen für diesen Ansatz. Im weiteren Verlauf der Auseinandersetzungen wurden der Raum und seine Bedeutung jedoch umso stärker „wieder entdeckt“. Dieser „Sinneswandel“ bezieht sich nicht nur auf den Raum im Allgemeinen. Insbesondere die Annahme der zunehmenden Ortsungebundenheit moderner Arbeits- und Lebensformen kann nicht aufrechterhalten werden. Denn wie eine Reihe von Studien in den letzten Jahren gezeigt hat, kommen mit zunehmender „Digitalisierung und „Globalisierung“ die spezifischen Ortsbindungen und Rückbettungsformen der Arbeits- und Lebensverhältnisse besonders deutlich zum Tragen. Zum Schluss steht die Erkenntnis, dass sich nicht nur Geografien verändern, sondern dass die gegenwärtigen Transformationen umfassend zu verstehen sind, sie alle Lebensbereiche erfassen.

Gleichzeitig tritt mit unerwarteter Deutlichkeit die „Stadt“ auf den Plan, so dass vom „Zeitalter der Städte“ gesprochen werden kann, eine Entwicklung, die sich vor allem aus einer weltweiten Sicht darstellt. Sie kann aber auch anhand einzelner aktueller Siedlungsentwicklungen für Deutschland nachvollzogen werden: Metropolitanisierung, spezifische Schrumpfungs- und Wachstumstendenzen, Veränderungen des Suburbanisierungsprozesses und Rekonzentrationstendenzen wurden stellvertretend dargestellt.

Dabei hat sich der traditionelle Stadt-Land-Gegensatz insbesondere durch die zentrifugalen und dezentralisierenden Tendenzen, die die Entwicklung der Städte in den entwickelten Ländern seit dem Ersten Weltkrieg geprägt haben, verändert. Daneben kam es zu einem zunehmenden Bedeutungsverlust nationaler und internationaler Grenzen. Gründe hierfür liegen auf der einen Seite in den politischen Entwicklungen, wie z.B. die Vereinigung Europas oder die Abschwächung des Ost-West-Konflikts nach Ende des „Kalten Krieges“ und der Zusammenbruch der Sowjetunion. Auf der anderen Seite sind wir heute mit einer zunehmenden internationalen Verflechtung von wirtschaftlichen, sozialen, politischen und kulturellen Prozessen konfrontiert, wodurch sich die tradierten lokalen und regionalen Bindungen der Arbeits- und Lebensverhältnisse neu, vielschichtig und differenziert darstellen.

Die Erkenntnis: Zusammengehörigkeiten, Beziehungen, Abhängigkeiten, Grenzen lassen sich nicht mehr alleine auf territorial zu klassifizierende Geografien beziehen, und damit ist das Konzept von Raum als absolut und konstant im Sinne eines Behälters oder einer Plattform in Frage gestellt. Ein Konzept von Raum muss auch das Vorhandensein verschiedenster Räume am selben Ort einschließen. Das in den vorangegangenen Kapiteln Dargestellte speist sich aus unterschiedlichen Diskussionszirkeln (siehe auch Abb. 1) und führte mich in der Zusammenschau zu der Forderung nach einem „räumlichen“ Planungstheorieverständnis. Diese Sicht kann in zwei Schritten begründet werden:

Schritt 1: Die „Urbane Wende“ bezeichnet gegenwärtige Transformationen, gleichzeitig wurzelt in ihr die Frage nach deren Erfassung. Wenn die bestehenden Zugänge nicht mehr ausreichen, die beschriebenen Phänomene zu fassen, bedarf es einer Rekonzeptualisierung. Das betrifft direkt unseren Zugang zum Raum, denn alle Erscheinungen und Fragen, die der Raum aufwirft, manifestieren sich in besonderer Weise im urbanen Kontext. Zieht man dabei das Ausmaß der Urbanisierung, d.h. eine umfassende Herausbildung neuer städtischer Arbeits- und Lebensformen in Betracht, wird deutlich, dass ein Konzept von Raum sowohl die verschiedensten gesellschaftlichen Manifestationen als auch die gesellschaftliche Determiniertheit von Raum erfassen muss. Raum kann so nicht mehr als absolut und starr verstanden werden, sondern als bewegt und in permanenter Veränderung begriffen. Der Raum ist, kann in dieser Denkrichtung auf den entscheidenden Gedanken zusammengeführt werden, sowohl ein gesellschaftliches Produkt, als auch er umgekehrt gesellschaftliche Prozesse und Manifestationen hervorbringt. Die Bemühungen gehen jetzt dahin, raumkonstitutive Praxis zu verstehen, d.h. den Konstitutionsprozess von Räumen zu erfassen, um anhand seiner verschiedenste Phänomene erklären zu können.

Schritt 2: Für die dargestellten Zusammenhänge können Analogien zu der im Kapitel 2 (Planungstheorie) herausgearbeiteten Problemlage hergestellt werden.

Die Kritik am Rationalen Planungsmodell, die sich im Wesentlichen auf eine Kontextabhängigkeit von Planung bezieht, wurde als das Schlüsselproblem von Planungstheorie benannt. Als Leitfrage für diese Arbeit habe ich formuliert: wann kommt welche Planung warum zum Tragen? Kontextabhängigkeit bedeutet, dass Planung einer Orts- und Zeitabhängigkeit unterworfen ist, sie somit Veränderungen unterliegt, womit auch soziale, politische, ökonomische oder kulturelle Einflüsse gemeint sind. Der Kontext selbst findet jedoch nicht genügend Berücksichtigung bei der Konzeptualisierung von Planungstheorie bzw. wird dessen Wirkung nicht in der Art in einen planungstheoretischen Zugang umgesetzt, dass darüber Aussagen über die konkrete Planung möglich sind.

Die angeführten Debatten um Raum ähneln sich wie dargestellt in der Problemwahrnehmung. Die Frage: warum kommt welche Planung zum Tragen? kann in die Frage nach dem Konstitutionsprozess von Räumen, die Planungen hervorbringen und gleichzeitig von ihnen determiniert werden, überführt werden.

Bei der Suche nach der Überwindung des vielfach wahrgenommenen „Auf-der-Stelle-Tretens“ der Planungstheorie muss der Blick stärker auf die Bedingungen, die Planung bestimmen, hervorbringen, formen und verändern, gelegt werden. Diese Bedingungen sind abhängig vom Raum. Wir müssen, so meine Schlussfolgerung, den Raum in die Planungstheorie in der Weise integrieren, dass wir Ableitungen für die Entstehung, Anwendung und Entwicklung von Planung ziehen können. Ein relationales Raumkonzept, das in der Lage ist, Planung als Ergebnis und Ursache von räumlichen Konstitutionsprozessen zu verstehen, eröffnet dafür einen Weg.

Die entwicklungsgeschichtlich enge Abhängigkeit von Planungstheoriebildung und gesellschaftstheoretischer Theoriebildung wurde genannt. Mit den neueren Denkansätzen zum Raum eröffnen sich jetzt dadurch auch neue Möglichkeiten, Planungstheorie weiter zu entwickeln.

Die Bestimmung, welche Rolle (Stadt)Planung bei der Herstellung von Räumen spielt und spielen kann, muss aus den jeweilig relevanten Situationen und Prozessen, das heißt den betreffenden Räumen gewonnen werden – auch mit Hilfe des Übertrags neuerer Raumkonzepte auf ein Verständnis von Planung.

Am Ende der vorgenommenen Problemanalyse kann als zusammenfassender Satz stehen: Die gegenwärtigen Probleme von Planungstheorie im Feld der Stadtplanung sind „räumlich“, in Realität und Theorie. Ein verändertes Raumverständnis kann aus meiner Sicht zur Klärung der benannten Probleme der (Stadt)Planungstheorie beitragen: benötigt wird ein Konzept, mit dem Raumkonstitutionen entschlüsselt und damit Aussagen über Planung möglich werden – die Entwicklung einer Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN.

5 Zugang zum PLANUNGSRAUM

Das folgende Kapitel widmet sich der Frage nach dem Konstitutionsprozess von Räumen und deren Planungen. Zum besseren Verständnis des Gesamtkapitels möchte ich noch einmal darauf hinweisen, dass die Verwendung des Begriffs Planung in dieser Arbeit nicht nur die gedankliche Vorwegnahme des zukünftigen Handelns meint, d.h. sich nur auf einen einmaligen Akt des Entwerfens von Handlungsanweisungen bezieht. Vielmehr ist immer auch die Umsetzung der

Planung und die Frage, wie Planungen und Planungs-/ Umsetzungsprozesse zusammenhängen, gemeint. Wie im Verlauf der bisherigen Arbeit mehrfach vorweggenommen, bediene ich mich dazu der Entwicklung einer Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN als Schlüssel zur Bearbeitung des aufgezeigten Fragenkomplexes und um die erhobene Forderung nach einem Übertrag eines neuen Raumverständnisses für Planungsprozesse einzulösen:

Den in der Einführung unter Punkt „Erkenntnisinteresse und Fragestellung“ formulierten Anforderungen an die Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN (vgl. Kap. 1.2) wird dahingehend in diesem Kapitel weiter entsprochen, d.h.: „soll als Kommunikationsmedium dienen, die Grundlage für die Analyse realer Planungsprozesse bilden und Hilfestellung für die Planungspraxis generieren können“. Dem formulierten Erkenntnisinteresse, wie sich PLANUNGSRÄUME konstituieren und welche Optionen ihnen inne wohnen wird sich wie angekündigt sowohl theoretisch als auch empirisch genähert. Mit Verweis auf diese Ausführungen im Kapitel 1.2 „Untersuchungsdesign“ ist die Erarbeitung aller Kapitelinhalte, unabhängig von der Gliederung der Arbeit, geprägt von einem Hin- und Herpendeln zwischen Empirie und Theorie. Das bedeutet, dass obwohl die hier geführten Auseinandersetzungen zunächst stark durch theoretische Reflexionen bestimmt wurden, sind sie gleichzeitig immer auch Ergebnisse der exemplarischen Analysen. Gerade während der empirischen Arbeit wurde kontinuierlich mit verschiedensten Ansätzen experimentiert. Alle Ergebnisse blieben so lange Zeit „in der Schwebel“, bis sie ihre Verankerung in der Empirie fanden oder bis andersherum Erkenntnisse aus der Empirie mit theoretischen Annahmen in Einklang gebracht werden konnten.

Das Kapitel ist in die Teile „Denkmuster“ und „Planungsräumliche Wirkungskräfte“ gegliedert, deren Funktion ich für ein besseres Verständnis an dieser Stelle kurz vorwegnehme: Das Unterkapitel „Denkmuster“ legt die grundlegenden Mechanismen bei der Konstitution von PLANUNGSRÄUMEN frei. Die Beschreibung der Planungsräumlichen Wirkungskräfte führt anschließend die Ergebnisse aus der Anwendung der Denkmuster und die Ergebnisse aus den empirischen Analysen synthetisch zusammen.

Das Resultat sind drei Planungsräumliche Wirkungskräfte, die in ihrer jeweiligen Kombination einen spezifischen PLANUNGSRAUM inkl. seines Herstellungsprozesses sowie seiner Wirkungsmechanismen bestimmen und darüber erlauben, die zentralen Fragen der Arbeit zu beantworten.

5.1 Denkmuster

Bei der Entwicklung der Denkmuster für eine Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN lehne ich mich stark an Martina Löws „Raumsoziologie“ (2001) an. Die Wahl hatte verschiedene Gründe. Zum einen sind die Bemühungen von Martina Löw darauf gerichtet, Raum als soziologischen Grundbegriff so zu formulieren, dass er auch zur Analyse sozialer Wirklichkeit dienen kann (vgl. Löw 2001: 14f). Ein weiterer Grund für die Bezugnahme auf Löw war, dass es neben ihrem Werk im deutschen Sprachraum zum Zeitpunkt der Ausarbeitung keine vergleichbare Arbeit von diesem Umfang gab, auf die sich in dieser Weise bezogen werden könnte. Aktuelle Arbeiten stellen oft keine systematischen Ableitungen dar oder schaffen es nicht, dem Anspruch nach einer komplexen Begriffsformulierung gerecht zu werden. Neuere Arbeiten sind meist nur als Anregung und Annäherungen an eine neue Sicht auf Raum zu verstehen (vgl. Kapitel 3). Nicht zuletzt ist Martina Löw Stadtsoziologin und stammt also aus einem Wissenschaftsmilieu im Feld der Stadtplanung. Die Wahl eröffnet damit eine Anschlussfähigkeit an planungstheoretische Diskurse. Entscheidend für meinen Bezug auf Löws „Raumsoziologie“ war jedoch ihr Versuch einer Überwindung der sich in einer absoluten Raumvorstellung gegenüberstehenden Sphären von Materiellem und Gesellschaftlichem. Im Kap. 2 „Bauliches und Gesellschaftliches“ wurde herausgestellt, dass diese Trennung auf unterschiedliche Arbeitsfelder und Arbeitsweisen der Stadtplanung bezogen werden kann, die sich trotz gleichem Problemfeld – dem städtischen Raum – oft unversöhnlich gegenüberstehen.

Nachfolgend werden vier „Denkmuster“ für eine Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN dargestellt. Der Aufbau in den einzelnen Denkmustern ist immer dreigeteilt. Begonnen wird mit der Darstellung des jeweiligen ausgewählten Ansatzes von Löw, um diesen in einem zweiten Schritt für eine Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN fruchtbar zu machen und anschließend Ableitungen für eine weitere Anwendung, insbesondere im Rahmen einer empirischen Analyse, zu ziehen.

Dualität von Struktur und Handeln

Löws Denkgebäude beruht auf einem zentralen Ansatz, der sich an Giddens anlehnt: Raum aus einer Dualität von Struktur und Handeln heraus zu konzeptualisieren (vgl. Löw 2001). Dieses Argumentationsmuster gilt es zunächst aufzudecken, um darauf aufbauend weitere Ableitungen vornehmen zu können.

„Ausgangspunkt meines Denkens“, schreibt Löw, „ist die Giddensche Theorie der Strukturierung, da hier der Dualismus von (objektiven) Strukturen versus (subjektivem) Handeln in eine Dualität übersetzt wird“ (ebenda 16). „Der Begriff der Dua-

lität bezeichnet“, schreibt Löw erklärend, „eine Zweiheit, keine Gegensätzlichkeit, wie sie in der Rede von Dualismus zum Ausdruck kommt“ (ebenda 171). Und an einer anderen Stelle heißt es weiter: „Räumliche Strukturen müssen, wie jede Form von Strukturen, im Handeln verwirklicht werden, strukturieren aber auch das Handeln. Die Dualität von Handeln und Struktur stellt sich damit auch als die Dualität von Raum heraus. Das bedeutet, dass räumliche Strukturen eine Form von Handeln hervorbringen, welches in der Konstitution von Räumen eben jene räumlichen Strukturen reproduziert“ (ebenda 172). Den Raum als Dualität von Struktur und Handeln zu konzipieren, hat zur Folge, dass die in der sozialwissenschaftlichen Forschung übliche Vorgehensweise, Raum und Handeln als zwei voneinander losgelöste Phänomene zu betrachten, überwunden werden kann. Löw weist darauf hin, dass sich in einem absoluten Denkmodell Raum und Gesellschaft in der Form gegenüber stehen, dass „nur die Gesellschaft den Raum zu prägen scheint, nicht [aber] umgekehrt Räume gesellschaftliche Prozesse vorstrukturieren“ (ebenda 167). Und ergänzend: In der Mainstreamsoziologie bleibt es unberücksichtigt, „dass die Entstehung von Räumen selbst ein Moment sozialer Prozesse darstellt. Die Vielschichtigkeit der Konstitution von Räumen, die auf raumproduzierendem Handeln ebenso beruht wie auf räumlichen Strukturen, gerät aus dem Blick“ (ebenda 130). Dualität von Raum meint hier, Löw benutzt dafür das Wort „rekursive“, dass sich Handeln und Struktur gegenseitig bedingen und wechselseitig reproduzieren. Löw wehrt sich damit auch explizit gegen eine Betrachtung, die sich entweder nur auf das Soziale oder nur auf das Räumliche (verstanden als das Materielle) beschränkt. Das Räumliche ist für sie immer ein Zusammenspiel und dieses Zusammenspiel muss bestimmt werden, um das Räumliche zu erfassen.

Was kann dabei unter Strukturen verstanden werden? Löw fasst ihre Überlegungen wie folgt zusammen: „Von räumlichen Strukturen kann man sprechen, wenn die Konstitution von Räumen, das heißt entweder die Anordnung von Gütern bzw. Menschen oder die Synthese von Gütern bzw. Menschen zu Räumen (das Wiedererkennen, Verknüpfen underspüren von (An-)Ordnungen, in Regeln eingeschrieben und durch Ressourcen abgesichert ist, welche unabhängig von Ort und Zeitpunkt rekursiv in Institutionen eingelagert sind. Neben politischen, ökonomischen, rechtlichen etc. Strukturen existieren demnach auch räumliche (und zeitliche) Strukturen. Sie gemeinsam bilden die gesellschaftliche Struktur“ (ebenda 171f). Und um das noch einmal ergänzend zu betonen, müssen diese Strukturen immer wieder im Handeln verwirklicht werden, so wie sie das Handeln strukturieren. „Ich verstehe“, schreibt Löw präzisierend, „Strukturen nicht, wie es in der Soziologie häufig der Fall ist (...), als rigide determinierend und stabilitätsichernd. Strukturen können nicht losgelöst vom Handeln betrachtet werden. Sie

ermöglichen und sie verhindern Handeln, aber sie bleiben an den Handlungsverlauf gebunden“ (ebenda 166).

Um diesen Punkt mit Löw resümierend abzuschließen: *„Wenn [...] davon ausgegangen werden kann, dass Räume im Handeln entstehen, dann können räumliche Strukturen nicht dem Gesellschaftlichen gegenübergestellt werden, sondern die in der Konstitution von Raum erzielte Reproduktion von Strukturen muss auch eine Reproduktion räumlicher Strukturen sein. Das Räumliche ist [...] nicht gegen das Gesellschaftliche abzugrenzen, sondern es ist eine spezifische Form des Gesellschaftlichen. Räumliche Strukturen sind, wie zeitliche Strukturen auch, Formen gesellschaftlicher Strukturen“ (ebenda 167).*

Was bedeuten die Ausführungen für eine Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN? Auf der Konzeptualisierung von Raum aus der dargestellten Dualität heraus baut auch der Kerngedanke dieser Arbeit auf. Die Dualität von Handeln und Strukturen wird auch für planerisches Handeln und ihre spezifischen, d.h. Planungen beeinflussenden Strukturen angenommen. Entscheidend ist es hier, nach den spezifischen Strukturen in Bezug auf planerisches Handeln zu fragen. Welche räumlichen Strukturen, in dem hier dargelegten Sinne, können benannt werden, die planerisches Handeln determinieren? Welche räumlichen Arrangements sind für Planungen entscheidend? Das heißt: Die Vielschichtigkeit der Konstitution von PLANUNGSRÄUMEN, die auf planungsraumproduzierendem Handeln ebenso beruht wie auf planungsräumlichen Strukturen, ist in den Fokus zu nehmen.

Bei der Beschreibung der aufgestellten Denkmuster spreche ich an der einen oder anderen Stelle von der Wirkung von Räumen *auf* Planungen. Das könnte missverstanden werden. Entscheidend ist, dass Planungen nicht dem PLANUNGSRAUM gegenüber stehen und nicht von diesem einseitig bestimmt werden. Sondern analog zu den Ausführungen zur Dualität des Raumes bringen planungsräumliche Strukturen Formen von planerischem Handeln hervor, die ihrerseits wiederum die Konstitution von PLANUNGSRÄUMEN reproduziert. Die angenommene Dualität ermöglicht es so, nach Ursachen *und* Wirkungen, nach Abhängigkeiten und Beziehungen zu fragen. Hier liegt meines Erachtens eine Möglichkeit, dem Problem der Kontextlosigkeit wie im Kapitel 2 beschrieben zu begegnen: Planerisches Handeln konstituiert den PLANUNGSRAUM genauso wie andersherum der PLANUNGSRAUM auch Planung konstituiert.

Für die empirische Analyse bedeutet dies, dass auch die Entstehung von PLANUNGSRÄUMEN als „sozialer“ Prozess verstanden und dargestellt werden muss. Die gegenseitige Bedingtheit und wechselseitige Reproduktion von planungsräumlichen Strukturen und planerischem Handeln muss durch die Beschreibung des PLANUNGSRAUMES veranschaulicht werden können. Der Pla-

ner steht ebenfalls nicht dem Raum gegenüber, sondern ist ein Teil von ihm. Dieses Wechselspiel gilt es aufzudecken und auszuloten. Meines Erachtens liegt hier die Aufforderung, planungsräumliche Dualismen zu erforschen. Bei der Analyse von Planungsprozessen muss sich auf eine Suche begeben werden nach Abhängigkeiten, Zusammengehörigkeiten und Möglichkeiten.

Versteht man das Gesagte, so wie dargelegt, als Möglichkeit, neue Abhängigkeiten aufzudecken, und damit als Instrument für eine Suche nach Neuem, ist auch eine besondere Anschlussfähigkeit an die Grounded Theory (GT) gegeben, wie sie in Kapitel 1 beschrieben wurde. Die GT möchte, wie im Kapitel 1 dargelegt, gerade das befördern. Der Ansatz der GT ist nicht darauf gerichtet, vorgegebene Thesen zu überprüfen, sondern neues Wissen durch empirische Daten zu generieren. Für die Sicht auf und die Auswahl der Daten gibt die hier entwickelte Sicht Anleitung.

Daraus schließe ich für eine konkrete Untersuchung: Dieses Suchen und Experimentieren gilt es zu erproben. Gleichzeitig versperrt sich dieser Ansatz aber auch der Vorgabe eines zu engen Korsetts.

Es gilt also einerseits, sich mit größtmöglicher Offenheit dem Untersuchungsgegenstand zu nähern und gleichzeitig die angenommenen Dualismen zu bestimmen.

Prozesse: Richtungen und Veränderungen

Wenn Raum aus einer Dualität von Struktur und Handeln heraus verstanden wird, entstehen Räume immer wieder neu im Handeln, dadurch kann der Raum nicht mehr als statisches Gebilde gefasst werden. Jede Konstitution von Raum beinhaltet dann auch immer dessen Wandel. „Strukturen“ so Löw, „ermöglichen und [...] verhindern Handeln, aber sie bleiben an den Handlungsverlauf gebunden“ (ebenda 166). Dadurch entsteht eine Abfolge von Räumen – ein Prozess. Dieser Prozess ist historisch, weil er auf Vergangenem aufbaut. Und gleichzeitig ist dieser Prozess bzw. sind die Handlungen nicht frei, sondern durch historisch entstandene Strukturen determiniert. Dadurch ergeben sich Handlungs-Optionen oder auch -Einschränkungen. Die gleichen Mechanismen nehme ich für PLANUNGSRÄUME an. PLANUNGSRÄUME bringen hervor, ermöglichen, verhindern oder lenken Planungsprozesse und sind dabei historisch konditioniert.

„Zwar wird Raum als immer schon konstituierter beschrieben“, bemerkt Löw, „aber die Bedingungen der Konstitution werden nicht analysiert, da sie sich nicht aus der Beobachtung herleiten lassen. Viele Arbeiten bleiben dadurch häufig unhistorisch. Will man also nicht nur den gelebten Raum, sondern auch den strukturierten und strukturierenden Raum erfassen, bedarf es darüber hinaus

anderer theoretischer Zugriffe“ (ebenda 20), wie sie zum einen in der Dualität von Struktur und Handeln dargelegt wurden und zum anderen weitergedacht werden müssen, in der Prozesshaftigkeit, die jedem Raum innewohnt.

Den PLANUNGSRAUM aus einer Dualität von Struktur und Handeln heraus zu konzeptualisieren, beinhaltet damit zweierlei: Zum einen sind PLANUNGSRÄUME immer temporär oder bewegt, d.h. sie unterliegen einem steten Wandel und sind somit prozesshaft. Zum anderen besitzen PLANUNGSRÄUME eine historische Dimension, weil Strukturen aus Vergangenen herrühren. Daraus muss sich ein Analyseansatz ergeben, der die historische Determiniertheit von räumlichen Strukturen beinhaltet. Mit diesem Ansatz lassen sich Entwicklungsrichtungen, Möglichkeiten und Beschränkungen erforschen.

Die historische Determiniertheit planungsräumlicher Strukturen, wie sie in dem vorangegangenen Denkmuster dargestellt wurde, bedeutet nicht eine unverrückbare Entwicklungslinie, weil Strukturen immer wieder in der gleichen Weise reproduziert würden. Die stetige Veränderung von planungsräumlichen Strukturen beinhaltet immer auch die Möglichkeit für Richtungsänderungen. Ergänzt werden muss dabei der Aspekt von Plötzlichem und Unvorhersehbarem.

Eine im Wissenschaftsmilieu der Stadtplanung populäre Sicht auf Entwicklungen, jedoch auf wirtschaftliche bezogen, beschreibt der „Path Dependency“ und „Windows of Opportunity“ Theorieansatz (vgl. Richard/ Winter 1982; Lehmann-Waffenschmidt/ Reichel 1999). Er diene als Inspirationsquelle zu den hier gemachten Aussagen zu Prozessen.

Welche Aufträge ergeben sich aus dem Denkmuster „Prozesse: Richtungen und Veränderungen“ an die Empirie? Schon die Beschreibung der Dualität von Struktur und Handeln lässt darauf schließen, dass Räume immer wieder neu entstehen, im Prozess sind. Die Beschreibung des konkreten PLANUNGSRAUMES muss demnach die Darstellung von Abfolgen von Räumen beinhalten. Dass der Prozess im Sinne eines Entwicklungspfadens nicht frei sein kann, fordert dazu auf, zu erforschen, wie historische Strukturen Planung und Prozessverlauf determinieren.

Eine Analyse von PLANUNGSRÄUMEN muss danach immer auch historisch angelegt werden, die Erklärung von Phänomenen lässt sich nicht nur aus der Beobachtung des Gelebten herleiten. Eine Erkenntnis, die insbesondere bei der hier gemachten Bezugnahme auf die „Grounded Theory“ (Glaser und Strauss: 1967) von besonderer Bedeutung ist (vgl. Kap. 1.2 „Workflow“). Eine Analyse von Planungsprozessen kann sich nicht nur auf den Status quo beziehen, sondern muss in der ausgeführten Weise eine „räumliche“ Erweiterung erfahren.

Positionen

Um die an Planungsprozessen Beteiligten/Handelnden in ihren Positionen, d.h. Stellung, Rolle, etc. verstehen zu können, muss das Handeln noch genauer bestimmt werden, da sich PLANUNGSRÄUME, wie beschrieben, aus einer Dualität von Struktur und Handeln herleiten.

Löw benennt dazu zwei analytisch zu unterscheidende Prozesse: das Spacing und die Syntheseleistung. Spacing bezeichnet bei ihr, *„das Errichten, Bauen oder Positionieren“* (ebenda 158).

Als Beispiele nennt sie das Aufstellen von Waren im Supermarkt oder das Sich-Positionieren von Menschen gegenüber anderen Menschen aber auch das Bauen von Häusern (vgl. ebenda 158). Spacing wird definiert als: *„ein Positionieren in Relation zu anderen Platzierungen. Spacing bezeichnet bei beweglichen Gütern oder Menschen sowohl den Moment der Platzierung als auch die Bewegung zur nächsten Platzierung“* (ebenda 158f).

Dazu schreibt Löw abschließend: *„Eine Soziologie des Raumes muss [...] heute die Entstehung von Raum aus der (An-)Ordnung der sozialen Güter und Menschen heraus erklären und nicht als eigene Realität den Gütern und Menschen dualistisch gegenüberstellen“* (ebenda 271). *„Dabei wird von einer (An-)Ordnung gesprochen, um mit dem Ordnungsaspekt auf die strukturelle Dimension, mit dem Anordnen auf die Handlungsdimension der Konstitution von Raum hinzuweisen“* (ebenda 224, vgl. auch ausführlich 158ff).

Eine Möglichkeit der Anwendung der dargestellten Vorstellung zur Konstitution von Räumen ist es, das Thema soziale Ungleichheit mit diesem Ansatz zu reflektieren. Anhand ihrer können die „Denkmuster“ verständlich werden. Löw widmet sich diesem in einem Kapitel (vgl. ebenda 210ff). Die Verwendung des Begriff „Sozialer Ungleichheit“ geht bei Löw auf die Ausführungen von (Kreckel 1992) (vgl. ebenda 210f) zurück. Danach liegt sie vor *„wenn Einzelne oder Gruppen dauerhaft benachteiligt oder begünstigt werden“* (ebenda 210). Sie führt aus: *„Um soziale Güter relational anordnen zu können, ist es notwendig, Zugang zu diesen Gütern zu erhalten. Bereits die Zugangschancen zu sozialen Gütern sind jedoch asymmetrisch verteilt“* (ebenda 212). Ihre Analyse fällt dann dahingehend aus, dass, *„mit Räumen Relationen unter Gütern, unter Menschen und zwischen Gütern und Menschen hergestellt werden, wer oder was nicht relational miteinbezogen wird, ist demnach ausgeschlossen. Mit der Konstitution von Raum wird deshalb immer auch die Differenz von „Eingeschlossen“ und „Ausgegrenzt“ konstituiert“* (ebenda 214).

Inklusions- und Exklusionsprozesse sind auch in Bezug auf Planung von besonderer Bedeutung. Wer, warum, wie an einem Planungsprozess beteiligt ist muss

sich analog der Ausführungen aus dem jeweiligen PLANUNGSRAUM erklären lassen. PLANUNGSRÄUME konstituieren die Teilhabe von Personen, Personenkreisen oder Institutionen und ihre „Positionen“ an Planungsprozessen. Für ein Verständnis von PLANUNGSRÄUMEN bedeutet das, dass über die Rekonstruktion des jeweiligen PLANUNGSRAUMES Gründe für die Teilhabe oder Ausgrenzung von Personen, Personenkreisen oder Institutionen erforscht werden können.

Neben dem unmittelbaren Handeln bedarf es zur Konstitution von Raum auch der geistigen Vorwegnahme des Handelns. Dazu bedarf es einer Syntheseleistung. Löw bezieht sich bei der Beschreibung dieser explizit auf Norbert Elias (1994) und Dieter Läßle (1991) (vgl. ebenda 159). Unter Syntheseleistungen versteht sie, *„die Wahrnehmungs-, Vorstellungs- oder Erinnerungsprozesse, in denen soziale Güter und Menschen zu Räumen zusammengefasst werden“* (ebenda 179).

Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass Syntheseleistungen sich nicht nur im Handeln vollziehen, sondern *„als Abstraktionsleistung ohne darauf abgestimmte, das heißt daran direkt anschließende Spacings zum Beispiel im wissenschaftlichen Arbeiten, aber auch in der Kunst, Planung oder Architektur möglich [sind]“* (ebenda 159) – *„[...] hier entstehen zwei Räume gleichzeitig“* (ebenda 225). Und weiter heißt es: *„Diese Verknüpfungen können zwar das weitere Handeln leiten, münden aber nicht gleich in daran anschließendes Spacing“* (ebenda 159).

Indem Syntheseleistungen eine vom Menschen erbrachte Leistung ist, die zwar vorstrukturiert ist, aber immer auch einer individuellen Beeinflussung unterliegt, entstehen im Fall von Planungen (jetzt ausschließlich verstanden als Vorwegnahme zukünftiger Handlungen) danach meist auch zwei (im Sinne des Zitats von Löw) Räume gleichzeitig. Inwieweit Planungen dann (verstanden als Syntheseleistungen) weiteres Handeln bestimmen, ist jedoch offen, bzw. hängt wiederum vom PLANUNGSRAUM ab. Versteht man Syntheseleistungen/ Planungen in der dargelegten Weise, ist daraus nicht der Schluss zu ziehen, dass diese einer vom PLANUNGSRAUM unabhängigen Sphäre zuzurechnen ist. Im Gegenteil: Entstehung und Anwendung ist nur in Relation des PLANUNGSRAUMES zu verstehen. Das Scheitern von Planungen (einer der Hauptkritikpunkte an Planung) ist mit einem Verständnis von PLANUNGSRÄUMEN darin zu sehen, dass Handlungsanweisungen entworfen werden, denen aber die planungsräumliche Verankerung fehlt. Mit der Entwicklung einer Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN soll ein Weg eingeschlagen werden, diese oft voneinander getrennten Räume in Einklang zu bringen bzw. den Planer in die Lage zu versetzen, Begrenzungen und Optionen von PLANUNGSRÄUMEN und damit von planerischen Handlungsmöglichkeiten besser ausloten zu können. Die Ergebnisse der exemplarischen Analy-

sen haben ergeben, wie in den weiteren Kapiteln deutlich werden wird, dass je mehr die „Planer“ in der Lage waren, ihren spezifischen PLANUNGSRAUM zu „lesen“, d.h. Wege, Begrenzungen und Optionen, die im jeweiligen PLANUNGSRAUM liegen, herauszufiltern, umso größer ihre Planungserfolge waren.

Die Fragen, die sich für einen Analyseansatz aus dem Gesagten ergaben, waren, in welchem Verhältnis standen Planung (geistige Vorwegnahme zukünftiger Handlungen) und der PLANUNGSRAUM – im Sinne von zwei unterschiedlichen Räumen? Inwieweit waren diese kongruent? Und kann der Planungsprozess Aufschluss darüber geben, wie sich Planung und PLANUNGSRAUM immer wieder angleichen?

Welche weiteren Aufträge ergeben sich an die Empirie aus dem Denkmuster „Positionen“? Die zu unterscheidenden Handlungsprozesse Spacing und Syntheseleistung verweisen auf differenzierte Handlungsmuster, die ihrerseits den Prozess prägen. Die Beschreibung des konkreten PLANUNGSRAUMES muss demnach die Darstellung der (An-)Ordnung sozialer Güter und Menschen beinhalten wie auch das Herausarbeiten und die Einordnung der Wahrnehmungs-, Vorstellungs-, Erneuerungsprozesse und Visionen, die die im PLANUNGSRAUM liegenden Optionen offen legen.

Über die Analyse des Konstitutionsprozesses von Räumen kann Ausschluss oder Teilhabe hergeleitet werden. Die Beschreibung des konkreten PLANUNGSRAUMES muss leisten, welche Mechanismen zu Ausschluss aus dem bzw. Teilhabe am Planungsprozess führen.

Raum und Ort

Die Unterscheidung von Raum und Ort ist für die Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN zentral. An ihr wird auch in besonderer Weise das Verhältnis von Materiellem und Gesellschaftlichem deutlich.

In einer absoluten Raumvorstellung wird Raum und Ort nahezu synonym verwendet. Raum wird hier verstanden als der konkrete, materielle und geographisch abzugrenzende Ort. Dies hat zur Folge, dass Räume in erster Linie auf ihre materielle Beschaffenheit reduziert werden. Löw sagt dazu, *„dass in keinem Fall die Konstruktion von Raum untersucht wird, sondern immer das Handeln. Dies lässt sich am besten daran zeigen, dass nicht gefragt wird, ob Handeln unterschiedlicher gesellschaftlicher Teilgruppen (in einem Stadtteil zum Beispiel) von unterschiedlichen Räumen strukturiert wird. Stattdessen wird ein Raum unterstellt, der das Handeln aller gleichermaßen vorstrukturiert. [...] Eine zentrale Kritik an dieser Konzeptualisierung von Räumen als Verdinglichung zu Orten und*

Territorien ist also, dass diese Denkfiguren ausschließen, dass durch die Aktivität verschiedener gesellschaftlicher Teilgruppen an einem Ort oder auf einem Territorium mehrere Räume entstehen können“ (ebenda 64). Und an anderer Stelle heißt es unterstreichend: „Raum kann nicht mit einem Ort gleichgesetzt werden, weil somit ein komplexer Prozeß auf einen Aspekt, nämlich dem Lokalisiert-Sein an einem Ort, reduziert und die Konstitution verschiedener Räume am gleichen Ort ausgeschlossen wird“ (ebenda 270). Im Sinne von Löw muss daher Raum und Ort unterschieden, bzw. ihr Verhältnis bestimmt werden. „Ein Ort“, definiert sie, „bezeichnet einen Platz, eine Stelle, konkret benennbar, meist geografisch markiert“ (ebenda 199). Und in ihren abschließenden Thesen zum Raum heißt es dazu: „Die Konstitution von Raum bringt systematisch Orte hervor, so wie Orte die Entstehung von Raum erst möglich machen. [...] An einem Ort können verschiedene Räume entstehen, die nebeneinander sowie in Konkurrenz zueinander existieren“ (ebenda 273).

Mit diesem Blick auf Raum und Ort wird die Raumkonzeption von Löw besonders deutlich. Gleichzeitig resultiert daraus auch ein wesentlicher Kritikpunkt an anderen Raumtheoretikern, der hier noch dargestellt werden soll. Bourdieus Ausführungen zum Raum, ein wichtiger Bezug für Löw (vgl. besonders 179ff), widerspricht sie an zentraler Stelle. Sie schreibt: *„Obwohl er [Bourdieu] selbst von räumlichen Strukturen spricht, gelingt es ihm nicht, die strukturierende Wirkung von Räumen zu berücksichtigen. Er vermag ebenfalls nicht, die Konstitution von Räumen zu erfassen, die nicht langfristig an Orte gebunden sind“ (ebenda 183). Ähnlich wird die Kritik an Giddens formuliert: „Mein Bezug auf die Giddensche Struktur(en)definition setzt eine prinzipielle Änderung voraus. Ich verstehe Strukturen nicht wie Giddens als unabhängig von Zeit und Raum, sondern als losgelöst von Ort und Zeitpunkt“ (ebenda 168). Und an anderer Stelle heißt es zu Giddens: „Der Gedanke, dass Raum ein Element der Struktur sein könnte, liegt Giddens fern“ (ebenda 37). Die Kritik an Bourdieu und Giddens gleicht sich in der Sache und auch andere, so z.B. Benno Werlen (vgl. ebenda 134) werden auf ähnliche Weise kritisiert. Löw geht mit ihrer Kritik damit einen entscheidenden Schritt, der auch zentral für diese Arbeit ist. Viele Autoren bleiben, indem Orten eine unabhängige Existenz zugeschrieben wird, nach wie vor der Gegenüberstellung gesellschaftlich versus materiell verhaftet. Die Gleichzeitigkeit, Überlagerung, Verwobenheit, Vernetztheit, Gegengesetztheit und oder Parallelität von verschiedensten Räumen an ein und demselben Ort zwingt jedoch zur Überwindung dieser Gegenüberstellung. Die Bedeutung von Orten kann nur aus dem jeweiligen Raum heraus bestimmt werden. Dies nehme ich auch für die Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN an. Planungen entzündeten sich oft an konkreten Orten, wie z.B. einem Bauvorhaben. Inwieweit aber an einem bestimmten Ort sich dieser oder jener Planungsprozess entfaltet, kann nicht nur aus dem konkre-*

ten Ort, d.h. aus seiner Materialität abgeleitet werden, sondern ist Teil eines Planungsraumkonstitutionsprozesses, der erst zur Bedeutung des Ortes führt: so z.B. die Wertung, ob ein Ort Bauland ist oder womöglich doch ein Naturschutzgebiet oder gar ein heiliger Platz.

Setzt man das Gesagte mit den Ausführungen im Kapitel 3.2. „Urbane Wende“ in Zusammenhang, kann eine weitere zentrale Vorstellung herausgestellt werden: Wenn Räume Orte hervorbringen, bringt das Zusammenspiel verschiedenster gesellschaftlicher Teilräume auch städtische Orte hervor und in der Gesamtheit einzelne Städte. Helmuth Berking und Martin Löw stellen in diesem Zusammenhang heraus, dass sich mit einer neuen Raumvorstellung *„jetzt [...] der Horizont [öffnet] für die Wahrnehmung und analytische Konzeptionalisierung von Differenzen auf allen Ebenen geographischer (lokaler, regionaler, globaler) Vergesellschaftungsprozesse. Jetzt entstehen Potenzen, den Raum zu denken, und nun führt der Weg von der Stadt zu den Städten“* (Berking and Löw 2005: 15) (vgl. dazu auch TU-Darmstadt 2008). Unbenommen müssen sich mit dieser Sicht einzelne Städte untereinander in ihrer Differenz erfassen lassen, es muss jedoch deutlich ergänzt werden, dass diese auch zu einer Vorstellung von Differenzen auf allen Ebenen *innerhalb* jeder einzelnen Stadt führen muss. Einzelne Städte sind nicht nur untereinander zu unterscheiden, sondern, und das erscheint mir besonders wichtig, die Vielfältigkeit von Räumen – PLANUNGSRÄUMEN in jeder einzelnen Stadt ist zu berücksichtigen. In Anbetracht, der Fragen im Kapitel „Urbane Wende“ ist diese Feststellung bedeutsam, weil sich darüber dem Phänomen Stadt in seiner Vielfältigkeit genähert werden kann. An ein und demselben Ort in einer Stadt können sich die unterschiedlichsten PLANUNGSRÄUME und damit auch unterschiedlichsten Planungen entfalten. In Anbetracht von Megacities mit ihren „Städten in der Stadt“ mit ihren vielfach überlagerten und konkurrierenden Räumen ist hier ein Zugang trotz vermeintlich gleicher Rahmenbedingungen (die Stadt) möglich. Das heißt, wie an einem bestimmten Ort einer bestimmten Stadt geplant wird, muss sich aus dem jeweiligen PLANUNGSRAUM heraus ableiten lassen. Die Untersuchung dieser Arbeit wurde danach bewusst so gewählt, dass nicht verschiedene Städte untersucht und untereinander verglichen wurden, sondern dass die Ausprägung von unterschiedlichsten Planungen innerhalb *einer* Stadt erklärt werden sollten.

Als zentrales Problem gegenwärtiger Planungstheorie wurde der Kontext hervorgehoben (vgl. Kap. 2). Darunter ist eine Orts- und Zeitabhängigkeit von Planung zu verstehen, und als Zwischenresümee im Kap. 4 wurde geschlussfolgert, dass der Kontext in die Planungstheorie in der Weise integriert werden muss, dass wir einen Zugang für die Entstehung, Anwendung und Entwicklung von Planung erhalten. Wenn Planung (das schließt hier deren Prozesse mit ein) als Ergebnis von PLANUNGSRÄUMEN verstanden wird, ist darüber der grundlegende Zu-

sammenhang zwischen planerischem Handeln und seinem Kontext hergestellt. Das Konzept von PLANUNGSRÄUMEN erlaubt es, diese Zusammenhänge weiter zu erforschen.

5.2 Planungsräumliche Wirkungskräfte

Planungsräumliche Wirkungskräfte bilden den angekündigten zweiten Schritt nach der Darstellung der Denkmuster bei der Entfaltung einer Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN. Ist die Entwicklung der Denkmuster noch stärker durch theoretische Auseinandersetzung geprägt, standen bei der Genese der Planungsräumlichen Wirkungskräfte die Exemplarischen Analysen im Vordergrund. Mit einer veränderten Vorstellung von Raum fand die Auseinandersetzung mit den gewählten Beispielen ganz im Sinne der „Grounded Theory“ (vgl. Kap. 1.2 und Kap. 6) statt, bei der sich sowohl der Begriff als auch die Unterteilung in drei Planungsräumliche Wirkungskräfte herauskristallisierte: TRADITIONEN, KONNEXE und INITIALE.

Bevor die einzelnen Beschreibungen erfolgen, werden die angestellten grundlegenden Vorüberlegungen zur Entwicklung der Planungsräumlichen Wirkungskräfte dargestellt.

Der Konstitutionsprozess von PLANUNGSRÄUMEN wurde in den „Denkmustern“ aus einer Dualität von Struktur und Handeln heraus beschrieben. Darauf aufbauend wurden die weiteren Denkmuster entwickelt. Sie alleine geben noch keinen direkten Aufschluss darüber, wie im konkreten Fall PLANUNGSRÄUME Planungen hervorbringen. Es galt zu klären, welche die Wirkungen in Bezug auf Planung, die aus den Denkmustern resultieren, sind und welche Kräfte identifiziert werden können, die Planung determinieren? Die Antwort erfolgt über die Herausarbeitung der Planungsräumlichen Wirkungskräfte.

Die Wortfindung Wirkungskräfte entstand in Kenntnis von Lämples Beschreibung des „Matrixraumes“ (vgl. Lämple 1991). Lämple spricht davon, dass der Raum eine „Wirkungsgröße“ ist. Überdies benennt er so genannte „Wirkungsfaktoren“, wenn sich diese auch auf raumökonomische Prozesse beziehen (vgl. ebenda). Darüber hinaus konnte bei allen hier verwendeten Autoren, die sich mit Raum beschäftigen, herausgestellt werden, dass die Suche nach neuen Erklärungsansätzen für urbane Entwicklungen und der Frage, inwieweit und welche Wirkung der Raum dabei hat, *der* Motor für ein gegenwärtiges neues Nachdenken über Raum ist. Nicht die Frage, was der Raum ist, steht im Interesse aller verwendeten Autoren, sondern *wie* er wirkt (vgl. Kap. 3.1) ist letztendlich immer die zentrale Frage.

Der Begriff Planungsräumliche Wirkungskräfte drückt aus, wie Räume planerisches Handeln bestimmen. Die Grundthese dieser Arbeit, dass Räume Planungen hervorbringen, wird damit unterstrichen und weiter konkretisiert. Planungsräumliche Wirkungskräfte sind erstens Ergebnis eines Konstitutionsprozesses und lassen sich auf die Denkmuster „Dualität von Struktur und Handeln“, „Prozesse: Richtungen und Veränderungen“, „Positionen“ und „Raum und Ort“ zurückführen. Die zuvor gemachten Annahmen in den Denkmustern werden hier dahingehend wieder aufgehoben, als dass sie in den einzelnen Wirkungskräften in unterschiedlicher Gewichtung aufgehen (vgl. Tabelle am Schluss des Kapitels). Planungsräumliche Wirkungskräfte wirken zweitens rekursiv auf den jeweiligen PLANUNGSRAUM. Wirkungskräfte können ermöglichen oder verhindern, sie geben Richtungen vor oder verändern eingeschlagene Wege, sie sind die Optionen, die einem PLANUNGSRAUM innewohnen. Die drei herausgearbeiteten planungsräumlichen Wirkungskräfte TRADITIONEN, KONNEXE und INITIALE stellen gemeinsam die entscheidenden Konstituenten bei der Entstehung von Planungen dar und sind nicht unabhängig voneinander zu verstehen. Ihr jeweiliges Zusammenspiel bildet die spezifische Planung. Ihre Beschreibung erfolgt im Anschluss.

TRADITIONEN

TRADITIONEN benennt die erste der drei Wirkungskräfte. TRADITIONEN stellen in gewisser Weise das Fundament des PLANUNGSRAUMES dar. Sie entwickeln sich aus dem historischen Verlauf der gegenseitigen Bedingtheit von Struktur und Handlung (kann auch auf einen konkreten Ort bezogen werden) und bilden ganz im Sinne der Denkmuster „Dualität von Struktur und Handlung“, „Prozesse: Richtungen und Veränderungen“ sowie „Raum und Ort“ einen Entwicklungspfad, der die Möglichkeiten und Begrenzungen von Planungen vorgibt.

Die Wirkungskraft „TRADITIONEN“ beschreibt darüber die zugrunde liegenden Merkmale und das Bedingungsgerüst des PLANUNGSRAUMES. Die Entstehung aus der historischen Entwicklung bedingt, dass diese Kraft sich als langfristig wirkend darstellt.

Wirkungsweisen / -elemente:

TRADITIONEN sind zunächst in ihrer umgangssprachlichen Bedeutung zu verstehen, als die Weitergabe von Handlungsmustern, Überzeugungen und Glaubensvorstellungen oder auch Verhaltenskodexe, Etikette, Gepflogenheiten, Konventionen, Mode, Bräuche, Sitten und Sprache – hier jedoch immer in Bezug auf planungsrelevantes Handeln. Das können politische oder philosophische Auffas-

sungen sein, die sich wiederum in Parteien, Schulen und Lebensgemeinschaften spiegeln. Es kann aber auch eine TRADITION sein, sich in einem bestimmten Quartier besonders privilegiert oder stigmatisiert zu fühlen (und daraus das Recht oder die Ohnmacht entsteht sich an Planungen zu beteiligen oder zu enthalten) oder dem Kodex „zusammenhalten“ zu folgen.

TRADITIONEN beziehen sich dabei nicht direkt auf einzelne Personen, sondern auf die betreffende Gesamtheit, das Kollektiv. Sie beschreiben, in welchen Bahnen und auf welchem gewachsenen Hintergrund sich Entscheidungen vollziehen. Entscheidend ist dabei, die Wirkungskraft TRADITIONEN als Resultat einer bestimmten Raumkonfiguration zu verstehen und herzuleiten. So können sich über TRADITIONEN planungsraumspezifische komplexe Regulationssysteme, wie Rechts- oder Bildungssysteme, oder institutionelle Formierungen entfalten ebenso wie die Etablierung bestimmter ökonomischer bzw. industrieller Schwerpunkte.

An diesen Beispielen wird bereits anschaulich, dass die Wirkungskräfte nicht unabhängig voneinander zu verstehen sind, sondern sich überlagern und einen „konstellativen Wirkungszusammenhang“ (vgl. Läßle 1998: 203f) bilden. Denn KONNEXE, die über Beziehungen, Netzwerke und Ähnliches fungieren, sind bei der Herausbildung der genannten Beispiele eine ebenso tragende Kraft wie die TRADITIONEN. Umgekehrt bewirken nicht KONNEXE allein beispielsweise eine über Jahre gewachsene internationale Zusammenarbeit oder Abkommen, sondern dies erst im konstellativen Zusammenhang mit TRADITIONEN und INITIALE, wie deutlich werden wird.

Die Frage warum welche Planungsziele entstehen, war bei der Entwicklung der Wirkungskraft „TRADITIONEN“ leitend: Was veranlasst z.B. eine Gruppe von Personen, bestimmte Planungsziele zu formulieren, wie die Forderung nach einem Park für alle oder Anliegen, wie der Forderung nach der Zuschüttung eines geschützten Biotops zur Industrieflächengewinnung? Die Entstehung von TRADITIONEN lässt Rückschlüsse auf Antworten, planerische Handlungen und Zielformulierungen zu. Dahinter stehen im Sinne der Denkmuster die planungs-räumlichen Mechanismen, die den bestimmten historischen Verlauf der gegenseitigen Bedingtheit von Strukturen und Handlungen hervorbringen.

Innerhalb eines PLANUNGSRAUMES konkurrieren dabei immer verschiedenste TRADITIONEN miteinander. Erst der beschriebene konstellative Wirkungszusammenhang, bestehend aus allen drei Kräften, bringt die letztendlichen Handlungen und Zielformulierungen hervor.

KONNEXE

KONNEXE bezeichnet die zweite der drei planungsräumlichen Wirkungskräfte. KONNEXE stellen in gewisser Weise die Energie oder Dynamik dar, die den PLANUNGSRAUM zu einem Gebilde macht, ihn zusammenhält und dynamisiert. Sie umfassen die Darstellung der spezifischen (An-)Ordnung sozialer Güter und Menschen und darüber die Mechanismen, die zu Ausschluss aus dem bzw. Teilhabe am Planungsprozess führen.

Ganz im Sinne der Denkmuster „Dualität von Struktur und Handeln“ und „Positionen“ beschreiben KONNEXE Positionen, Beziehungen, Zusammengehörigkeiten und Anschlüsse und immer auch deren Intensität oder Qualität. Im Mittelpunkt der Betrachtung stehen hier die an der Planung beteiligten Akteure oder Akteursgruppen. Durch den besonderen Blick auf Akteure können KONNEXE kurz- bis mittelfristig wirken. Handelt es sich um Verbindungen, die über einen längeren Zeitraum, z.B. Generationen hinweg, bestehen, wie die Geschäftsbeziehungen eines Traditionsunternehmens, würde die Zuordnung und Beschreibung dieser sich eher in der vorherbeschriebenen Kategorie „TRADITIONEN“ finden. Die Übergänge zwischen den hier beschriebenen Zugängen sind jedoch nicht nur in Bezug auf ihre Dauer fließend.

Wirkungsweisen / -elemente:

KONNEXE sind als die planungsraumverbindende Dynamik zu verstehen: Beziehungen, Kommunikationen, Verbindungen und auch Qualifikationen oder Kompetenzen. Ihre spezifische Ausprägung und Entstehung als konstitutiver Teil des jeweiligen PLANUNGSRAUMES steht in Zusammenhang mit ihrer Intensität.

KONNEXE können sowohl individuelle Bezüge unter Einzelnen als auch die Einbindung von Akteuren in Institutionen sein. KONNEXE erfassen darüber hinaus die im PLANUNGSRAUM relevanten Verbindungen informeller Art und als kollektives Gut eingeschriebene Beziehungen. Dies können Freundschaften, Nachbarschaftsnetzwerke oder jedwede lockere Zusammenkünfte sein, sowie Arbeitsverhältnisse, formelle und informelle Netzwerke, Vereins- oder Parteizugehörigkeiten.

Über die Beziehungen hinaus, die sich meist auch unmittelbar durch physische Nähe auszeichnen und sich im direkten Miteinander vollziehen, bestehen auch Anschlüsse an gesellschaftliche und politische Strömungen oder globale Verstrickungen, die zunächst scheinbar unabhängig vom konkreten Ort fester Bestandteil des PLANUNGSRAUMES sein können. Beispielhaft können hier Naturschutzbewegung oder die Hausbesetzerszene oder globale Politik-

Wirtschaftskomplexe als übergeordnete Bezugssysteme genannt werden oder auch Dinge wie Zeitgeist.

Wenn z.B. „TRADITIONEN“ das Recht- und Regulationssystem eines bestimmten PLANUNGSRAUMES beschreibt, beschreibt „KONNEXE“, wie sich die konkrete Einbindung und Anwendung vollzieht.

KONNEXE bezeichnen auch die Verbindungen zum Planungsgegenstand und damit meist auch zu einem konkreten Ort, auf den sich die Planung bezieht. Das kann durch Nachbarschaft gegeben sein, genauso gut aber auch durch die Mitgliedschaft in einem Naturschutzverein oder auch durch eine berufliche Einbindung.

Eine wichtige Rolle kommt den jeweiligen Intensitäten zu. Maßgebend ist dabei, welche Funktion in Bezug auf den Planungsprozess sich aus dem jeweiligen KONNEX ableiten lassen. Dazu gehören der Grad von Vernetzungen und Vernetzungsformen ebenso wie die Einbindung über Sprache, Milieu, Umgangsformen und Wissensbestände. Insbesondere letztgenanntem Punkt kommt eine besondere Bedeutung zu: die Bedeutung von persönlichen Kompetenzen und Qualifikationen sowie spezifisches Wissen zum Gegenstand und Ort, die über KONNEXE wirken – im Gegensatz zur Wirkungskraft TRADITIONEN, bei der es um „kollektive“ Kompetenzen geht.

Je stärker die Intensität der KONNEXE ist, umso eher setzen sich diese im Prozess durch. Die Intensität der KONNEXE bringt schließlich auch Machtverhältnisse hervor. Die Frage nach Machtausübung in Planungsprozessen nimmt in der gegenwärtigen Planungstheorie eine hohe Bedeutung ein (vgl. Kap. 2 „Aktueller Trend: Kommunikative / kooperative Planung“) Ob offene Kommunikationsprozesse und Beteiligung oder Machtausübung in einem Planungsprozess zum Tragen kommen, sind Teil des spezifischen PLANUNGSRAUMES.

Die Wirkungskraft ‚KONNEXE‘ löst im Besonderen die Betrachtung von Planung aus ihrem rein geografischen Rahmen und stellt die darüber hinaus existierenden Konstituenten und Abhängigkeiten in den Vordergrund. KONNEXE bestimmen wieder im Sinne der Denkmuster Möglichkeiten und Beschränkungen von Planung. So lassen sich über KONNEXE Einschluss, Ausschluss, Position und Rolle der an einem Planungsprozess Beteiligten bestimmen.

Die Frage danach, warum wer wie am Planungsprozess beteiligt ist, war bei der Entwicklung der Wirkungskraft „KONNEXE“ leitend. Wer plant, wer hat die Kompetenz zu planen und was befähigt die beteiligten Akteure oder Akteurs-Gruppen zu planen bzw. wie haben die Beteiligten ihre planerische Kompetenz erlangt? Wer wird ausgeschlossen, wer kann teilhaben und wie funktioniert der Ein- und Ausschluss? Was veranlasst eine Gruppe oder einzelne Personen dazu, plane-

risch tätig zu werden? Wie finden sich die Personen zusammen, die planen? Wie findet die Mobilisierung von Aktivisten und Sympathisanten statt? Wie sind diese eingebettet? Wie entsteht Durchsetzungskraft und woher schöpfen die Parteien ihre Macht?

Die Identifizierung der KONNEXE lässt Rückschlüsse auf Antworten, planerische Handlungen wie auch Entscheidungs- und Akteurskonstellationen zu. Dahinter stehen ganz im Sinne der Denkmuster die planungsräumlichen Mechanismen, die die Konstellation der Entscheidungen und Entscheider sowie deren Intensität hervorbringen.

INITIALE

Das Entschlüsseln von „TRADITIONEN“ und „KONNEXE“ lässt noch keinen direkten Rückschluss auf den letztendlichen Verlauf von Planung zu. TRADITIONEN und KONNEXE bilden zunächst einen Rahmen von Möglichkeiten. Es bedarf darüber hinaus noch einer weiteren Wirkungskraft – „INITIALE“. INITIALE müssen erst die vorgegebenen Bedingungen und Optionen aktivieren, anstoßen oder initialisieren, damit sie zum Tragen kommen. INITIALE können Entscheidungen, Aktionen, Ereignisse oder Zufälle sein, die den Verlauf von Planungsprozessen bestimmen.

Planung als Resultat vorgegebener Bedingungen, wie in den vorangegangenen Wirkungskräften TRADITIONEN und KONNEXE beschrieben, zu betrachten, könnte Planung geradezu als etwas „Unplanbares“ weil Vorbestimmtes erscheinen lassen. INITIALE hebt dem gegenüber die Bedeutung von Planung hervor. Mit INITIALE soll das Verhältnis von Planung als aktive, einflussnehmende Handlung und Vorgaben und Begrenzungen als auch Möglichkeiten und Chancen, wie sie sich aus den TRADITIONEN und KONNEXE ergeben, bestimmt werden. Der Begriff INITIALE wurde auch gewählt, um die Möglichkeit des Initiierens – auch durch gezielte Planung – hervorzuheben.

Im Sinne der Denkmuster Prozesse: „Richtungen und Veränderungen“ und Positionen beschreiben INITIALE Anstöße, Ereignisse, Zufälle und Ausgangspunkte. INITIALE sind punktuelle Ereignisse, Entscheidungen, Vorgaben oder Zusammenkünfte und dadurch kurzfristig in ihrer Wirkung. Unabhängig ihrer direkten Wirkung bestimmen sie die Richtung des weiteren Prozesses langfristig.

Wirkungsweisen / -elemente:

Die Wirkung von INITIALEN ist nur im Zusammenhang mit den planungsräumlichen Wirkungskräften TRADITIONEN und KONNEXE zu verstehen. INITIALE

sind Teil des konstellativen Wirkungszusammenhangs von PLANUNGSRÄUMEN. INITIALE stehen nicht nur zu Beginn eines Planungsprozesses, sondern begleiten diesen unbestimmt kontinuierlich. Innerhalb eines Planungsprozesses tauchen immer wieder neue INITIALE prozessbestimmend auf.

Bei INITIALEN kann es sich sowohl um unvorhersehbare Ereignisse wie Naturereignisse, oder um zufällige oder unzufällige Entscheidungen von zentralen Akteuren wie auch um Neustrukturierungen institutioneller oder regulativer Art handeln: Einzelentscheidungen, Zufälle, Gesetzesänderungen, neue Förderprogramme, Ideen und Strategien, Neuordnung der politischen Landschaft oder Veränderungen des Regulationssystems, sich rasant verändernde gesellschaftliche Entwicklungen usw.. Auch ergeben sich aus TRADITIONEN und KONNEXE immer wieder neue Möglichkeiten, die dann als INITIAL fungieren. Inwieweit ein INITIAL den Planungsprozess in Gang bringt oder ihn verändert bzw. entfaltet, steht in Abhängigkeit zu den TRADITIONEN, die das Bedingungsgerüst stellen und KONNEXE, die die Dynamik darstellen.

INITIALE heben die Einflussmöglichkeit auf den Prozess hervor. Die Rolle von Strategien und damit auch von Planern tritt hier besonders in den Vordergrund. INITIALE lassen Personen in einem PLANUNGSRAUM zu aktiven Planern werden. INITIALE bestimmen letztendlich die Prozesshaftigkeit und die Richtung des Prozesses.

Die Frage nach dem letztendlichen Prozessverlauf war für die Entwicklung der Wirkungskraft „INITIALE“ leitend. Was führt in einem PLANUNGSRAUM dazu, dass Personen zu aktiven Planern werden? An welchen Punkten entscheiden sich Planungsverläufe? Wie kommen Richtungsänderungen im Prozessverlauf zustande? Warum beginnt oder scheitert ein Planungsprozess zu einem bestimmten Zeitpunkt?

Die Identifizierung der INITIALE lässt Rückschlüsse auf die Wirkung von Planung und konkrete Prozessverläufe zu. Dahinter stehen ganz im Sinne der Denkmuster die planungsräumlichen Mechanismen, die die Aktivierung von Bedingungen und Optionen hervorbringen.

Mit INITIALE schließt die Beschreibung der drei Wirkungskräfte. Zusammen bilden sie als konstellativer Wirkungszusammenhang die entscheidenden Konstituenten bei der Entstehung von PLANUNGSRÄUMEN.

		Wirkungskräfte		
		TRADITIONEN	KONNEXE	INITIALE
Allgemeine Kennzeichen	planungsräumliche Beschreibung	Bedingungsgerüst durch den historischen Verlauf der gegenseitigen Bedingtheit von Struktur und Handeln	Dynamik aus der Konstellation der Ereignisse, Entscheidungen und Entscheider	Aktivierung von vorgegebenen Bedingungen und Optionen
	Schlagwörter	Eigenschaften, Historie, Merkmale,	Beziehungen, Anschlüsse, Verbindungen, Intensitäten	Entscheidungen, Anstöße, Zufälle, Ausgangspunkte, Planungen
	Zentrale Denkmuster	Dualität von Struktur und Handeln, Prozesse: Richtungen und Veränderungen, Raum und Ort	Dualität von Struktur und Handeln, Positionen	Prozesse: Richtungen und Veränderungen, Positionen
	Wirkungsweisen	Gepflogenheiten, Sitten u. Bräuche, Verhaltenskodexe, Kollektivgedächtnis, Regulationssysteme	Beziehungen, Kommunikation, Netzwerke, gesellsch. Bewegungen, Kompetenzen und Qualifikationen	aktive Einflussnahme auf und Initiierung von Prozessen über Entscheidungen, Ereignissen, Zufällen, Neustrukturierungen u.a.
	Wirkungselemente	Gesamtheit, Kollektiv, Gruppen, Planungsgegenstand, Ort	zwischen Einzelnen und/ oder Gruppen sowie Institutionen, dem Planungsgegenstand und dem Ort	Akteure, Institutionen, Ereignisse
	Wirkungsdauer	langfristig	mittelfristig	kurzfristig

Abb. 2: Planungsräumliche Wirkungskräfte

6 Exemplarische Analysen: Park Fiction / A380

In diesem Kapitel erfolgt die Darstellung der Ergebnisse der Untersuchung von zwei Hamburger Planungen. Bei einem Fall handelt es sich um die Planung des Antoni Parks in Hamburg St. Pauli, der auch als Park Fiction bezeichnet wird und anstelle einer zunächst vorgesehenen Bebauung realisiert wurde. Im anderen Fall geht es um die Planungen zur Betriebsflächen- und Landebahnerweiterung des Airbus-Werks zum Bau des Großraumflugzeuges A380 in Finkenwerder. Für die Bereitstellung der Flächen mussten große Teile des so genannten „Mühlenberger Lochs“ zugeschüttet werden und Teile des Dorfes Neuenfelde weichen. Das Mühlenberger Loch ist eine Bucht der Elbe, die durch den Gezeitengang Deutschlands größtes Süßwasserwatt bildet und dadurch einen besonderen Naturraum darstellt. Beide Planungen und Realisierungen sind abgeschlossen, auch wenn einzelne Abschnitte oder Rechtsverfahren noch ausstehen. Der Antoni Park wurde 2005 offiziell eingeweiht und das erste Großraumflugzeug konnte im Juli 2007 landen. Beide Planungen vollzogen sich unabhängig voneinander, jedoch im etwa gleichen Zeitraum über ein mehr als 10jähriges Ringen. Die ausgewählten Fallbeispiele waren für Hamburg und darüber hinaus zwei sehr spektakuläre Planungen, sowohl in Bezug auf das öffentliche Interesse, das sie hervorriefen, als auch in der Art und Weise der Durchsetzung. Die Intensität der geführten Auseinandersetzungen war in beiden Fällen sehr hoch.

Am Planungsprozess zur Betriebsflächenerweiterung von Airbus kann die Verquickung von Politik und weltweit agierenden Unternehmen nachgezeichnet werden. Den Planungsprozess zur Airbusbetriebsflächenerweiterung könnte man so auch als Paradebeispiel für die Schwächung der lokalen Ebene durch global agierende Unternehmen ansehen, die nationales und europäisches Recht außer Kraft setzen und dabei Standards von Bürger- oder Umweltbelangen herab- oder sogar außer Kraft setzen und nach ihren eigenen Bedürfnissen verfahren. Anders ausgedrückt, ein Beispiel für eine typische „Top-down“-Planung, das heißt Planung durch wenige Eliten und Autorität von oben. Dieser vermeintlich erste Blick wurde während der Analysen korrigiert. Auf der anderen Seite Park Fiction, das als Synonym für die Mobilisierung lokaler Kräfte gilt, bei dem sich Anwohner gegen größte Widerstände behaupten und selbst zu Planern ihres eigenen Stadtparks wurden. Im Vergleich mit Airbus eine „Bottom up“-Planung, das heißt Planung durch Einbindung vieler von unten.

In der Analyse jedes einzelnen und der direkten Gegenüberstellung beider Beispiele wurde der Frage nachgegangen, warum sich in dem einen Fall die eine Planung und im anderen eine gänzlich anders geartete Planung hat entwickeln und durchsetzen können. In beiden Fällen konnte das Ergebnis nie als selbstverständlich angenommen werden. Airbus hätte auf den ersten Blick genauso gut an

dem enormen Widerstand aus großen Teilen der Bevölkerung scheitern oder durch rechtliche Instrumentarien, wie zum Beispiel naturschutzrechtliche Belange, zum Einhalt gebracht werden können. In diesem Fall würde es als Beispiel eines erfolgreichen Bürgerbegehrens gelten oder einfach als eins von vielen Planungsluftschlössern, wie dies auf andere nie realisierte Großprojekte zutrifft. Für Park Fiction gilt das Gleiche: hier haben sich viele gegen die sonst tonangebenden Institutionen und Akteure durchgesetzt und eine gänzlich anders geartete Planung erreicht, als es zunächst vorgesehen war. Wie also kam in dem einen diese und in dem anderen Fall jene Planung zum Tragen? Wie hat sich im jeweiligen Fall der PLANUNGSRAUM konstituiert, dass er solche Planungsprozesse und Ergebnisse hervorbrachte? Die Analysen sollen aufzeigen, wie der jeweils spezifische PLANUNGSRAUM die Planungen produziert hat.

Die Rekonstruktion erfolgt nach den drei formulierten Planungsräumlichen Wirkungskräften: TRADITIONEN, KONNEXE und INITIALE. Zunächst werden diese anhand des Beispiels Park Fiction herausgearbeitet und anschließend auf das Beispiel A380 angewendet. Begonnen wird jeweils mit den INITIALEN, mit denen gleichzeitig der chronologische Ablauf des Prozesses dargestellt wird. Darauf folgen jeweils die TRADITIONEN und schließlich die KONNEXE. Für die Darstellung der Analysen wurden die Planungsräumlichen Wirkungskräfte noch einmal differenziert. Den Beschreibungen der Beispiele sind die verwendeten Quellen nachgestellt.

INITIALE für die Formierung / Durchsetzung / Gestaltung / Umsetzung

INITIALE wurden als die planungsräumlichen Wirkungskräfte beschrieben, „die vorgegebene Bedingungen und Optionen aktivieren, anstoßen oder initialisieren, damit sie zum Tragen kommen. INITIALE können Entscheidungen, Aktionen, Ereignisse oder Zufälle sein, die den Verlauf von Planungsprozessen bestimmen“ (Kapitel 5.2). Grundlage dafür sind die planungsräumlichen Wirkungskräfte TRADITIONEN und KONNEXE, die initialisiert werden müssen (vgl. ausführlich Kapitel 5.2).

Die Herausarbeitung der INITIALE erfolgt anhand der Darstellung des jeweiligen Planungsprozesses. Diese konnten in die Phasen Formierung, Durchsetzung, Gestaltung und Umsetzung unterteilt werden, die die Ausführungen gliedern.

INITIALE für die Formierung: Unter Formierung ist zu verstehen, welche INITIALE ausgemacht werden konnten, die eine Gruppe oder Einzelpersonen dazu veranlasst, sich für bestimmte Ziele zusammenzufinden und den Planungsprozess zu starten. Für die Formierung von Park Fiction war ein Bebauungsplan-

beschluss für das gewünschte Parkgelände ausschlaggebend, der an dieser Stelle eine Bebauung vorsah. Mit diesem INITIAL fand sich eine Gruppe von Aktiven zusammen, die sich aus einem bestehenden Netzwerk rekrutierten, das wesentlich in Zusammenhang mit besetzten Häusern in unmittelbarer Nähe zum Parkgelände gesehen werden muss. Für die Planungen zur Betriebsflächenerweiterung zum Bau des A380 war dies die Auslobung eines Wettbewerbs für den zukünftigen Standort der Startpunkt.

INITIALE für die Durchsetzung: Mit diesen INITIALEN werden diejenigen bezeichnet, die entscheidend für die Durchsetzung der Ziele waren. Die Durchsetzung von Park Fiction setzte sich aus einem breiten Bündel von INITIALEN zusammen. Zu nennen sind hier verschiedenste Aktionen, vorübergehende Inanspruchnahme der Flächen, formelle und informelle Gespräche zwischen Parkbefürwortern, Stadtvertretern und Politikern, Stadtteilstift und Stadtteilkonferenzen, die Mobilisierung von Sympathisanten, Erstellung und Verbreitung von Infomaterial und weiteres. Das ausschlaggebende INITIAL war die geplante Schließung des Hafenkrankenhauses in St. Pauli, wodurch der Stadtteil in Aufruhr geriet, was dazu führte, dass Zugeständnisse für einen Park seitens der Stadt erfolgten. Im Fall vom A380 erfolgte die Durchsetzung mit einem förmlichen Planfeststellungsverfahren, in dessen Verlauf sogar die Gesetzgebung geändert wurde, um das Vorhaben zu ermöglichen. Für beide Beispiele gilt, dass neben allen genannten INITIALEN zur Durchsetzung, die für den Kampf um Meinungen zentral waren.

INITIALE für die Gestaltung: In diesem Abschnitt sind diejenigen INITIALE aufgeführt, die ursächlich für die konkrete Gestaltung waren. Bei Park Fiction war dafür die so genannte Wunschproduktion zentral wie auch die spätere Einbindung des Landschaftsarchitekturbüros Arbos. Im Fall A380, kann die Gestaltung auf Größe, Lage und technische Ausgestaltung der Flächenerweiterungen bezogen werden. Die INITIALE dafür sind in den Forderungen von Airbus zu sehen.

INITIALE für die Umsetzung: Zur letztendlichen Umsetzung der Planung bedarf es auch immer aktivierender INITIALE, die für die beiden Beispiele dargestellt werden. Im Fall von Park Fiction war dies die Weiterführung von kontinuierlichen Aktionen wie Filmvorführungen oder Aktionstagen, um den Druck zur Umsetzung aufrechtzuhalten. Von besonderer Bedeutung war dabei die nationale und internationale Aufmerksamkeit und Anerkennung, die das Projekt durch die Einladung zur Documenta X erhielt. Im Fall A380 war die Umsetzung Teil der Durchset-

zungsstrategie und erfolgte oft schon vor der endgültigen rechtlichen Klärung – Schaffung von Fakten. Bis heute gehen die Verfahren über die Rechtmäßigkeit der Umsetzung. Die konkrete Umsetzung wurde durch eine eigens dafür gegründete städtische Gesellschaft ausgeführt.

TRADITIONEN der Zielfindung / des Planens

Die planungsräumlichen Wirkungskräfte TRADITIONEN, die bei der Rekonstruktion der PLANUNGSRÄUME von Park Fiction und A380 identifiziert werden konnten, bilden gleichzeitig das Basisverständnis über die PLANUNGSRÄUME ab und sind damit auch Grundlage für die Wirkungskräfte KONNEXE und INITIALE (vgl. ausführlich Kap. 5.2). Ein wesentlicher Einfallswinkel bei der Identifizierung von TRADITIONEN war die Frage nach der Entstehung von Zielen. Dabei ergab die Analyse der Beispiele, dass die Formulierung von Zielen immer auch in direkter Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Mitteln und Wegen zur Umsetzung stehen. Park Fiction stand nicht nur für das Ziel, einen Park zu bekommen, sondern dafür, einen Park, der für alle zur Verfügung steht und der auch von möglichst vielen in Eigenregie geplant wird. Dahinter stand ein bestimmtes Selbstverständnis und ein bestimmter Planungsansatz oder eine Strategie zur Durchsetzung dieser Ziele. Das gleiche trifft auf den A380 zu. Die Planung zur Erweiterung der Produktionsstätte war verbunden mit der Überbauung des Mühlenberger Lochs und Inanspruchnahme von Fläche der Gemeinde Neu-entfelde. Dieses Ziel zu verfolgen setzte ebenfalls ein bestimmtes Planungs-selbstverständnis voraus. Der Abschnitt zu den Planungsräumlichen Wirkungskräften TRADITIONEN gliedert sich entsprechend in TRADITION der Zielfindung und TRADITION des Planens.

TRADITION der Zielfindung: Die TRADITION der Zielfindung beschreibt, die Wirkungskraft, die maßgeblich zur Entstehung von Zielen führt. Dabei bewirkt sie nicht unmittelbar ein konkretes Ziel, sondern gibt einen Entwicklungsrahmen vor. Es soll verständlich werden, wie über Einzelpersonen oder Gruppen hinaus bestimmte Ziele entstehen – wie der Raum Planungsziele produziert. Die konkrete Zielentstehung basiert immer auf einem Zusammenspiel aller Wirkungskräfte.

TRADITION des Planens: Dass sich wie im Fall A380 die Stadt und Industrie für den Ausbau von Betriebsflächen engagieren, erscheint naheliegend. Ganz so selbstverständlich erscheint es dagegen schon nicht mehr, wenn in Betracht gezogen wird, dass es sich um einen so hoch sensiblen Bereich wie das Mühlenberger Loch handelte, und warum dem Vorhaben von Seiten der Stadt aber auch

auf Bundesebene diese große Bedeutung zugewiesen wurde. Ähnlich verhielt es sich im Fall Park Fiction. Auch hier kann es nicht als selbstverständlich angesehen werden, wenn sich ein Viertel zusammenfindet, um für einen Gemeinschaftspark zu streiten. Die TRADITION des Planens benennt die Wirkungskräfte, die im jeweiligen Fall dazu führten, dass sich ein Anspruch für eine Planung im öffentlichen Raum artikuliert. Diese Wirkungskraft beschreibt gleichzeitig, welcher Weg zur Umsetzung der Ziele eingeschlagen wurde. In der Gegenüberstellung beider Fälle waren diese höchst unterschiedlich. Auf der einen Seite A380 und damit auch der „politisch-industrielle“ Weg“, auf der anderen Seite Park Fiction mit einem „eigenen Weg“.

KONNEXE Zusammenschlüsse, übergeordnete Anschlüsse / Wissenskonstellationen

In diesem Abschnitt wird geklärt, welche KONNEXE ausgemacht werden können, die Akteure zu Handelnden im Planungsprozess werden lassen (vgl. ausführlich 5.2). Dazu soll der Frage nachgegangen werden, warum und wie die einzelnen Akteure zusammenfanden. Dargestellt wird, warum wer geplant hat und was eine Gruppe und deren einzelne Personen dazu veranlasst und befähigt, in einer konkreten Situation planerisch tätig zu werden, und woraus sie ihre Macht schöpften. Im Fall von Park Fiction stammte fast keiner der zentralen Akteure aus dem Feld der Stadtplanung. Hier stellten sich die Fragen nach dem Zustandekommen besonders. Die KONNEXE sind gegliedert in: „Zusammenschlüsse, übergeordnete Anschlüsse“ und „Wissenskonstellationen“.

KONNEXE Zusammenschlüsse, übergeordnete Anschlüsse: Ein wesentlicher Einfallswinkel bei der Analyse war die Frage nach der Beziehung der Akteure zu dem Planungsziel und –ort. Diese Wirkungskraft zielt darauf ab, Verbindungen herauszustellen – d.h. die planungsraumverbindende Dynamik zu verstehen. Unter der Überschrift „Netzwerk Park Fiction“ werden in dem einen Fall diese KONNEXE dargestellt und im anderen unter der Überschrift „Stetige Festigung von Beziehungen durch zunehmende Konzentration von Unternehmensaktivitäten“.

KONNEXE Wissenskonstellationen: Die Anwendung von Wissen stellt sich in den Planungsprozessen als entscheidendes Kriterium dar. Der KONNEX „Wissenskonstellationen“ beschreibt die spezifischen Wissenspotenziale und -zugänge der beteiligten Akteure oder Akteursgruppen. Die Wissenskonstellationen ergeben sich letztendlich aus den Beziehungen der Akteure und Institutionen

untereinander. Wenn die TRADITION des Planens die grundsätzlichen Möglichkeiten planerisch tätig zu werden beschreibt, zielt der KONNEX Wissenskonstellationen auf die Hintergründe der einzelnen Beteiligten ab und wie diese in den Planungsprozess eingeflossen sind. „Sich gegenseitig schlauer machen“ beschreibt für Park Fiction die engen Beziehungen der Akteure und den Austausch der unterschiedlichsten Wissensressourcen. Unter der Überschrift „Man kennt sich“ erfolgt dies für den Fall A380. Dieser Punkt wurde nur soweit ausgearbeitet, als dass der synthetisierte KONNEX deutlich wird. Dem Hintergrund und der Herkunft der Einzelnen könnte noch wesentlich mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden, als hier geschehen ist. Entscheidend für diese Arbeit war jedoch der Zugang über den PLANUNGSRAUM und nicht einzelne Akteure.

6.1 PLANUNGSRAUM Park Fiction

„Die Wünsche werden die Wohnungen verlassen und auf die Straße gehen“ (www.parkfiction.org) war die Prophezeiung der Park Fiction Aktivisten, die für einen Park in St. Pauli gekämpft haben. Sie hat sich erfüllt. Heute ist der Antoni-Park, wie seine offizielle Bezeichnung ist, ein besonderer Ort in Hamburg. Auf einem Platz liegen verschiedene, meist grüne Inseln mit Palmen aus Stahl. Von hier aus hat man einen fantastischen Blick über Elbe und Hafen. Auf der gegenüberliegenden Flussseite liegt Dock 10, ein Erkennungszeichen Hamburgs. Der Park in bester Stadtlage entstand durch ein über zehnjähriges Engagement von Anwohnern, Sympathisanten und lokalen Institutionen, die in einem selbst organisierten und gestalteten Planungsprozess seine Realisierung durchsetzen konnten.

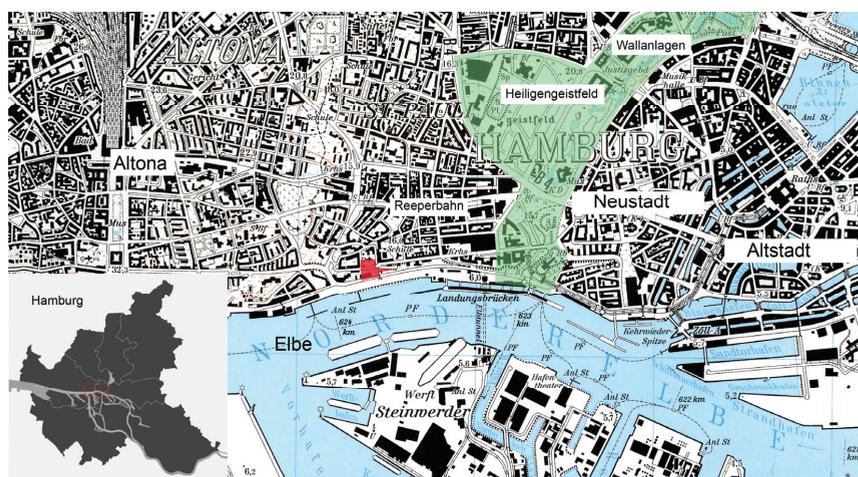


Abb. 3: Lage Park Fiction

6.1.1 Park Fiction INITIALE

Formierung 1980er bis 1994

In der unmittelbaren Nähe zum heutigen Parkgelände Park Fiction befand sich die **Hafenstraße**. Dort entbrannte in den 1980er Jahren ein erbitterter Kampf um besetzte Häuser, der über den lokalen Konflikt hinaus bundesweite Befürworter und Gegner auf den Plan rief. Zum Schluss erstritten sich die Hausbesitzer Bleiberecht. Fortan stand die Hafenstraße für den erfolgreichen Sieg einer linken Szene gegen die Macht der Stadt. Die Zeit der Hafenstraßenkämpfe hinterließ ein Netzwerk und ein Bewusstsein im Viertel, das für den Planungsprozess von Park Fiction von besonderer Bedeutung war. Das Gelände, auf dem sich heute der Park befindet, war zu dieser Zeit eine Brache und durch die Kämpfe, die um die Hafenstraße tobten, von städtischen Entwicklungen abgeschnitten (vgl. Hermann, Lenger et al. 1987; Günter 1988; Schubert 1990b; Schubert 1990a; Schubert 1992; Schubert 1993; St.Pauli-Hafenstraße 2006).

Mit der teilweisen Befriedung der Hafenstraße und dem Ziel, Teile des umkämpften Häuserbestands in einer Genossenschaft zu organisieren, erfolgt die Gründung des **Hafenrandvereins für selbstbestimmtes Leben und Wohnen auf St. Pauli e.V.** am 03.09.1991, wenn auch dieser nicht die Funktion einer offiziellen Vertretung hatte. Neben diesem Gründungsgrund, der Bildung einer Genossenschaft, waren auch immer andere Themen und Entwicklungen, die das Viertel betrafen, Vereinsziel.

Die Mitglieder des Vereins setzten sich aus Personen und Institutionen zusammen, die zum einen aus der Hausbesetzerszene und deren Unterstützer als auch aus Personen und Institutionen aus dem Stadtviertel stammten. Dazu zählten auch Mitglieder der GAL, der SPD, der AL Hamburg. Im Besonderen sind hier zu nennen: **Ev.-Luth. Kirchengemeinde, St. Pauli, Hamburg; Gemeinwesenarbeit, St.Pauli-Süd e.V. (GWA), Hamburg; Verein Kinderhaus am Pinnasberg; Ganztagsschule St. Pauli** (bzw. deren Schulleiterin); Mieter helfen Mietern – Hamburg Mieterverein e.V. Vereinsadresse und Treffpunkt war die vor Ort tätige Sozialstation GWA (vgl. Hafenrandverein 1991c; Hafenrandverein 1991d).

Der Hafenrandverein organisiert und oder beteiligt sich in der Folgezeit an vielen Aktionen, Protesten Stadtteilversammlungen und -konferenzen rund um die noch verbleibenden Häuser am Pinnasberg und den drohenden Abriss dieser, als auch zur Förderung des Viertellebens etwa in Form von Straßenfesten, wie eins bereits kurz nach der Gründung des Vereins im Nov. 1991 organisiert wurde (vgl. Hafenrandverein 1991b).

Mit der Beruhigung der Auseinandersetzungen um die Hafenstraße fanden wieder verstärkt Bestrebungen von Seiten der Stadt statt, die Flächen des heutigen

Parks zu bebauen. Der Versuch der Verabschiedung des Bebauungsplans „Altona-Altstadt 35“ für diesen Bereich reicht bis in die 1980er Jahre und noch weiter zurück.

1991 erfolgt eine öffentliche Auslegung eines B-Plan-Entwurfs. Der gerade erst gegründete Hafenrandverein erhebt gegen die Planungen Einspruch und fordert anstelle dessen einen Park (Hafenrandverein 1991a). Der Einspruch und die Forderung nach einem Park enthielten bereits weitgehend alle Argumente, die drei Jahre später wieder zu der Initiative für einen Park erhoben wurden. Der Einspruch wurde maßgeblich durch einen im Viertel lebenden Architekten, die Kirchengemeinde, bzw. deren Pastor und den Vertreter des Vereins Mieter helfen Mietern verfasst.

Die Kirchengemeinde, deren Flächen direkt an das Gelände grenzen, forderte bereits 1981 in Ihrer Einwendung, die Flächen in eine öffentliche Grünfläche zu überführen (vgl. Ev.-luth.-Kirchengemeinde St. Pauli 1991). Das Bebauungsverfahren wurde jedoch aus behördlichen Gründen, Investoreninteressen und aus Uneinigkeit zwischen den Bezirken nicht zum Beschluss gebracht.

B-Plan-Beschluss: 1994 erfolgt der Beschluss des Bebauungsplans „Altona-Altstadt 35“. Auf dem Gelände des heutigen Parks waren 70 neue Wohnungen in vier- bis sechsgeschossigen Häusern, eine Sporthalle, eine Kindertagesstätte und zwei Seniorenheime vorgesehen (vgl. Bebauungsplan Altona-Altstadt 35, 1994). Die vorgesehene geschlossene Randbebauung hätte den bisherigen freien Blick auf Hafen und Elbe weitgehend verstellt und eine der letzten freien Flächen an der Hafenkante privatisiert. Mit diesen Plänen wäre auch der „Golden Pudels Club“ weggefallen, ein Treffpunkt der Musikszene von Hamburg. Der Beschluss des B-Plans erfolgte durch die Bürgerschaft, gegen den Willen der Bezirke und ohne Einwendungen aus dem Viertel (wie die Forderung nach einem Park) zu berücksichtigen.

Als Reaktion auf den faktenschaffenden B-Plan findet sich eine Initiative aus Anwohnern und Hafenrandvereinsmitgliedern zusammen, die anstelle der geplanten Bebauung einen Park fordern: „Einen Park für alle von allen“. Dies beinhaltete nicht nur die bloße Forderung nach einem Park, sondern auch die nach einem selbstgeplanten und einem für alle.

Es kommt zu einer Wiederaufnahme, bzw. Fortführung der regelmäßigen Treffen – **Dienstagstreffen** – in den Räumen der vor Ort tätigen Sozialstation GWA. Die Initiative entwickelt einen konkreten Plan für einen Park, nach dem auch ein erstes Modell gebaut wird. Danach soll das Gelände zwischen Pinnasberg und Hafenstraße Parkgelände werden, der Kirchgarten ist dabei Teil des Parkkonzepts. Zum Konzept gehörte auch die Nutzung des geplanten Turnhallendachs und der Kasematten im Elbhänge. Wichtig erscheint in diesem Zusammenhang, dass etwa

zeitgleich mit Verabschiedung des B-Plans ein neuer Pastor in die Gemeinde kam und ebenso eine neue Leitung der GWA begann. Beides Institutionen und Personen, die im weiteren Planungsprozess von zentraler Rolle waren.

Durchsetzung 1995 bis 1997

Im März 1995 findet ein **erstes Treffen** zwischen dem Hafenanrandverein und dem damaligen Oberbaudirektor Egbert Kossak sowie dem damaligen Stadtentwicklungsminister Thomas Mirow (SPD) statt. Ein erstes Parkmodell wird vorgestellt. In der Folge kommt es zu weiteren Treffen mit SPD-Vertretern: Freimut Duve und Ingo Kleist unterstützen das Vorhaben und schreiben einen offenen Brief an Mirow. „Rotlicht braucht Grün“ (vgl. ParkFiction 1998). Die SPD-Altona signalisiert, dass sie das Vorhaben positiv sieht. Parallel dazu wird vom Hafenanrandverein auch bei den anderen Fraktionen für die Parkideen geworben.

Im April findet die **erste Stadtteilversammlung** zum Parkthema statt. Die damalige STEB Stadtentwicklungsbehörde Hamburg weist auf die Einnahmen, die der Stadt bei Nichtverkauf des Geländes entgehen, hin (ebenda).

Rave im Mai 1995: Es findet die erste breit angelegte Aktion für einen Park in Form eines **Rave** im Viertel statt: „**Park Fiction auf St. Pauli – Beatbomben auf Berlin**“ so der Slogan, der Name Park Fiction ist geboren. **Rocko Schamoni und Schorsch Kamerun, Betreiber des Golden Pudel Clubs**, als auch die **Künstler Cathy Skene und Christoph Schäfer** haben sich der Park-Idee angeschlossen. Das Gelände, auf dem der Park entstehen soll, wird für einen Tag als Park mit Liegestühlen und Musik genutzt.

Am 26. August 1995 **Park Fiction III – „Park Benefiz am Pinnaßberg“** (ParkFiction 1995): „*Ein Fest rund um den Pinnaßberg, wo für einen Tag für alle Interessierte unser Park sichtbar und erlebbar gemacht werden soll.*“ Es gibt einen Flohmarkt, amerikanische Versteigerung von Star-Utensilien, Zauberkünstlern, Live-Konzerte, Hüpfburg, Tanztee, Illumination. Fragebögen mit Parkwünschen werden verteilt und bilden einen „Schilderwald von Wünschen“.

Unabhängig von den Ereignissen um die Parkinitiative werden die Künstler Cathy Skene und Christoph Schäfer von der Kulturbehörde eingeladen, im Rahmen von „Weitergehen“ ein Projekt für den öffentlichen Raum zu entwickeln. Sie entwerfen daraufhin gemeinsam mit Anwohnern ein Konzept für einen kollektiven Planungsprozess für den gewünschten Park (Wunschproduktion).

Nur wenige Wochen später findet am 13. Oktober 1995 **Park Fiction 3 ½ - Wir planen weiter** Parks & Politik zweitägige Veranstaltungs- und Vortragsreihe im Stadtteilkulturzentrum GWA/Kölibri statt (ParkFiction 1995).

Im Sommer 1995 finden **vielfältige Gespräche** zwischen den Parkinitiatoren, insbesondere vertreten durch den Pastor der St. Pauli Kirche, und der Leitung der GWA Sabine Stövesand, mit unterschiedlichsten Personen und Gruppen aus dem Stadtteil statt (vgl. AltonaerWochenblatt 1995). Parallel dazu gehen die Gespräche zwischen Stadt und Parkinitiative weiter. Am 30. Juni 1995 kommt es erneut zu einem Gespräch mit der STEB, ohne weitere Fortschritte. Hinzu kommt in dieser Zeit das intensive Werben für einen Park in den politischen Gremien durch die Anwohner (ParkFiction 1998).

In Altona zeichnet sich ein erster Erfolg ab. Einstimmig begrüßten alle Fraktionen im Stadtplanungsausschuss den Plan und fordern eine offizielle Stellungnahme der zuständigen Stadtentwicklungsbehörde.

Januar 1996: Die **erste Broschüre** der Parkinitiative zum Park und zum geforderten Planverfahren erscheint. Sie gilt als die konsensualste und inhaltlich am meisten abgestimmte gemeinsame Sache für die Initiative Park Fiction. Die wesentlichen Ziele sind hier auf den Punkt gebracht (vgl. ParkFiction 1996).

Im März 1996 erfahren die Parkaktivisten aus der Presse, dass ein Vorschlag von den SPD-Politikern Ingo Kleist (Bürgerschaft SPD), Olaf Scholz (Kreisvorstand Altona, SPD) und Thomas Mirow (SPD, Stadtentwicklungssenator) vorliegt. Danach würde nur noch ein unbedeutender Teil der Park-Idee umgesetzt und das ursprüngliche Konzept, wenn auch in reduzierter Form, doch realisiert. Olaf Scholz wird mit den Worten zitiert „*Wir reden gerne weiter mit Ihnen, aber mehr ist nicht drin*“. Die Parkaktivisten empfinden das als „Hinhalte- und Vertröstungstaktik“, die nicht zu akzeptieren ist (vgl. Hafenanrandverein 1996 b).

Park Fiction 4, mit Vorstellung der ersten Parkbroschüre finden zur weiteren Durchsetzung des Parks vom 11.04.1996 – 17.04.1996 an unterschiedlichsten Stellen im Viertel Konzerte, Ausstellungen, Vorträge, Theater und weitere Projekte statt. „Eines Tages werden die Wünsche die Wohnung verlassen und auf die Straße gehen“, so der Slogan der Veranstaltung (ParkFiction 1996a).

Nachdem die Pläne der SPD am Festhalten der Bebauung bereits öffentlich geworden sind, findet am 22. April 1996 eine **Staatteilversammlung** mit den SPD Politikern Thomas Mirow, Olaf Scholz und Ingo Kleist statt. Hier wird der aus der Presse bereits bekannte so genannte Kompromissvorschlag vorgestellt. Etwa 100 Personen sind anwesend und lehnen diesen kategorisch ab und es kommt zu keiner Einigung. Dazu die TAZ: *“Es war ein Auftritt wie bei einem Staatsakt..., Mirow präsentierte ein abgespecktes Parkkonzept, ausgeheckt vom Landesplanungsamt und den ortskundigen SPDlern Ingo Kleist (Bürgerschaft) und Olaf Scholz (Kreisvorstand Altona) und nannte es Kompromiss. Mirow verspricht: Ohne Konsens im Viertel und Zustimmung aus den Bezirken werde es keine Umsetzung der Planungen geben“* (TAZ HH, 24.04.1996).

Die Veranstaltung wurde von der Parkinitiative sehr intensiv vorbereitet (Stövesand 2005). Der „Kompromissvorschlag“ hätte auch den Abriss des Golden Pudel Clubs bedeutet. Dem Stadtentwicklungssenator werden 3000 Unterschriften zum Erhalt überreicht. Der Golden Pudel Club spielte für die Mobilisierung von Vielen eine wichtige Rolle. Über Veranstaltungen konnte er dies in kurzer Zeit erreichen.

Nach nur wenigen Tagen informiert die GAL den Hafenrandverein darüber, dass die SPD einen Antrag gestellt hat, der beinhaltet, bereits am nächsten Tag in der Bezirksversammlung den vermeintlichen „Kompromiss“ vorzustellen und beschließen zu lassen. Die Parkaktivisten starten eine Telefonkette bei der versucht wird, möglichst viele Altonaer Abgeordnete für den Park zu gewinnen und zu überzeugen, dem Antrag nicht zu zustimmen. In dieser Zeit ist die Unterstützung für einen Park auf dem Höhepunkt angelangt.

Erster Teilerfolg, 25.4.1996: Die Bezirksversammlung Altona spricht sich einstimmig für einen größeren Park aus als die von Kleist/Scholz vorgeschlagene Lösung vorsieht bzw. als von der Stadtentwicklungsbehörde auf der Stadtteilversammlung präsentiert wurde. Die SPD zieht ihren ursprünglichen Antrag zurück (Hamburg 1996).

Als INITIALE können in dieser Phase der Durchsetzung insbesondere die Aktionen angesehen werden und die strategische Vorbereitung der Stadtteilkonferenzen durch die Parkinitiatoren.

Etwa ein halbes Jahr später werden auf einer **Öffentlichen Anhörung** am 21.10.1996 in der Carsten-Rehder-Schule wieder annähernd die gleichen Pläne wie die von der Bezirksverwaltung als nicht ausreichend empfundenen vom Bezirk Altona vorgestellt (Broschüre II). Das stößt bei den Parkbefürwortern auf Erstaunen und Entrüstung.

Der Hafenrandverein versucht daraufhin, ein Planungsverfahren am „Runden Tisch“ zu initialisieren, um die Entscheidungsträger zusammenzubringen. Die Bemühungen scheitern vorerst. Es kommt zum **Stillstand** im politischen Raum (vgl. Hafenrandverein 1996 a).

Der Stillstand zieht sich bis ins nächste Jahr 1997 fort. Parallel dazu findet die Einweihung des neuen Schulgebäudes in der direkten Nachbarschaft zum Parkgelände statt. „Entgegen den Absprachen werden auf Basis eines Beschlusses des Verkehrsausschusses HH-Mitte in der Bernhard-Nocht-Straße zwischen Schule Friedrichstraße und dem neuen Schulgebäude Straßenbaumaßnahmen vorgenommen.“

Park Fiction 5, August 1996: Parallel zu den Verhandlungen mit Behörden und Politik wird das Gelände provisorisch als Park genutzt. Dazu werden große Men-

gen von Müll beseitigt, Blumen gepflanzt, Bänke aufgestellt, eine kleine Tribüne gebaut. Zum Auftakt finden verschiedene Veranstaltungen wie Vorträge, Kino, Ponyreiten, Streichelzoo u.a. statt. Die Inanspruchnahme der Flächen als vorläufiger Park wird von da an kontinuierlich bis ins Folgejahr fortgesetzt. Es wird eine Infotafel zum Parkprojekt aufgestellt (ParkFiction 1996b).

In der Nachbarschaft zum Parkgelände befand sich das so genannte Hafenkrankenhaus von St. Pauli. Der Senat beschließt, dieses Anfang 1997 zu schließen, was massive Proteste in St. Pauli zur Folge hat, die sich im weiteren Verlauf auf ganz Hamburg ausweiten. Es kommt zu wöchentlichen Demonstrationen, Krawallen und zuletzt zur Besetzung von Teilen des Krankenhauses. Gleichzeitig stehen die nächsten Bürgerschaftswahlen in Hamburg an.

Die Verhandlungsbereitschaft von Seiten der Politik auch für andere Projekte in St. Pauli, wie die des Parks, steigt. Die Gespräche werden wieder aufgenommen. Nach mehreren Verhandlungsrunden steht fest: der Bebauungsplan wird nicht umgesetzt – der Park kommt (Czenki 1999). Es bedurfte dieser INITIALE, um die Park-Idee durchzusetzen.

April 1997 startet das „Forum St. Pauli“ und ein „Runder Tisch“ mit einer Arbeitsgruppe unter Leitung von Senator Thomas Mirow zur Parkplanung mit dem Ziel, eine Vorlage für einen neuen B-Plan zu erarbeiten. Beteiligt sind: Stadtplanungsabteilung und -ausschüsse aus den Bezirken Hamburg-Mitte und Altona, Stadtentwicklungsbehörde (StEB), Umweltbehörde, Finanzbehörde, Kulturbehörde, Park-Fiction-Protagonisten aus dem Stadtteil. Nach mehreren Verhandlungsrunden steht der Kompromiss: Der Großteil der umkämpften Fläche wird Park. Die Umweltbehörde unterstützt das Projekt und finanziert die Mitarbeit der Landschaftsarchitektin Ellen Schmeißer. Auf ca. 3500 qm Fläche soll ein Park entstehen. Die „AG Park Fiction“ wird den Planungsprozess organisieren und konstituiert sich aus den Personen: Dirk Mescher, Christoph Schäfer, Ellen Schmeißer und Sabine Stövesand.

Es erscheint die zweite Broschüre der AG Park Fiction im Rahmen der Ausstellung „Weitergehen“ des Hamburger Kunstvereins und es entsteht eine zweite Broschüre.

Gestaltung 1997 bis 2001

Nach der Durchsetzung des grundsätzlichen Entscheids über einen Park folgte die Entwicklung der Gestaltung. Ziel der Parkinitiative war es von Anbeginn, den Park auch selbst zu gestalten. Zwei im Viertel lebende Künstler (Schäfer/Skene) hatten Park Fiction als Kunstprojekt für einen kollektiven Gestaltungsprozess eingereicht und erreicht, dass dafür bereits im Juni 1996 von der Kulturbehörde

eine Summe von 125.000 DM bereitgestellt wurde. Die Gelder konnten jedoch erst freigegeben werden, nachdem über alle Behörden hinweg die Entscheidung für einen Park gefallen war.

Kern der kollektiven Parkgestaltung war die so genannte **Wunschproduktion** – „Die Wünsche werden die Wohnung verlassen und auf die Straße gehen“, so der Slogan (vgl. Czenki 1999). Die Wunschproduktion bestand aus einer Reihe von „Tools“ – Planungsmaterialien – wie das „actionkit“, das war ein mobiles Planungsbüro in einem Silberkoffer, bestehend aus einem aufklappbaren Hafenanpanorama mit Parkfläche, einfachen Plänen der Geländesituation, in die reingemalt werden konnte, einen Fragebogen, Bastel- und Zeichenmaterialien, eine Polaroid-Kamera und Literatur mit Beispielen aus der Gartenkunst, um die Fantasie anzuregen. Mit diesen „Tools“ wurden „Hausbesuche“ durchgeführt, d.h. Bewohner in der näheren Umgebung zum Mitgestalten animiert. Die Leitidee war, dass die Wünsche der Leute die Privatheit der Wohnungen verlassen, sozusagen auf die Straße gehen, sich in Plänen, Zeichnungen, Knetmodellen verwandeln, andere Wünsche anregen, sich mit ihnen verbinden und Raum beanspruchen und letztendlich in einen kollektiven Wunschpark münden. Start der Wunschproduktion war im Herbst 1997 die Einweihung eines Planungscontainers auf dem zukünftigen Parkgelände. Bis zum Sommer des darauffolgenden Jahres liefen die verschiedensten Aktivitäten der Wunschproduktion, ihre Auswertung und Diskussion im Stadtteil sowie die Erstellung eines Planentwurfs. Die dafür verantwortlichen Künstler Cathy Skene und Christoph Schäfer hatten sich bereits vor der Park-Initiative mit dem Thema Stadt in ihren Arbeiten auseinandergesetzt (z.B. Schäfer/ Skene 1989; Schäfer/ Skene 1994).

Parallel trifft sich weiterhin der „Runde Tisch“ zum Park und es finden gleichzeitig im ersten Halbjahr 1998 zwei Stadtteilkonferenzen zum Park statt (1. Stadtteilkonferenz am 29.4.1998, 2. Stadtteilkonferenz am 27.6.1998), auf der die Ideen zum Park der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Am 13.7.1998 erfolgt die **Übergabe der Ergebnisse der Wunschproduktion** in Form von einem Entwurfsplan und einer Kostenkalkulation durch die Landschaftsarchitektin Ellen Schmeißer an die Umweltbehörde, die für die weitere Umsetzung zuständig ist (vgl. Hafenrandverein 1998).

Ein Jahr nach der Übergabe der Parkplanung durch die AG Park Fiction und weitere Treffen im Rahmen des „Runden Tisches“ scheint die Umsetzung in weiter Ferne. Der Hafenrandverein wirft den Behörden „Salamitaktik“ vor und stellt eine Frist bis 6. Juli 1999 für eine verbindliche Zusammenarbeit, ansonsten würde der „Runde Tisch“ aufgelöst (vgl. ParkFiction 1998).

Das Landschaftsarchitekturbüro Arbos wird hinzugezogen und mit der weiteren Konkretisierung der Parkplanung betraut. Die Pläne werden weiter modifiziert, Abstimmungen mit der Umweltbehörde finden statt.

In der Zwischenzeit findet am 20.11.2000 der Auftakt zum Turnhallenneubau statt, auf dessen Dach ein Teil des Parks untergebracht werden soll.

In der Zeit vom 17.2. bis 19.2.2001 und wenig später noch einmal am 27.3.2001 findet eine **Ausstellung und die öffentliche Präsentation der Pläne** zum Park statt, um diese mit Anwohnern, Bezirkspolitikern, Behördenvertretern (der Umwelt- und Stadtentwicklungsbehörde wie auch den beteiligten Landschaftsarchitekten (Arbos) zu diskutieren. Aufgrund der von einigen Bezirksvertretern in Zweifel gezogenen, nicht ausreichenden Bürgerbeteiligung kam es zu der zweiten Anhörung in der St. Pauli-Kirche.

Planungsrechtliche Sicherung des Parks: am 04.9.2001 beschließt der Senat den B-Plan Altona-Altstadt 47, in dem der Park planungsrechtlich gesichert wird. Eine Entscheidung durch den Senat war erforderlich, weil es sich um einen Plan von gesamtstädtischer Bedeutung handelt, da er die städtebauliche Entwicklung des nördlichen Hafensrandes berührt (vgl. FHH 2001).

Umsetzung 2002 bis 2005

Am 23.4.2001 findet die Media City Night statt: Der Hype um die Elbkante und St. Pauli hat deutlich begonnen. Was vor ein paar Jahren noch Niemandsland war, ist heute hoch begehrt. Unmittelbar an die Parkflächen angrenzend liegen die Kasematten, die als Gastronomie neu ausgebaut wurden. Hier findet eine Veranstaltung für die boomende Medienbranche statt. Proteste formieren sich im Viertel gegen diese neuen Entwicklungen, die Polizei muss die Veranstaltung massiv sichern. Musiker und DJs aus dem Golden Pudel Club solidarisieren sich, ebenso die Rote Flora (Schanzenviertel) und die Hafensstraßenbewohner. Es gründet sich die Initiative „wem gehört die Stadt?“ 2005 (vgl. www.rechtaufstadt.net).

Premiere des Films: „Die Wünsche werden die Wohnung verlassen“ von Margit Czenki im Metropolis Kino. 16mm, 62 Min, Farbe (vgl. Czenki 1999). Zunächst wurde der Film nur auf 16 mm als Teil von gezeigt.

Documenta 11: (8.6. – 15.9.2002) Park Fiction wird ausgewählt, sich als Beitrag auf der internationalen Kunstausstellung zu präsentieren und erhält dadurch internationale Aufmerksamkeit. Etwa ein Jahr später wird die Documenta-Installation auch in Hamburg gezeigt: Park Fiction in Hamburg, Reeperbahn 1 (19.06.-06.07.2003). Begleitend findet ein Kongress „Unlikely Encounters in urban space“ statt. (26.06.-29.06.2003). Diese Anerkennung wird zur Forcierung für die weitere Umsetzung von den Beteiligten genutzt.

Beginn der Bauarbeiten zur Herstellung des Parks: einige Zeit nach der Einweihung der Turnhalle am Geesthang am 18.4.2002 finden die ersten Baumaßnahmen zur Herstellung des Parks statt. Ein Teil der Dachfläche soll als Parkfläche genutzt werden, die Fertigstellung war daher ein wichtiger Schritt für die Parkrealisierung.

Am 4.9.2003 Eröffnung, Einweihung des ersten Parkteils auf dem Turnhallendach. (erste künstliche Palmen, Teegarteninsel, Fliegender Teppich, Hundewiese). Zwischenzeitlich steht noch einmal die Finanzierung in Frage.

2004 weitgehende Fertigstellung – es werden die Mietergärten im Kirchgarten in Betrieb genommen.

Sommer 2005, der Park ist fertiggestellt. Die Einweihung findet am 21.08.2005 statt „*Dauerpicknick gegen Gentrifizierung*“ lautet die Einladungsüberschrift, Tausende Besucher kamen. Nicht alles, aber der überwiegende Teil der Planung wurde umgesetzt und die Proteste und Positionen für eine andere Art der Planung finden bereits an anderer Stelle statt. Was während der gesamten Zeit zu Auseinandersetzungen führte, steht heute für ein neues St. Pauli, auch wenn die ehemaligen Protektionisten gerade dies nicht wollten. St. Pauli, hier insbesondere der Hafенrand, erlebte während der letzten beiden Jahrzehnte einen deutlichen Wandel von einem „Schmuddel“-Stadtteil zu einer „hippen“ Adresse. Großinvestoren haben mittlerweile die Lage für sich entdeckt. Viele Bauprojekte sind seit den 2000er Jahren fertig gestellt und prägen heute den Stadtteil neu, weitere sind in Planung und setzen diese Entwicklungen fort. Inzwischen wird der Antoni-Park, der auch aus einer Opposition zur damalig gängigen Stadtplanungspraxis entstanden ist, selbst von städtischer Seite als Aushängeschild für ein neues St. Pauli, genutzt.

Hier hat sich bereits neuer Widerstand organisiert: gegen Gentrifizierung und die, wie es bei einigen Aktivisten heißt, „Latte-Macchiatisierung“, d.h. gegen Kommerzialisierung und die Verdrängung der angestammten Bevölkerung. Die Proteste und Aufbegehren sind andernorts und -zeit durch den PLANUNGSRAUM Park Fiction geprägt. An neuen Stellen werden selbstbestimmte Planungsprozesse für die Gestaltung bestimmter städtischer Orte gefordert. 2010 gehen die Auseinandersetzungen, die in Zusammenhang mit Park Fiction gestellt werden können, um das Bernhard-Nocht-Quartier in St. Pauli (www.no-bnq.org), das Frappant-Gebäude in Altona (<http://frappant.blogsome.com>) oder das Gängeviertel in der Hamburger Neustadt (<http://das-gaengeviertel.info>).

6.1.2 Park Fiction TRADITIONEN

Benachteiligung und Ausgrenzung

Park Fiction etablierte sich 1994, wenn auch der Name noch nicht geboren war, nachdem der Bebauungsplan „Altona-Altstadt 35“ von der Bürgerschaft Hamburgs (gegen den Willen der Bezirke) beschlossen wurde. Vorgesehen war, an der Stelle des heutigen Parks eine weitgehend geschlossene Randbebauung mit vier- bis sechsgeschossigen Häusern, 70 neue Wohnungen, eine Sporthalle, eine Kindertagesstätte und zwei Seniorenheime zu errichten (vgl. Bebauungsplan Altona-Altstadt 35, 1994). Mit diesen Plänen wäre eine der letzten Freiflächen an der Elbkante im zentralen Stadtgebiet der Privatheit überführt und der Blick auf Elbe und Hafen für die Öffentlichkeit versperrt worden. Andere Ideen wie die eines Parks oder öffentlichen Platzes wurden bei der Planfeststellung nicht berücksichtigt, obwohl Idee und Wünsche, an dieser Stelle keine Bebauung zu errichten und anstelle ihrer einen Park anzulegen, immer wieder eingefordert wurden. So zum Beispiel bereits drei Jahre zuvor vom ortsansässigen Hafенrandverein, auf den im Verlauf der Ausführungen noch stärker eingegangen wird (vgl. Hafенrandverein 1991a). Insbesondere die Kirchengemeinde St. Pauli, die jetzt auch die geplante Bebauung ablehnte, hatte früher immer wieder einen Park gefordert. Die Idee kann konkret bis in die 1980er zurückverfolgt werden. 1981 kam es zu einer Initiative der Kirche gegen damalige Bebauungspläne und bereits zum Wunsch, eine öffentliche Grünfläche zu errichten. (vgl. Ev.-luth.-Kirchengemeinde-St.-Pauli 1981). Doch die Umsetzung musste sich erst noch ihren Weg bahnen.

Die Forderung nach einem Park war immer auch mit weiteren Forderungen verbunden. Das Ziel war ein öffentlicher Park, der durch die Anwohner selbst gestaltet wird. Die Forderungen richteten sich damit auch gegen das Vorgehen der Stadt, die nicht die Anwohner direkt in den Planungsprozess mit einbezogen hatte. Park Fiction war damit nie nur die Forderung nach einer Grünfläche, sondern immer auch die Forderung nach einer anderen Planungskultur. Das Ziel war ein „kollektiver Prozess“ und die selbstbestimmte Gestaltung des eigenen Lebensumfeldes mit der Vision eines Parks für alle. Diese Ziele wurden gleich zu Beginn der Auseinandersetzungen artikuliert und blieben während der gesamten Durch- und Umsetzung bestehen. Dazu einige Stimmen, die die Forderungen veranschaulichen: *„Und als dann kam, dass sie jetzt auch noch diese wunderschöne Blickachse hier zum Hafen hin dicht bauen wollten [Beschluss zum Bebauungsplan Altona-Altstadt 35, der eine weitgehend geschlossene Randbebauung vorsieht], da war wirklich klar: da müssen wir noch einmal einen richtigen Bruch (...) reinbringen, in diese Stadtplanung von oben“* (Stövesand in Czenki 1999: 28:11). Eine weitere vom Hafенrandverein: *„Dem Senat ist anscheinend kaum etwas so*

wichtig, wie die Verhinderung von flexiblen, ganzheitlichen und offenen Planungsprozessen, die derzeit in St. Pauli entstehen und die von den hier lebenden Menschen getragen werden. Für diesen Stadtteil gilt nicht, dass Stadtentwicklung auf den Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern dieser Stadt setzen muss“ (Hafenrandverein 1993). Und an anderer Stelle hieß es zur Forderung nach einem Park: „Nie in der Geschichte der Menschheit war der gesellschaftlich produzierte Reichtum größer als heute, nie zuvor lebten so viele Menschen im Elend. St. Pauli ist der ärmste Stadtteil im Westen der BRD, Hamburg ist die reichste Stadt der EU. Einen Park in St. Pauli fordern heißt die Forderung nach der Umverteilung des Reichtums auf die Tagesordnung setzen – eigentlich eine ganz einfache Forderung“ (Czenki 1999). In den letztgenannten Zitaten wird gleichzeitig das Selbstverständnis für die erhobenen Forderungen deutlich: Der Stadtteil St. Pauli, in dem der Park entstehen soll, ist von Benachteiligung geprägt. Hier einen Park zu fordern, würde einen längst überfälligen Ausgleich schaffen. Diese, TRADITION der Benachteiligung und Ausgrenzung des PLANUNGSRAUMES Park Fiction, wird nachfolgend hergeleitet.

Der PLANUNGSRAUM Park Fiction ist stark von dem Stadtteil St. Pauli und seiner Entwicklungsgeschichte geprägt. St. Pauli entstand in einer Zone zwischen und vor zwei Städten und war lange Zeit Auffangbecken für ausgegrenzte und ausgelagerte störende Funktionen und Menschen aus der Stadt. Zudem war das Gebiet mehrfach von gezielten teilweise kompletten Zerstörungen betroffen. Jahrhundertelange Benachteiligung und Ausgrenzung haben sich in vielfacher Weise bis heute fortgesetzt. Der Stadtteil ist immer noch einer der ärmsten von Hamburg und überproportional mit Nutzungen belastet, die an sonst keiner anderen Stelle der Stadt akzeptiert würden. Die Entwicklungen führten zu einer TRADITION der Benachteiligung und Ausgrenzung.

Die TRADITION der Benachteiligung und Ausgrenzung führte zur Forderung nach einem Ausgleich für die dort lebenden Menschen. Ein Park kann dabei als ein Ort gelten, der in besonderem Maße für alle offen ist, keine kommerziellen Interessen verfolgt und für Erholung und Ruhe steht. In einem Stadtteil, der in extremem Maße durch seinen Tourismus- und Amüsierbetrieb kommerzialisiert ist, dadurch Tag und Nacht belastet und nur sehr wenig für die dort lebenden Menschen an Kompensation bereit hält. Die Durchsetzung des Parks ist gleichzeitig auch genau in der Herausstellung dieser Grundlage zu sehen.

Die TRADITION der Benachteiligung und Ausgrenzung ist in St. Pauli mit einer bestimmten Art von Solidarität und Gemeinschaftsgefühl verbunden. So kann die Forderung nach einer Nutzung der Flächen für *alle* anstelle der geplanten Be-

bauung für *wenige* in Zusammenhang mit der herausgestellten TRADITION gestellt werden.

Ein Ort zwischen zwei Städten: Hamburg und Altona: Das heutige Parkgelände befindet sich direkt an der Elbkante, eine von der Elbe steil aufsteigende Höhe, von wo aus man einen unversperrten Blick auf Fluss und Hafen hat. Teile der Parkfläche befinden sich auf dem Dach einer Mehrzweckhalle, die im Rahmen der Umgestaltungen an die Elbkante gebaut wurde und dabei die südliche Begrenzung bildet. So konnte der Park erweitert werden. Im Norden erstreckt sich der Park bis auf das Gelände der St. Pauli Kirche. Im Osten bildet die St. Pauli Hafensstraße und im Westen die Straße am Pinnaßberg den jeweiligen Parkrand. Die St. Pauli Kirche auf deren Gelände sich ein Teil des Parks befindet, gab dem Stadtteil St. Pauli seinen Namen. Eine Inschrift auf den Torpfosten des Eingangs zum Kirchhof erinnert noch heute daran. (www.stpaulikirche.de). St. Pauli ist wahrscheinlich der bekannteste der zur Zeit 105 Stadtteile von Hamburg. St. Pauli kann noch einmal in Pauli-Nord und -Süd unterschieden werden. Die Scheide zwischen beiden Vierteln ist die Reeperbahn, Hamburgs berühmteste Straße. Der heutige Park liegt im Gebiet Pauli-Süd. Das Rotlichtviertel als auch die direkte Nähe zu Elbe und Hafen haben den Stadtteil deutlich geprägt. Auf diese Prägungen wird im Verlauf dieses Kapitels vertiefend eingegangen. Ein kleinerer Teil der Parkfläche gehört zum Stadtteil Altona Altstadt. St. Pauli gehört zum Stadtbezirk Hamburg Mitte, Altona Altstadt zum Bezirk Altona. Durch das Gebiet des heutigen Parks verläuft somit die Bezirksgrenze von Altona und Hamburg Mitte. Dadurch waren auch immer zwei Bezirksverwaltungen in die Planungen involviert. Die Grenze zwischen den Bezirken Altona und Hamburg Mitte kann gleichzeitig für die besondere entwicklungsgeschichtliche Lage der heutigen Parkflächen stehen, sie lag zwischen und vor zwei Städten: der ehemals unabhängigen Stadt Altona und der Freien und Hansestadt Stadt Hamburg. Bis heute lassen sich auf diese ursprüngliche Lage vor und zwischen zwei Städten die TRADITIONEN zurückführen, die den untersuchten Planungsprozess und seine Zielsetzungen entscheidend geprägt haben. Denn in Zusammenhang mit der besonderen Lage zwischen und vor zwei Städten stand die rechtliche und soziale Ausgrenzung des Gebietes, das ständige Konfrontiertsein ihrer Bewohner mit Abbau und Zerstörung und die aus diesen Gegebenheiten entstandene „Wehrhaftigkeit“ oder „Widerstandskultur“ der Anwohner. Auch das noch heute vorherrschende Gefühl vieler St. Paulianer von „denen“ (die Obrigkeit, die Stadt Hamburg) und „wir“ hat hier seine Anfänge und ein daraus resultierendes, heute noch oft anzutreffendes besonderes Gemeinschaftsgefühl und eine Solidarität unter den St. Paulianern. Gleichzeitig eröffnete dieses Gebiet immer auch Möglichkeiten für Unkonventionelles als ein Gebiet, das nicht den strengen Restrikti-

onen innerhalb von Stadtmauern unterworfen war. Heute steht St. Pauli nicht nur für „Rotlicht und Blaulicht“, sondern auch für „Kreativität“ und neue Lebens- und Arbeitsspielräume einer neuen urbanen Bevölkerung. Nachfolgend werden die Ausgrenzung St. Paulis durch Hamburg, die demgegenüber größere Offenheit Altonas, die Lage am Hafen und die Entwicklung als Ausgeh- und Rotlichtviertel als wesentliche ortsspezifische Entwicklungen beschrieben und bis zum heutigen St. Pauli nachvollzogen.

Die Ausgrenzung durch Hamburg: Zunächst hieß das Gebiet, in dem der heutige Park liegt, „Hamburger Berg“ bevor es von Hamburg eingemeindet und in St. Pauli umbenannt wurde. Seine Besiedlung ins Hamburger Weichbild fällt ins 12. Jahrhundert. St. Pauli gehört erst seit 1833 zu Hamburg, als die Vorstadt „Hamburger Berg“ eingemeindet und in St. Pauli umbenannt wurde. Allerdings lag der Stadtteil auch mit neuem Namen noch vor den Stadtmauern und hatte noch lange unter der Torsperre zu leiden.

Offiziell wurde St. Pauli erst nach dem Schleifen der Stadtmauern (1819) – im Rahmen der großen Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts – 1894 zum Hamburger Stadtteil. Grund für die Ausdehnung der Siedlungsfläche war der zunehmende Wohnungsmangel durch ansteigendes Bevölkerungswachstum. Die Entwicklungen führten auch zu einem allmählichen Zusammenwachsen mit der angrenzenden eigenständigen Stadt Altona. *„Beide Städte bieten sich hier [am Hamburger Berg] beinahe die Hände“* (Beurmann 1836) hieß es. Bis zum Groß-Hamburg-Gesetz von 1937 war St. Pauli noch geteilt. Der östliche Teil gehörte zu Hamburg, der westliche bis etwa zu den Straßen Schulterblatt und Große Freiheit gehörte zur Stadt Altona. Erst im Rahmen der großflächigen Zusammenführung von Hamburg mit Harburg-Wilhelmsburg, Wandsbek und Altona durch die Nationalsozialisten wurde Altona ein Teil von Hamburg. Der heutige Bezirk ist fast identisch mit der ehemals selbstständigen Stadt Altona/Elbe, was die heutige Bezirksgrenze erklärt. Die Grenzziehung erfolgte allerdings nicht immer ganz nach den entwicklungsgeschichtlichen Gegebenheiten, heute befindet sich das Areal der St. Pauli Kirche auf Altonaer Gebiet. Diese scheinbare Verkehrung betrifft auch noch andere symbolträchtige Bereiche wie z.B. die Straße „Große Freiheit“ die ganz besonders für Altona steht, wie ich noch ausführen werde. Heute gehört sie zum Bezirk Mitte. Im Wesentlichen aber umfasst der Bezirk Altona auch heute noch das ehemalige Stadtgebiet.

Am „Hamburger Berg“ vor den Mauern der Stadt Hamburg war eine Besiedlung laut einem Verbot des Hamburger Rates aus dem Jahre 1306 untersagt. Unabhängig davon entwickelte sich eine allmähliche Besiedlung, zu der im 15. Jahrhundert auch vereinzelt Landhäuser von Hamburger Bürgern zählten. Aufgrund

des Verbotes dehnte sich die Bebauung des Hamburger Berges vom ersten Siedlungskern am Pepermölenbek – hier liegt heute die Bezirksgrenze – nach Osten in Richtung der Reeperbahn (und Hamburg) aus.



Abb. 4: Verortung des Parkgeländes im historischen Hamburg (1876)

Dieses Gebiet, das nicht zum Hamburger Stadtgebiet zählte oder gar innerhalb ihrer Mauern lag, war weder geschützt noch ein bevorzugter Ort, sondern ein Gebiet, in das „Lästige und Unerwünschte“ aus der Stadt abgeschoben wurden. Die damals dort lebenden Menschen waren in besonderem Maße von Feinden von außerhalb, als auch von der Willkür der Stadt Hamburg bedroht, im besten Fall von ihr geduldet.

An diesem Ort ließen sich diejenigen nieder, die ein Bürgergeld in Hamburg nicht aufbringen konnten und so vor den Toren der Stadt bleiben mussten. St. Pauli

war auch in heutiger Zeit immer einer der ärmsten Stadtteil Hamburgs. Neuere Entwicklungen des Zuzugs von immer mehr Besserverdienenden haben daran nichts Grundlegendes geändert, sondern verschärfen lediglich die Disparitäten.

Zu den Mittellosen kamen anderweitig Unerwünschte dazu, seien es störende Handwerker, Gastwirte oder Prostituierte, die aus der Stadt gewiesen wurden. Unliebsames und stinkendes Gewerbe fanden hier auch einen Platz. Das Gebiet diente immer wieder zur Auslagerung von Nutzungen, die die Stadtbürger nicht in ihren Mauern haben wollten. So entstand z.B. (im heutigen Bereich des Paulinenplatzes) im 16. Jahrhundert der „Pesthof“ (nachdem die Epidemie in Hamburg ausgebrochen war), der später als „Krankenhof“ nicht mehr nur Pestkranke, sondern auch psychisch Kranke beherbergte. Ebenso wurden Betriebe, die wegen Geruchsentwicklung, Wasserverschmutzung oder Lärm in der Stadt unerwünscht waren, in den Vorort verdrängt, wie z.B. die T(h)ranbrennerei an das Elbufer (unterhalb des Stintfangs) oder die Knochenhauer (Schlachthof). Die ersten Reepschläger und Seilmacher, die später der Reeperbahn ihren Namen gaben, kamen aus Platzmangel in der Stadt Hamburg im 17. Jahrhundert auf den Hamburger Berg (vgl. www.hamburg-st-pauli.de). Die letzten zogen im 19. Jahrhundert hierher, als sie ihrer ursprünglichen Flächen in der so genannten Neustadt zu Stadterweiterungszwecken Hamburgs enteignet wurden (Jungwirth 1993: 31). Auch nach der Einbeziehung in das Stadtgebiet und insbesondere mit der Flächensanierung der Hamburger Innenstadt um 1900 und der Auflösung des dortigen Gängeviertels, wuchs der Zuzug der ärmeren Teile der Bevölkerung. Nichtbürger, landlose Bauern, Migranten und andere Rechtlose fanden sich hier ein – ein Terrain, das auch immer seine eigenen Gesetze kannte. In verschiedenen Aufzeichnungen aus der Zeit des Hamburger Berges wurde das Leben in St. Pauli zum Teil sehr dramatisiert dargestellt, was wiederum den Stellenwert der Menschen und des Stadtteils in den bürgerlichen Gefilden zeigt, wie an den folgenden zwei Zitaten von 1836 deutlich werden soll: *„Der **Hamburger Berg** – also wird der Vorstadts-Theil von Hamburg genannt, der diese Stadt von Altona scheidet. Beide Städte bieten sich hier beinahe die Hände. Schifft man über die Elbe zu Hamburg heran, so gewahrt man die Grenzscheide nicht: Hamburg und Altona scheinen eine weitausgedehnte Stadt zu bilden. Die neidische Holstein-Dänische allzunahe Nachbarin muß wider ihren Willen dazu beitragen, den Glanz und das Ansehen der stolzen Handelsstadt, die ihr den Fuß auf den Nacken gesetzt, zu erhöhen. Indeß zu Land sieht man hier die Scheidung, und es macht einen ziemlich seltsamen Eindruck, wenn man, aus dem Altonaer Thore hinausgehend, durch das große wüste Marktgewühl und den Trödel des Hamburger Berges zu der einförmigen Stille in dem nahen Altona gelangt, zu der Kirchhofs-Ruhe hinter dem sturmgepeitschten Meere des Verkehrs zwischen Juden, Matrosen, Gaunern, Seiltänzern, englischen Reitern, Riesen, Wachsfigu-*

ren, wilden Bestien, königlich privilegierten Herkulesen, den schmutzigsten Altären des Pandemos, den groben Rippenstößen der Hamburger Plebejer niedrigster Sorte, den Landdraggonern mit gezogenem Säbel, die hier, in dem labyrinthischen Gewirre, von der Menschenmenge, wie Lindwurms-Besieger umtostet, die Ordnung zu erhalten sich bestreben. Der Kehrriht des Lebens liegt auf dem Hamburger Berge aufgehäuft; die Menschheit starrt Einem hier mit kothbeworfenem Antlitze entgegen; die Matrosen feiern in den engen, dumpfigen Gassen des Hamburger Berges ihre Bachanalien und attischen Nächte, mehr Vieh, als Menschen, nachdem sie Monate lang auf dem Ocean umher geworfen und nun auf festem Boden angelangt, ihren rohen Begierden freien Lauf lassen. Indeß der Hamburger ist einmal an dieses schmutzige Getreibe gewöhnt, welches dem Fremden einen so großen Ekel und Widerwillen einflößt. Er geht ruhig und berechnend, theilnahmslos über den Hamburger Berg, und die Uhlanen erhalten die Ordnung und hauen mit flachem Säbel auf die Menschenhorde ein, wenn es einmal zu toll wird und hie und da eine Prügelei zum Sturm anschwillt" (Beurmann 1836: 162f). H. Meyer hebt in seiner Beschreibung der Vorstadt vor allem die Prostitution hervor: „Die Bewohner sind größtenteils Schiffer, Handwerker und eine Menge Schenk- und Bordellwirte. Hier in den letzteren, der Venus cloacaria gewidmeten Häusern findet besonders der rohe Matrose die höchsten Freuden des mühevollen Lebens im Branntwein, beim Tanz und in den Ummarmungen feiler Nymphen der niedrigsten Klasse, welche ihn oftmals, wenn er in Gesellschaft seiner jauchzenden Brüder aus einem der vielen Brauhäuser Altomas taumelnd und lallend zurückkehrt, auf einmal um den Lohn vieler mühsam durchgearbeiteter Monate bringen. Diese Häuser, welche durch die in den immer geöffneten Thüren fast halb entkleidet stehenden Damen mit ziegelroth geschminkten Gesichtern, und durch die abscheuliche Musik schon ganz zerfiedelter Geigen, die Vorübergehenden einladen, stehen besonders zur Herbstzeit in ihrem höchsten Glanze, alsdann der Matrose abgelohnt wird" (Meyer 1836).

St. Pauli etablierte sich früh als Vergnügungs- und Rotlichtviertel. Zunächst für die St. Paulianer selbst. Aufgrund der Torzeiten konnten sie keine Abendveranstaltungen in Hamburg besuchen, so dass sich direkt vor den Toren der Stadt Theater und Zirkusse und andere „Spielbuden“ etablieren konnten. Gleichzeitig duldete Hamburg diese Rolle auch für die Etablierung eines Vergnügungsviertel für die Hamburger selbst, mussten sie es nicht in ihrer eigenen Stadt zulassen. Die Etablierung der Prostitution an diesem Ort ist darüber hinaus in direkter Abhängigkeit zur Schifffahrt zu sehen. Der Hamburger Senat sah in den damals aufblühenden Dampfschiffen eine Gefahr für die im Hamburger Hafen ankernden Segelschiffe. Dampfschiffe mussten außerhalb der Stadt am Hafen „Beim Jonas“ vor St. Pauli (heute St. Pauli Landungsbrücken) festmachen. Auch hier verfuhr die Stadt wieder nach dem Prinzip der Auslagerung von Störfaktoren. In diesem

Fall erlebte St. Pauli dadurch jedoch einen ungeahnten Aufschwung: *„Mit den Dampfschiffen kamen die Matrosen und St. Pauli wurde zum Vergnügungsviertel. Kneipen und andere Etablissements schossen wie Pilze aus dem Boden“* (www.hamburg-st-pauli.de). Die vorher verbreiteten Buden, der zentrale Platz der Reeperbahn heißt heute noch Spielbudenplatz, wurden durch feste Häuser für Theater, Zirkus, Trinkhallen oder andere Amüsierbetriebe ersetzt.

Diese Entwicklungsgeschichte prägte den Stadtteil nachhaltig und ist in vielen Grundzügen bis heute erhalten geblieben. Dazu gehört auch die Willkür, Recht- und Schutzlosigkeit, der das Gebiet unterlag. Sie drückte sich bereits vorher in der mehrfachen teilweisen oder totalen Zerstörung des Viertels aus. Der Hamburger Berg lag als ursprünglich hügeliges Gelände im wahren Sinne des Wortes im Schussfeld und wurde dadurch mehrfach „geschliffen“. Im 17. Jahrhundert fielen durch die Stadt Hamburg, die für die Verstärkung ihrer Befestigungswälle Baumaterial und freies Gelände benötigte, Teile der Ansiedlungen und zahlreiche Hügel zum Opfer. Der Hamburger Berg selber wurde auch der besseren Sicht wegen nahezu eingeebnet. Anfang des 19. Jahrhunderts im Winter 1813/14 wurde er abermals durch französische Truppen vollständig zerstört. Die napoleonischen Truppen hatten die Stadt besetzt und wollten ebenfalls ein freies Feld zur besseren Verteidigung haben. Nach dem Abzug der Franzosen erfolgten sehr schnell ein Auf- und Ausbau. Bereits 1820 war der vorherige Zustand wieder hergestellt.

Das Schicksal der „Verbannung des Störenden“ und die immer wieder waltende Willkür im Umgang mit ihm, bis hin zur völligen Zerstörung drückt eine tiefe Nichtwertschätzung des Stadtteils und seiner Bewohner von Seiten Hamburgs aus. Das ließ zugleich ein gemeinsames Empfinden der Bewohner St. Paulis, von der Staatsmacht im besten Fall nur vernachlässigt, jedoch nur zu oft direkt bedroht zu werden, zurück. Die immer wieder notwendige Aneignung von Raum war geprägt von einem oftmals aus der Not geborenen Durchhaltevermögen und notwendigen Bereitschaft zum Widerstand gegen die drohende Verdrängung, waltende Willkür, Enteignung und Zerstörung. So gilt St. Pauli seit jeher als von Aufständen und Unruhen geprägt: während der deutschen Revolution von 1848 kam es nach einer von 1000 Männern und Frauen besuchten Demonstration gegen die Torsperre am Millerntor zu einem Aufruhr, als Reaktion auf rechtliche und soziale Ausgrenzung der Vorstadtbewohner (vgl. Lange 1995: 57); während des Österreichisch-Preußischen Kriegs gegen Dänemark 1864, als auf der Reeperbahn österreichische Soldaten von der Bevölkerung angegriffen wurden, während des Hafendarbeiterstreiks 1896 oder am 19. April 1919, als es in Solidarität mit der Münchener Räterepublik zum Sturm auf verschiedene Polizeiwachen sowie zu Plünderungen durch die hungernde Bevölkerung kam. Auch zum Ende der Weimarer Republik kam es hier wiederholt zu Schießereien zwischen dem

Rotfrontkämpferbund und der SA. Diese Ereignisse führen bereits auf die nächste TRADITION die des Widerstands hin, denn der Widerstand war in diesem Gebiet überlebenswichtig.

Widerstand und eigener Weg

Park Fiction basiert auf einer TRADITION des Widerstandes. Eine TRADITION der Benachteiligung und Ausgrenzung, wie im vorangegangenen Punkt beschrieben, bedeutet nicht gleichzeitig, dass daraus ein Aufbegehren entsteht, dazu bedarf es weiterer bestimmter planungsräumlicher Wirkungskräfte.

Das Leben in der „Gefahrenzone“ führte zu einem Widerstandsgeist, der für St. Pauli charakteristisch ist. Die Rechtlosigkeit und Willkür, der das Gebiet unterlag, hat sich tief in die Vita St. Paulis eingeschrieben. Denn damit einher ging die Notwendigkeit, sich immer wieder zur Wehr zu setzen, insbesondere gegen Hamburg, um die eigene Lebensgrundlage zu verteidigen und zu verbessern. Das viel beschworene Gemeinschaftsgefühl der St. Paulianer hat hier seine Wurzeln. Das Lagerdenken in die Unterscheidung „Stadt Hamburg“ und „wir in St. Pauli“ besteht bis heute.

St. Pauli gilt seit jeher als aufständisch und aufrührerisch, was an verschiedensten historischen Ereignissen nachvollzogen werden konnte. Diese planungsräumliche TRADITION des Widerstands ist auch heute präsent. Die Hausbesetzerszene um die Hafestraßenhäuser, auf die im Verlauf noch tiefer eingegangen wird, kann im Besonderen dafür stehen. St. Pauli beheimatet die Szene-Viertel der Stadt und ist ein Ort linker – oft radikaler – Widerstände. Neuere Auseinandersetzungen um die praktizierte Stadtentwicklung wurden genannt und setzen planungsräumliche TRADITIONEN des Widerstandes an anderen Stellen in der Stadt fort.

Die Rechtlosigkeit, der das Gebiet einst unterlag, besteht an einigen Stellen noch heute. Insbesondere die Prostitution, hohe Kriminalitätsraten und Drogenszene stehen dafür. Die tagtägliche Konfrontation der in St. Pauli Lebenden scheint dabei von Seiten der Stadt Hamburg akzeptiert. Ein Zustand der in keinem anderen Stadtteil denkbar wäre.

Forderungen zu erheben bedeutet auch, soweit ein Selbstvertrauen entwickelt zu haben, dass man Forderungen auch durchsetzen kann. Die Gewissheit, siegen zu können oder Erfolge zu haben, ist dabei elementar. Die planungsräumliche TRADITION des Widerstands beinhaltet sowohl die Erfahrungen und Gewissheiten, dass man sich aufeinander verlassen kann und auch Mittel und Strategien kennt, mit denen der Widerstand zu leisten ist. Die TRADITION des Widerstands

hat für Park Fiction die Grundlage geschaffen, sich für einen Park anstelle einer Bebauung einzusetzen.

Die Offenheit Altonas: Gegenüber der Ausgrenzung durch Hamburg, die das Gebiet Hamburger Berg erfuhr, stand die Offenheit Altonas. Altona entstand um 1535, einem Zeitpunkt, zu dem Hamburg bereits Reichsstadt und einer der ersten Börsenstandorte Deutschlands war. In Folge des Wachstums der benachbarten Stadt Altona, die 1664 durch den Dänischen König Friedrich III ihr Stadtrecht erhielt, kam es immer wieder zu Konflikten zwischen den beiden Städten etwa um Weide- oder Münzrechte. Der in Hamburg verwendete Begriff „al to nah“ (plattdeutsch: viel zu nah) ist Ausdruck dieser Konkurrenzsituation. Zwischen Hamburg und Altona befand sich nicht nur eine städtische, sondern auch eine Landesgrenze. Altona war lange unter dänischer Verwaltung. 1640, nachdem die ansässige schauenburgische Linie Pinneberg-Holstein ausgestorben war, fiel Altona an das Herzogtum Holstein und damit an den jeweiligen dänischen König. Dieser ist zugleich König von Dänemark und Herzog von Holstein und somit Lehensnehmer des Kaisers des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation. Aus diesem Grund war Altona zwar bis 1806 deutsch und bis 1864 holsteinisch, stets aber unter dänischer Verwaltung mit allen sich daraus ergebenden Angleichungen, wie z.B. des geltenden Rechts und der Währung. Als Ergebnis des Krieges zwischen Dänemark und Preußen/Österreich verlor Holstein 1864 seine politische Eigenständigkeit und wurde preußische Provinz Schleswig-Holstein. Seit 1946 bildet es gemeinsam mit dem Landesteil Schleswig das Bundesland Schleswig-Holstein. Gegenüber Hamburg galt Altona immer als die tolerantere und offenerere Stadt, diese Atmosphäre hat sich bis heute gehalten. Die jüdischen Begräbnisplätze oder die Straßennamen Kleine bzw. Große Freiheit, die von Altona zur Erinnerung an Religions- und Glaubensfreiheit angelegt wurden, veranschaulichten dieses Klima der Toleranz in Altona auch auf dem Stadtplan. Diese Straßen wurden, wie bereits angemerkt, 1938 dem Stadtteil St. Pauli zugeordnet. Auch das Wappen von Altona, das ein geöffnetes Tor enthält, symbolisiert die im mehrfachen Sinne zu verstehende Offenheit Altonas. Dabei war es bewusstes Programm, dass politisch oder religiös Verfolgte ebenso wie Menschen, die aus wirtschaftlichen Gründen anderswo nicht geduldet wurden, in Altona Aufnahme fanden: holländische Reformierer, Hugenotten, Mennoniten, Juden, unzünftige Handwerker, von den napoleonischen Besatzern vertriebene mittellose Bewohner Hamburgs, aber auch längst vergessene Sekten wie Adamiten, Gichtilianer oder Separatisten. Sie genossen die geistige wie ökonomische Freiheit, die Altona ihnen bot und trugen gemäß dem Kalkül des dänischen Königs ihrerseits vielfach zu einer dynamischen Entwicklung der Stadt bei: *„Für die Dänen bedeutete die Verleihung des Stadtrechts in erster Linie eine Maßnahme zur Stärkung Alto-*

nas gegenüber Hamburg, da sie freilich die Konkurrenz zu Hamburg im Sinn hatten“ (www.asfpg.de). In Altona setzte man dabei weniger auf die Befestigung der Straßen und den Bau prachtvoller Häuser als vielmehr auf das, wie man heute vielleicht sagen würde, „Humankapital“, um Hamburg ein wirkungsvolles Gegenüber zu stellen. Die Bürger der Stadt Altona genossen spezielle Privilegien wie "Ansiedlungsfreiheit für Jedermann", "vollkommene Religionsfreiheit" und "Gewerbefreiheit ohne Zunftzwang". Aufgrund der Vereinbarung, dass in Altona Zollfreiheit gelten sollte, entstand in der Stadt einer der ersten Freihäfen Europas. Die dänische Politik bewirkte ein stetiges Bevölkerungswachstum und einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung: Werften, Reepschlagereien, Segelmachereien und Ankerschmieden siedelten sich an. Auch in Kultur und Wissenschaft war Altona seiner Nachbarstadt Hamburg teilweise voraus. 1710 zählte Altona bereits 12.000 Einwohner und war nach Kopenhagen die zweitgrößte Stadt im dänischen Gesamtstaat (vgl. http001). Der großen Meinungsfreiheit, die in Altona herrschte, kann auch zugeschrieben werden, dass sich die Stadt im 17. Jahrhundert zu einem wichtigen Pressestandort entwickelte (vgl. ebenda). Entsprechend der offenen Haltung Altonas sind auch die 6 Stadttore, die seit 1740 Altona von der Hamburger Vorstadt „Hamburger Berg“ trennen, eher offene Grenzmarkierungen als Einlassbeschränkungen. *„Die Bezeichnung "Pinnas Thor" als Straße zur "1[t]e[n] E[infahrt]" nach Altona findet sich auch auf einem Plan Altonas aus dem Jahre 1802. Weitere Durchlässe zwischen der "Vorstadt Hamburger Berg" bzw. St. Pauli und der – dänischen bzw. preußischen – Nachbarstadt Altona waren das Juden- oder Schlachterbudentor, Trommel-, Nobis- und Hummeltor sowie ein unbenanntes Tor an der Großen Gärtnerstraße (heute Thadenstraße). Es handelte sich nicht – wie bei den Hamburger Stadttoren – um massive Sperren, sondern i.a. um Pforten oder Schlagbäume, die zu fast jeder Zeit passiert werden konnten. Zudem gab es im Verlauf der Stadtgrenze eine Reihe weiterer Verbindungen ohne Tore oder Kontrollen, so dass St. Pauli mit der Nachbarstadt räumlich enger verbunden war als mit der Hamburger Kernstadt“ (Neddermeyer 1832: 22).*

Der „eigene Wege“: Die Forderung nach einer eigenen Planung war bereits mit der Forderung nach einem Park erklärtes Ziel. Gleichzeitig zeichnete sich der gesamte Planungsprozess Park Fiktion durch einen sehr eigenen Weg aus, der von den Aktivisten selbst gestaltet wurde. Dieses Vorgehen beruht auf einer TRADITION des „eigenen Weges“. Die Lage des Gebietes vor und zwischen zwei Städten wurde als „Grauzone“ zwischen Legalität und Illegalität beschrieben. Bürgerliche Lebenswege waren hier oft versperrt oder auch nicht angestrebt. Vorgegebene Wege waren in St. Pauli oft nicht möglich. Hier fanden sich Andersdenkende und Ausgeschlossene ein. Nicht nur der Hafen brachte ver-

schiedenste Nationalitäten, Religionen und Kulturen. Hinzu kam die Offenheit Altonas, die ein freies, selbstbewusstes Denken und Handeln beförderte und das Gebiet prägte, welches in besonderem Maße Freiräume für andere Lebensentwürfe bot. Diese planungsräumliche TRADITION des „eigenen Weges“ kann bis ins heutige St. Pauli verfolgt werden. Die enge Bindung und Prägung durch den Hafen besteht im kollektiven Gedächtnis nach wie vor und auch die besondere heterogene Bevölkerungszusammensetzung ist weiterhin Realität. Gleichzeitig steht St. Pauli heute für ein hohes Maß an Toleranz gegenüber Andersdenkenden. Alternative Lebensentwürfe lassen sich hier nach wie vor einfacher realisieren als in anderen Gebieten der Stadt. Der Anspruch nach Autonomie und Selbstbestimmung zeigt sich auch hier wieder besonders gut an der Hausbesetzerzene, deren Rolle beschrieben wurde. Für „eigene Wege“ steht aber auch in besonderem Maße die im Planungsprozess wichtige Musik- und Kunstszene, die im unmittelbaren Parkgebiet einen wichtigen Anker durch den Pudels Club hat. Die planungsräumliche TRADITION „des eigenen Weges“ hat gegenwärtig auch bisher weitgehend unbekannte Prozesse für St. Pauli eingeleitet. „Ein eigener Weg“ steht heute auch für Kreativität und Gestaltungsfreiräume neuer Berufsgruppen, wie der Medien- und Werbebranche. Kennzeichen die gegenwärtig von einer neuen urbanen Bevölkerung nachgefragt werden und St. Pauli nachhaltig verändern. Park Fiction gilt heute nicht mehr als Opposition, sondern ist geradezu Sinnbild für diesen Wandel.

St. Pauli heute: Die beschriebenen Entwicklungen finden ihre Fortführung im heutigen St. Pauli. St. Pauli gilt heute noch als „Grauzone“, in der Rotlicht und Zwielfichtiges gedeihen, als Ort für Gestrandete, Ausgestoßene, Unbeugsame, ein Ort von Unzucht und Verbrechen. Für St. Pauli sind in der Statistik 2008 609 Straftaten pro 1000 Einwohner verzeichnet (vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2008). Das Hamburger Abendblatt bringt in seiner Ausgabe vom 3. März 2006 die Kriminalitätsraten Hamburgs so auf den Punkt: *„Besonders auffällig sind dabei zwei der insgesamt 121 Stadtteile der Hansestadt: St. Pauli und St. Georg. Mit jeweils gut 16.000 Straftaten bilden diese dicht bewohnten Stadtteile das absolute Spitzenduo, dem die Altstadt (rund um die "Mö"), Billstedt und Wilhelmsburg erst mit einigem Abstand folgen. Eine traurige Entwicklung, die sich schon seit Jahren in der Statistik der Polizei niederschlägt“* (Denso 2006). Die Reeperbahn, die im Besonderen für diesen Ruf steht, ist eine von Deutschlands berühmtesten Straßen mit vielfältigster Gastronomie, Theater-, Club- und Musikszene und prägt den Stadtteil als Ausgehort und Touristenmagnet. Verstärkt wird die Nutzung als Ausgehstadtteil dadurch, dass in einem festgelegten Teilgebiet keine Sperrstunde für Gastronomie gilt. Darüber hinaus befinden sich im Stadtteil Plätze für Großveranstaltungen für ganz Hamburg, wie

der Spielbudenplatz und das Heiligengeistfeld, durch die St. Pauli regelmäßig mit Menschenmassen überflutet wird, und nicht zu vergessen das Millertorstadion, Heimatstadion des FC St. Pauli. Dieser Verein ist aufs Engste mit seinem Stadtteil verbunden und hat im Besonderen den Ruf St. Paulis Seele zu verkörpern – unter dem Vereinseblem des Piratentotenkopfs findet der gemeinsame Kampf des Underdog – Slogan „you will never walk allone“ statt. Sich für eine gemeinsame Sache zu solidarisieren, ist, ohne hier eine messbare Zahl angeben zu können, stark ausgeprägt.

St. Pauli lässt sich durch eine hohe Identität seiner Bewohner mit ihrem Stadtteil (hier lebten 2007 ca. 27.700 Menschen) kennzeichnen. In allen Interviews und weiteren Raumerhebungen zum Planungsprozess zeigte sich eine hohe Orts- und Stadtteilzugehörigkeit, die zum Teil geradezu den Charakter einer Glaubensgemeinschaft annimmt. Hier herrscht – in Hamburg unvergleichlich – nach wie vor ein „die“- (Stadt Hamburg)- und „wir“- Gefühl bei vielen Bewohnern vor. Dabei ist die traditionelle Benachteiligung auch heute noch an Zahlen festzumachen. Der Stadtteil gehört zu den ärmsten Hamburgs, nur um zwei Kennzahlen zu nennen: Hier leben 2008 18,3% Hartz IV-Empfänger, deutlich mehr als in der Gesamtstadt (11,7) und 27,1 % Ausländer, in der Gesamtstadt dagegen 14,8% (vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2008). Eines der stärksten Argumente für den geforderten Park war die starke Benachteiligung des Viertels.

St. Pauli und Hafen sind nicht zu trennen. Die direkte Lage an der Elbe bestimmte jahrhundertlang das Leben. Die Bedeutung für den Stadtteil änderte sich dabei über die letzten Jahrzehnte grundlegend. Der Strukturwandel in den letzten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts traf den Stadtteil besonders schwer, weil viele Beschäftigte der traditionellen Hafenwirtschaft in St. Pauli lebten und leben. Die zunehmende Technisierung und der rasant ansteigende Containerumschlag hat zu drastischen Beschäftigungsrückgängen insbesondere in den Bereichen der einfachen Hafendarbeitertätigkeiten geführt. Mit diesem Strukturwandel einher geht in jüngerer Zeit auch ein Imagewandel hin zu einem schicken, sauberen St. Pauli. Seit spätestens den 1990er Jahren wird St. Pauli zunehmend als buntes urbanes Viertel entdeckt, in dem sich Arbeiten, Wohnen, Leben verbinden lassen und in dem das für eine neue Dienstleistungsgesellschaft notwendige urbane Milieu jetzt nicht mehr nur von „Ausgestoßenen“ nachgefragt wird. In Nachbarschaft zum Antoni Park entstand in den letzten Jahren das so genannte „Brau-Quartier“ auf dem Gelände der ehemaligen Bavaria St. Pauli-Brauerei, (Hauptmarke Astra). 2004 wurde die dort ansässige Brauerei abgerissen. An ihrer Stelle entstand ein schicker hochpreisiger Komplex mit gestylten Plätzen, Stadtwohnungen, Büros und Luxushotels in innenstadt- und hafennaher Lage. Diese Entwicklungen führen auch zu extremen Mietanstiegen (vgl.

Handlötgen 2009). Mietkosten variieren aber nach wie vor von Block zu Block stark. Weitere Großprojekte sind geplant oder befinden sich im Bau. Darunter die von Hadi Therani geplanten „Tanzenden Türme“ als neues Entree der Meile, das Areal um eine fast schon legendäre Tankstelle an der Reeperbahn ist bereits in Investorenhand.

Die Veränderungen im Viertel verlaufen nicht konfliktfrei und ohne Widerstände. Die gefühlte Solidarität unter den St. Paulianern – Stövesand: *„Es hat die Leute schon immer interessiert was hier passiert“* – mündete auch hier in konkreten gemeinsamen Widerstand: z.B. vor der Realisierung des „Brau-Quartiers“ oder der Kampf um den Erhalt des Hafenkrankehauses Ende 1996 bis Anfang 1997, der auch für den Park Fiction Prozess entscheidend war. Denn in einer Phase, als es so aussah, als ob der Park nicht durchzusetzen sei, entwickelten sich unabhängig davon massive Proteste gegen die vorgesehene Schließung des Hafenkrankehauses von St. Pauli, die als Sozialabbau interpretiert wurde und deren Proteste das gesamte Viertel erfassten, bis hin zur Besetzung von Teilen des Krankehauses. Daraus erwuchs eine Gesprächsbereitschaft von Seiten der Stadt, die auch auf Fragen zum Park ausgeweitet wurde. Im weiteren Verlauf der Arbeit wird auf diese Phase des Planungsprozesse noch genauer eingegangen. Aktuell zeigt sich der Widerstand gegen die zunehmende Gentrifizierung und Übernahme St. Paulis durch die so genannte „Latte-Macchiato-Front“ an verschiedenen Stellen. Zum Beispiel besteht ein Aktionsnetzwerk gegen die zunehmende Privatisierung elbenaher Flächen durch sogenannte Beachclubs: „Strand für alle statt beachclubs für wenige“, so der Slogan der Protestler (vgl. <http://esregnetkaviar.wordpress.com>). Oder es entstand jüngst ein Film „Von Perlenketten und Platzverweisen“, der die Sicht der angestammten Bevölkerung von St. Pauli zu den neusten Entwicklungen aufnimmt und aktuelle Gentrifizierung thematisiert (vgl. Bude/ Sobczak 2009). 2010 gehen die Auseinandersetzungen, die in Zusammenhang mit Park Fiction gestellt werden können, um das Bernhard-Nocht-Quartier (vgl. www.no-bnq.org) das Frappant Gebäude (vgl. <http://frappant.blogsome.com>) oder das Gängeviertel (vgl. <http://das-gaengeviertel.info>).

Ins Bild passend sind in St. Pauli einige der traditionell „linken“ oder Szene-Viertel der Stadt gelegen. Neben dem Kiez, damit ist das Areal um die Reeperbahn gemeint, sind das das Schanzen- und Karolinentviertel. Seit 2009 ist das Schanzenviertel ein eigener Stadtteil. Z.B. befindet sich die „Rote Flora“, das hamburgische Zentrum und Veranstaltungsort für Linke, das auch immer Schauplatz für Auseinandersetzungen mit der Staatsmacht war, im Schanzenviertel in der Straße am Schulterblatt. Entlang des Schulterblatts verläuft die einstige Grenze zwischen Altona und Hamburg.

Das beschriebene Bild zeigt sich auch an Wahlergebnissen. Zur Wahl der Hamburger Bürgerschaft 2008 erhielt die regierende CDU nur 15,3 % der Stimmen in St. Pauli, hamburgweit jedoch 42,6%. Auch hier kann wieder eine entwicklungsgeschichtliche Linie gezogen werden. St. Pauli war von jeher ein Sammelbecken von Menschen, die außerhalb oder am Rande der Gesellschaft standen und hier ihre Nischen fanden, unkonventionell zu leben oder leben zu müssen. Ähnliches gilt, wie beschrieben, für Altona die immer als die offenerere Stadt gegenüber Hamburg galt und gilt. Die Freiheit, für die Altona, einst stand, hat sich bis heute zum Teil bewahrt. Nicht nur in der von Hamburg unabhängigen Phase konnten hier eher alternative Lebensmodelle oder „eigene Wege“ verwirklicht werden. Es verwundert daher nicht, dass auch noch heute in St. Pauli und Altona sich alternative Lebensstile stärker verwirklicht haben.

Die angesprochenen starken Veränderungen von St. Pauli lassen sich auf diese Prägungen zurückführen, nur dass die ehemalige Stigmatisierung plötzlich interessant geworden ist und unkonventionelle, unorthodoxe Lebensstile als Ambiente heute zunehmend nachgefragt werden – wenn auch meist als Kulisse. *„Wir sind drin und wir gucken uns das an. So wie im Zoo oder in so einem Panorama-restaurant“* empfindet Christoph Schäfer, einer der ehemaligen Parkaktivisten, diese neueren Entwicklungen (nach Holm 2009: 18; vgl. auch *„Not In Our Name, Marke Hamburg!“* www.buback.de/nion/)

6.1.3 Park Fiction KONNEXE

Netzwerk Park Fiction

Park Fiction wurde getragen von einer Vielzahl von unterschiedlichsten Personen, die vornehmlich aus dem direkten Parkumfeld stammten. Dabei bestanden unter den Einzelnen lose bis sehr enge Verbindungen, die sich mit Verlauf des Planungsprozesses immer wieder veränderten und erweiterten. Der Kern bestand aus einer Gruppe von etwa 8–10 Personen, die eine besondere Rolle im Planungsprozess spielten. Die Akteure waren wiederum eingebunden mit ihren individuellen Bezügen, ihrem persönlichen Umfeld, ihrer Institution oder Zugehörigkeit zu bestimmten Gruppen. Zusammen bildeten sie ein Geflecht oder Netzwerk das einen kollektiven Planungsprozess hervorbrachte. Der Hafenrandverein spielte dabei eine besondere Rolle, über ihn organisierte sich in der Anfangsphase der Zusammenschluss aus dem Viertel.

So bedeutend die direkten Zusammenschlüsse und Bekanntschaften im Stadtteil waren, genauso entscheidend waren die Anschlüsse an übergeordnete Kontexte, wie Stadtpolitik und Verwaltung. Aber auch die Möglichkeit, in kurzer Zeit viele Sympathisanten zu mobilisieren. Dies erfolgte sowohl über den Anschluss an die

Musikszene aber auch über Stadtteilstefte oder kirchliche Veranstaltungen. Gleichzeitig bestand immer auch ein direkter KONNEX zu den vermeintlichen Gegnern. Ohne die Unterstützung aus Teilen der Hamburger Behörde und Politik, insbesondere der Kulturbehörde, hätte der Planungsprozess einen anderen Verlauf genommen.

Die HafensraÙe – Verstetigung einer Widerstandskultur: In direkter Nachbarschaft zum heutigen Park liegt die HafensraÙe, ohne die die KONNEXE nicht zu verstehen sind. Mit HafensraÙe ist nicht nur die StraÙe gemeint, sondern eine Reihe von ehemals besetzten Häusern, um die in den 1980er Jahren erbittert gekämpft wurde und die zur damaligen Zeit bundesweit als Symbol für linken Widerstand galten. Die Auseinandersetzungen furhten zu einem Stadtentwicklungsstillstand in ihrem Umfeld, das sich auch auf die heutigen Parkflächen bezog. Das Areal, in dem sich heute der Park befindet, war Anfang der 1990er Jahre weitgehend eine Brachfläche. Die HafensraÙe, das heiÙt die Geschichte und Erfahrungen im Viertel durch die Auseinandersetzungen um die ehemals besetzten Häuser, waren von zentraler Bedeutung für Park Fiction und seine KONNEXE, d.h. für die Energie oder Dynamik, die den PLANUNGSRAUM zu einem Gebilde macht.

Dass die HafensraÙe zum Inbegriff für besetzte Häuser und Widerstand gegen staatliche Vorgaben und für selbstbestimmtes Leben wurde in den 1980er Jahren, ging einher mit einer langjahrigten oft gewalttätigen Auseinandersetzung um diese. Es handelte sich bei den Häusern um eine gründerzeitliche Huserzeile, die direkt am Elbhang liegt. Planungen der 1970er Jahre sahen hier einen Abriss und den Neubau von mehrgeschossigen repräsentativen Gewerbebauten vor. Bevor die Häuser ab 1981 schrittweise besetzt wurden, standen sie leer oder waren zum Teil noch vermietet. Sie gehörten zu diesem Zeitpunkt der SAGA, einer städtischen Wohnungsbaugesellschaft. Ein Gutachten sah den Abriss aufgrund von Unbewohnbarkeit und zu hohen Instandsetzungskosten vor. Dies wurde im Verlauf der Auseinandersetzung immer wieder angezweifelt. Anfang 1982 wird die Besetzung erstmals publik und es kommt zu Auseinandersetzungen zwischen der Eigentümerin und den Besetzern, in deren Folge befristete Mietverhältnisse geschlossen wurden, die weitgehend über den gesamten Zeitraum der Auseinandersetzung fortbestanden, auch wenn öffentlich die gesamte Auseinandersetzung immer nur als Besetzung deklariert wurde. 1983 entsteht ein Wandbild an den Häusern, das nach auÙen unmissverständlich die Besetzung und die Forderung nach „selbstbestimmtem Leben“, so eine zentrale Forderung der Aktivisten, dokumentiert. Die Hamburger Presse befördert das Thema entsprechend. Die Entrüstung in Hamburg war groÙ. In diese Zeit fallen auch Solidaritatsbekun-

dungen mit Gefangenen der RAF (Rote Armee Fraktion). Nach einer Zeit, in der die Bundesrepublik schwer durch die RAF erschüttert war, bestand allerorts die Angst vor neuer terroristischer Aktivität. Während der so genannten „Silvestertage“ der Hafensstraße, eine Mischung aus politischen Treffen und weiteren Veranstaltungen wie Konzerten, kam es zu Forderungen nach Hafterleichterungen für RAF-Gefangene. Andere politisch-gesellschaftliche Themen und Konflikte der damaligen Linken Szene wurden ebenfalls immer wieder aufgegriffen. Die Hafensstraße stellt über Hamburg hinaus einen Kristallisationspunkt für linken, meist radikalen Widerstand dar. Der Bezug zur RAF und der Linken Szene hatte zur Folge, dass dies immer wieder als Grundlage für staatliche Repressionen, wie Hausdurchsuchungen, eingesetzt wurde. Ausgangspunkt war das Argument, in den besetzten Häusern entstehe ein rechtsfreier Raum – eine „Grauzone“. Ein Vorwurf, der als eine der schärfsten Waffen für die Begründung von Räumung und Abriss eingesetzt wurde. Die Verbindung zu den damals radikalsten und gefürchteten gesellschaftlichen Kräften war sowohl eine Stärke als auch eine Schwäche der Hafensstraße. Die aufgeheizte politisierte Stimmung, mit der man ein Für und Wider begründete, rief sowohl Sympathisanten als auch Gegner auf den Plan und entwickelte sich zum über Hamburg hinausgehenden Politikum. Der Umgang mit der Hafensstraße war nie nur ein lokalpolitisches Thema, sondern immer auch Seismograf der politischen Großwetterlage in Hamburg und der damaligen Bundesrepublik. Klaus von Dohnany, damaliger Bürgermeister, stand in dem Ruf, durch fehlende Staatsräson gegenüber der Hafensstraße zu Fall gebracht worden zu sein, indem er vermeintlich zu zögerlich agierte. Keine Partei wollte zu jener Zeit in Verruf geraten, gegenüber RAF-Sympathisanten nachgiebig zu sein oder sogar mit ihnen zu kooperieren. Dadurch erlangte die Hafensstraße selbst einen legendären Ruf, die die Macht hatte, sogar einen Bürgermeister stürzen zu können. Um die Stimmung der damaligen Zeit wiederzugeben, nachfolgend ein Zitat von Hanns-Eberhard Schleyer, Sohn des von der RAF ermordeten Arbeitgeberpräsidenten Hanns-Martin Schleyer: *„Unser Land wollte sich nicht von Terroristen erpressen lassen und hat dafür Menschen geopfert. Muss jedoch nicht die auch für die Identifikation des Einzelnen notwendige Autorität des Staates Schaden nehmen, wenn man sich etwa die unsäglich entwürdigenden Verhandlungen des Hamburger Senates mit den Hausbesetzern der Hafensstraße betrachtet? Wie anders sind Verträge zu beurteilen, die nur unter Androhung der Fortführung von Gewalt zustande kämen? Dies alles spielt sich vor den Häusern ab, die mit den verzerrten Darstellungen der Opfer des Jahres 1977 versehen sind“* (In Welt am Sonntag 06.09.1987 nach Hermann, Lenger et al. 1987: 246). Zur Einordnung dieser Stimme und der damaligen Stimmung und ihrer Auswirkung auf die Entwicklungen im Gebiet kann aus einem Interview mit dem Pastor der St. Pauli Kirche zitiert werden: *„Das kann sich*

heute keiner mehr vorstellen, die Hafensstraße wurde mit einem fast religiösen Fanatismus bekämpft. Das und auch Park Fiction sind davon nicht zu trennen, deshalb hat das auch so gestolpert, hier wurde ja nichts in Hafensstraßennähe investiert, weil kein Politiker am nächsten Tag in der Bild-Zeitung lesen wollte: SPD unterstützt Hafensstraße, so einfach stelle ich mir das vor, ich glaube so einfach war das auch“.

Die Lage spitzte sich immer weiter zu. Im Januar 1985 werden brennende Barrikaden auf der Hafensstraße errichtet. Mit den Ausschreitungen beginnt eine Medienkampagne, in der behauptet wird, verschiedene Personen aus dem Umfeld der RAF würden in der Hafensstraße wohnen. Es folgen verschiedenste Demonstrationen und Aktionen mit teils militantem Charakter, die sich über das gesamte Stadtgebiet erstrecken. Großeinsätze der Polizei fanden nun fast regelmäßig statt. Im Dezember 1986 erreicht die Auseinandersetzung einen neuen Höhepunkt, etwa 10.000 Menschen demonstrieren gemeinsam gegen die bisherige Politik gegenüber der Hafensstraße. Die Proteste erfassten das gesamte Viertel. Es kam zu schweren Ausschreitungen zwischen Polizei und Demonstranten. Prominente Bürger schlossen sich dem Protest mit einer zusätzlichen Unterschriftenkampagne an. Eine Gruppe von Personen die außerhalb der Hafensstraße stand, wie Pastor Christian Arndt von der St. Pauli Kirche oder auch Jan Philipp Reemtsma und weitere erhielten zeitweise ein Mandat von den Hafensstraßenbewohnern, für sie mit der Stadt zu verhandeln. Jan Philipp Reemtsma, übernimmt Kosten für Instandsetzungsarbeiten und bietet auch an, die Häuser zu kaufen und sie den Bewohnern zu übereignen, was jedoch nicht eintritt. 1987: zu dieser Zeit ist Klaus v. Dohnanyi Bürgermeister, Thomas Mirow Senatspressesprecher, und Egbert Kossak Oberbaudirektor, Eugen Wagner Bausenator. Alle favorisieren nach wie vor den Abriss und Neubau des Hafensrands an dieser Stelle, unterstützt mit architektonischen Entwürfen und der Behauptung, Investoren stünden bereit. Doch die Verhandlungen enden in den so genannten Barrikadentagen. Aus ganz Deutschland und angrenzenden EU-Ländern reist die gut vernetzte Autonomenszene an. Eine Bewegung, die vor allem durch ihre militante linke Haltung, Vermummung, uniforme schwarze Kleidung und ihren hohen Organisationsgrad Aufmerksamkeit erhielt. Mit diesem Aufmarsch erhielt die Hafensstraße einen ähnlichen Stellenwert, wie ihn der Widerstand gegen das Wiederaufarbeitungslager in Wackersdorf oder die Startbahn West in Frankfurt am Main bekamen. Zwei Wochen lang riegeln Hafensstraßenaktivisten und Sympathisanten die Gegend um die besetzten Häuser ab, es herrschen bürgerkriegsähnliche Zustände. Die Stadt ist gespalten in Befürworter und Gegner. Abends spielen Bands, der Piratensender Hafensstraße ist auf Sendung, St. Pauli befindet sich im Ausnahmezustand. Die Stadt muss fürchten, wenn sie die Häuser räumt, dass die Situation vollständig eskaliert. „St. Pauli war vereint gegen die Regierung“.

schreibt dazu später Christoph Schäfer (2006: 1), einer der zentralen Park Fiction Aktivisten. Das in Analysen nur schwer zu bestimmende Zusammengehörigkeitsgefühl von St. Pauli und die Bereitschaft zum Widerstand erlebte hier eine unzweideutige Demonstration. Und mit Blick auf Park Fiction sagt Schäfer „14 Tage, die ein Netzwerk hinterließen, und ein Gefühl, was im Viertel St. Pauli möglich war“ (ebenda).

Hier wird die planungsräumliche Wirkungskraft KONNEX deutlich: Protestbewegung, die in direktem Zusammenhang mit den beschriebenen TRADITIONEN „der Benachteiligung und Ausgrenzung“ und „des Widerstands und eigenen Weges“ steht. KONNEX ist die Dynamik und Energie, die einzelne Akteure in Zusammenhang setzt und sie gemeinsam für eine Sache streiten lässt. Dieser KONNEXE wurde maßgeblich mit den Entwicklungen um die Hafensstraße gebildet. In ausnahmslos allen Interviews wurde die besondere Rolle der Hafensstraßenereignisse für die Auseinandersetzungen um Park Fiction hervorgehoben.

Nach den Ausschreitungen kommt schließlich doch ein Kompromiss zustande. Den Bewohnern wird dauerhaftes Wohnrecht und die Instandsetzung zugesichert. In den Folgejahren kommt es immer wieder zu kleineren und größeren Auseinandersetzungen und Hausdurchsuchungen. Ausschreitungen wie die zu den Barrikadentagen verebben in ganz Deutschland. Heute befinden sich die Häuser im Eigentum einer Genossenschaft, deren Anteile bei den Bewohnern liegen. Es besteht ein Entscheidungsgremium, das nach wie vor nach dem Konsensprinzip gemeinschaftlich bestimmt. 2007 kam ein Wohnprojekt-Neubau, das sogenannte „Parkhaus“, an der Bernhard-Nocht-Str. hinzu. Genossenschaftliches Wohnen und Wohnprojekte stellen mittlerweile nicht nur in Hamburg eine Normalität dar und die immer noch bunt bemalten Hafensstraßenhäuser sind eine Touristenattraktion. Unabhängig dieser heutigen Normalisierung hinterließ die Hafensstraße zum Zeitpunkt der Befriedung, d.h. etwa zum Zeitpunkt der Verabschiedung des B-Plans 1994, der als Startschuss für Park Fiction angenommen werden kann, im Viertel die Gewissheit, dass selbst „radikale“ Ideen und eigene Wege möglich sind. Die Ereignisse hinterließen ein Netzwerk von Akteuren, die Widerstand erprobt hatten, und der Gewissheit, dass man sich aufeinander verlassen kann. Nicht nur ein Netzwerk innerhalb einer Protestszene, sondern auch in den Stadtteil hinein und darüber hinaus. Die Ereignisse verband das Viertel überdies mit der Stadt und ihren Entscheidern, d.h. heißt man wurde gehört und ernst genommen, vielleicht sogar gefürchtet mit seinen Forderungen. Die Geschichte führte überdies auch auf vielfältigen Ebenen zu Beziehungen zu politischen und behördlichen Entscheidungsträgern, die im Fall von Park Fiction von Bedeutung wurden. Gleichzeitig standen die Ereignisse immer in Beziehung mit einer übergeordneten politischen Sphäre oder Stimmung. Allen Beteiligten war bewusst, dass ein lokaler Protest sehr weite Kreise mobilisieren kann.

Deutlich wird dies beim Blick auf den Planungsprozess. Von Anbeginn an gab es eine direkte Kommunikation mit höchsten Ebenen der Hamburger Verwaltung und Politik. Bereits das erste offiziell bestätigte Treffen zwischen der Parkinitiative und der Stadt fand mit dem damaligen Stadtentwicklungssenator Thomas Mirow statt. Dieser war während der Hafendraßenaueinandersetzen bereits Senatssprecher.

Der Hafendraßverein: Anknüpfend an die Ausführungen zur Hafendraß, spielte für Park Fiction der so genannte Hafendraßverein eine zentrale Rolle. Über seinen Rahmen fanden insbesondere während der Anfangsphase Austausch und Entstehung einer Gruppe von Aktiven statt, die sich für die Park-Idee einsetzten. Der Hafendraßverein für selbstbestimmtes Leben und Wohnen auf St. Pauli e.V., wie er gänzlich heißt, wurde am 03.09.1991 offiziell ins Leben gerufen. Bei der Gründungsversammlung waren ca. 40 Personen anwesend, die sich für Belange im Viertel einsetzen wollten (vgl. Hafendraßverein 1991c). Der Name entstand in Anlehnung an die Hafendraß GmbH, diese wurde von der Stadt Hamburg gegründet, um den Abriss der Häuser der Hafendraß abzuwickeln. Die Stadt Hamburg, bzw. deren Wohnungsbaugesellschaft, hatte dazu die betroffenen Häuser der Hafendraß und weitere in ihren Besitz übergeben. Gründungsanlass waren damit vornehmlich die Auseinandersetzungen um die besetzten Hafendraßstraßenhäuser wie auch um weitere vom Abriss bedrohte Häuser in direkter Nachbarschaft. Im Gegensatz zur Hafendraß, die zum Zeitpunkt der Gründung des Hafendraßvereins weitgehend befriedet war, standen die Entscheidungen für andere Häuser noch aus. Gleichzeitig bestand das Vereinsziel in der Förderung einer Genossenschaft für die besetzten Häuser. Diesen originären Zweck verlor der Verein nach Gründung einer Genossenschaft. Einer der Gründungsmitglieder, der Rechtsanwalt Jens Waßmann vom Verein Mieter helfen Mietern e.V., arbeitete bereits seit Herbst 1986 mit Bewohnern der Hafendraß in politischer und juristischer Hinsicht zusammen, jedoch nie stellvertretend. Der Verein „Mieter helfen Mietern“ diente zunächst auch mit seiner Anschrift als Vereinssitz. Nachdem 1996 das Ziel, dass ein staatlicher Abriss oder Räumung der Häuser nicht mehr möglich und ein dauerhaftes Wohnrecht gesichert erreicht war, trat der Verein „Mieter helfen Mietern“ aus dem Hafendraßverein aus (vgl. Hafendraßverein 1996).

Das originäre Ziel des Vereins war damit zunächst zwar auf die Probleme um die Hafendraß gerichtet. Dieser Zweck spiegelt sich sowohl im Vereinsnamen als auch in der Vereinssatzung wider. Unter §2 Vereinszweck der Vereinssatzung heißt es zum Beispiel: „Der Verein will die Selbstverwaltungsorgane der Bewohner bei den Aufgaben der Hausverwaltung (...) unterstützen und bei der Instand-

haltung der Gebäude behilflich sein (...)" (vgl. (§2, Abs.2 der Vereinssatzung, Hafenrandverein 1991d).

Zur Bedeutung des Hafenrandvereins kann Sabine Stövesand, eine der Parkaktivisten, zitiert werden: *„Es gab natürlich das Hafenstrassen interne Plenum, aber die wichtigen Leute aus der Hafenstrasse waren sehr in den Hafenrandverein integriert, Simone und Klaus aber auch noch einige andere, und als ich hier angefangen habe [1993/94] wurden im Hafenrandverein zu 90% Hafenstrassenthemen besprochen“*. Und weiter führt sie aus, *„es gab immer eine Gruppe, die die Geschehnisse im Viertel politisch mit begleitet haben, das hing an der Hafenstrasse dran, das war der Hafenrandverein“* (ebenda).

Der Hafenrandverein setzte sich von Anbeginn an über die Hafenstrasse hinaus mit Problemen im Viertel auseinander. Nur wenige Wochen nach der Gründung des Hafenrandvereins am 03.09.1991 erfolgte durch diesen am 30.09.1991 eine Einwendung gegen die geplante Bebauung am Pinnasberg (B-Plan Altona-Altstadt 35, 1991). Der Bebauungsplan wurde jedoch nicht beschlossen. Dieser Einspruch enthielt bereits die wesentlichen Forderungen, die 1994 wieder erhoben wurden, als der Bebauungsplan zum Beschluss kam (vgl Hafenrandverein 1991a).

Auch in der Folgezeit verfolgte der Hafenrandverein kontinuierlich die Entwicklungen zum Thema B-Plan Altona 35 (vgl. z.B. Hafenrandverein 1993). Das Thema Park wurde dabei immer auch von der St. Pauli Kirche gefordert, die ebenfalls Gründungsmitglied des Hafenrandvereins war. Bereits von 1981 ist eine Einwendung gegen bestehende Bebauungspläne am Pinnasberg belegt, in der ein Park gefordert wird (vgl. Ev.-luth.-Kirchengemeinde-St.-Pauli 1981). Die Flächen des Kirchengeländes grenzen direkt an das heutige Parkgelände, dass sich die Kirche hier engagierte war daher naheliegend.

Mit dem Hafenrandverein etablierte sich so ein Rahmen zum Austausch von Personen, die im Stadtteil tätig waren und sich mit Themen im Viertel beschäftigten. Die Gründungsmitgliederliste gibt darüber Auskunft, in der sich viele Personen oder Institutionen, die im Viertel leben oder arbeiten, finden. Lediglich fünf bis sechs Personen stammten bei der Gründung direkt aus den besetzten Häusern.

Zu den beteiligten Institutionen gehörten neben der bereits genannten die St. Pauli Kirche, die Gemeinwesenarbeit St. Pauli-Süd (GWA) und die St. Pauli Ganztagschule, wie auch das Kinderhaus am Pinnasberg. Alle Institutionen befanden sich in direkter Nachbarschaft zu der Parkfläche.

Aus den Beteiligten rekrutierte sich dann in der Anfangsphase von Park Fiction die Gruppe von Personen, die sich für die Park-Idee eingesetzt haben.

Die Parkinitiative gründete sich 1994 nach dem Beschluss des Bebauungsplans 35. Deren Mitglieder trafen sich in den Räumen der GWA mit einer gewissen Regelmäßigkeit zu sogenannten „Dienstagstreffen“, die etwa alle 2 Wochen mit 5–15 Leuten stattfanden. Die Zusammensetzung des Vorstands zur Gründung bestand aus folgenden Personen und spiegelt noch einmal Entstehung und Ziel des Hafenrandvereins: Claus Petersen, Simone Borgstede und Matthias Böge, allesamt Bewohner von Häusern der Hafenstraße, Hans Christian Arndt, Pastor der St. Pauli Kirche, Christina Stanke für das Kinderhaus am Pinnasberg, Jutta Reinitzer, Schulleiterin der Ganztagschule St. Pauli und Jenz Waßmann (Rechtsanwalt) für den Verein „Mieter helfen Mietern“ und Volker Doose, ein im Viertel lebender Architekt. Die bei der Gründung im Vorstand vertretenen Institutionen und Personen waren dann auch zentral beim Kampf um den Park. Im Fall der St. Pauli Kirche, dem Kinderhaus wie auch der GWA wechselten jedoch über die Jahre ihre Vertreter. Unabhängig davon setzte sich der Einsatz der darüber Beteiligten fort. Zum Teil wurde gerade durch neue Vertreter die Idee besonders forciert, wie im Fall der Kirche und der GWA, deren Leitung mit Beginn der Parkinitiative wechselte. Gleichzeitig wäre es verfehlt, Park Fiction mit dem Hafenrandverein gleichzusetzen oder darauf zu reduzieren. Insbesondere nachdem deutlich wurde, dass sich Widerstand formierte, gegen die geplante Bebauung anzugehen und für einen Park zu streiten, kamen Personen dazu, die bisher nicht im Hafenrandverein organisiert waren. An vielen Stellen war deutlich, dass sich das Netzwerk aus Sympathisanten für Park Fiction immer wieder neu zusammenschloss. Die Mobilisierung von Vielen und dass Park Fiction im Viertel große Unterstützung fand, war hier zentral. Diese Mobilisierung von Vielen, die sich höchst unterschiedlich immer wieder einbrachten, muss besonders in Verbindung mit der TRADITION des Widerstands und eigenen Weges gesehen werden.

Unabhängig dieser für den Park Fiction wesentlicher Einbindung vieler, traten einige Akteure besonders hervor. Dazu gehörten neben den genannten, die direkt über den Hafenrandverein eingebunden waren, im Viertel lebende Künstler, die mit der fortschreitenden Etablierung der Park Idee hinzukamen. Zu nennen sind hier Christoph Schäfer und Cathy Skene und die Filmemacherin Margit Czenki, die wiederum auch lange für das Kinderhaus am Pinnasberg tätig war. Czenki war jedoch nie Mitglied im Hafenrandverein. Christoph Schäfer schloss sich dem Hafenrandverein später auch an. Der zentrale Kern von Aktiven, mit ganz wenigen Ausnahmen, war also in den Verein eingebunden, was die Untersuchung deutlich belegt hat. Der Hafenrandverein übernahm über den inneren Austausch hinaus auch die Funktion, gegenüber Dritten als Ansprechpartner zu dienen, wie der Stadt und ihren Vertretern. Was für Verhandlungen und die Durchsetzung der Idee notwendig war. Ebenfalls nicht über den Hafenrandverein

als Mitglieder eingebunden aber wichtig für die Durchsetzung, d.h. Mobilisierung von Vielen waren Rokko Schamoni und Schorsch Kammerun, die Betreiber des „Golden Pudel Clubs“ und Mitglieder der Band „Die Goldenen Zitronen“. Der Club ist ein Veranstaltungsort für Musik und gilt als wichtiger Szenetreff in Hamburg. Er befindet sich direkt auf dem heutigen Parkgelände und sollte zunächst auch der geplanten Bebauung weichen. Der Club ist eine „Institution“ in Hamburg.

Hinzu kamen viele Einzelpersonen, meist Anwohner oder Gewerbetreibende, die nicht unmittelbar für einen bestimmten Kreis oder eine Institution standen: wie Ellen Schmeißer (Landschaftsarchitektin), Dirk Mescher, Katrin Bredemaier (Grafikerin), Christopher Mackintosch (Garten liebender Brite), Thomas Ortman, (Buchhändler), um noch diejenigen zu nennen, die in den meisten Interviews noch genannt wurden.

Sie alle gehörten zu einem losen bis sehr intensiven Nachbarschaftsnetzwerk aus Anwohnern, Gewerbetreibenden, Ladenbesitzern oder im Viertel Beschäftigten. Die Verbindungen waren vielfältig. Angefangen über eine generelle Identifizierung als St. Paulianer und seiner Geschichte, über die Netzwerke, die während der Hafestraßenkämpfe entstanden, und andere Bürgerinitiativen im Viertel, wie das Kinderhaus am Pinnasberg, hin zu den im Stadtteil tätigen Institutionen, wie Kirche, Schule, GWA, über losere Verbindungen in der Szene bis zu ganz persönlichen Verbindungen, die sich über Jahre etablierten. Die Dichte der Vernetzung und des Austauschs und des Zusammengehörigkeitsgefühls war, ohne dies in einer Zahl ausdrücken zu können, sehr hoch. Getragen von einem „Gemeinschafts- und Solidaritätsgefühl“.

Alle Genannten wiederum waren in ihre eigenen Netzwerke eingebunden: die Hafestraßeninitiative in das Beziehungsgeflecht ihrer Sympathisanten aber auch in Gegnerbeziehungen; GWA und Schule in den Kreis ihrer Schüler und Elternkreise und durch ihre Verbindungen zur den entsprechenden Behörden und Politikern; die Kirche entsprechend in ihre Gemeinde und ihre institutionellen Verflechtungen; der „Golden Pudel Club“ und die Musikszene; und auch die „Künstlerszene“, die in der Lage war, zum einen Bezüge in die Kulturbehörde und kulturelle Institutionen herzustellen, und zum anderen mit Happenings und anderen künstlerischen Aktionen auf das Projekt aufmerksam zu machen. Alle Akteure waren dabei immer wieder in den Kontext des Stadtteils und seiner Bewohnern integriert, was zur besonderen Verdichtung des Netzwerkes – der KONNEXE – beigetragen hat.

Die vermeintlichen Gegner: Bisher wurde der Blick wesentlich auf die Initiatoren einer Park-Idee gerichtet. Dem gegenüber stand aber immer auch das ursprüngliche Interesse der Stadt an dieser Stelle eine Bebauung zu errichten.

Dieses Interesse vertraten die behördlichen oder städtischen Planungsautoritäten. Hier sind verschiedene Ebenen zu unterscheiden.

Zunächst die Bezirksebene: Hamburg-Mitte und Altona, deren Grenze durch das Plangebiet verläuft. Hamburg ist verwaltungstechnisch in sieben Bezirke unterteilt. Die Bezirke selbst werden wiederum in 105 Stadtteile untergliedert. St. Pauli ist einer davon und gehört heute verwaltungstechnisch zu Hamburg-Mitte. In Hamburg als Stadtstaat besitzen die Bezirke eine gewisse Autonomie, und erledigen einen Teil der kommunalen Aufgaben mit eingeschränkter Selbstständigkeit. Dazu gehört grundsätzlich auch die Stadtentwicklung, die die Bauleitplanung mit einschließt. Die Bezirke besitzen ein eigenes politisches Gremium, die Bezirksversammlung, deren Mitglieder werden auf vier Jahre gewählt. Im untersuchten Fall fiel die Entscheidung für die angestrebte Bebauung aber nicht auf Bezirksebene, sondern in der gesamtstädtischen Bürgerschaft, nachdem die Bezirke zunächst gegen die Verabschiedung des B-Plans zur Bebauung der Hafenkante gestimmt hatten. Die Hamburger Bürgerschaft ist das Landesparlament und damit die oberste Vertretungs- und Entscheidungsebene des Stadtstaates Hamburg. Hier werden Angelegenheiten von gesamtstädtischer Bedeutung verhandelt. Die verwaltungstechnische Ebene über den Bezirken sind ist die Fachbehörde, dazu gehören die Finanzbehörde, die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, die Behörde für Soziales, Familie, Gesundheit und Verbraucherschutz, die Behörde für Kultur, Sport und Medien, die Behörde für Schule und Berufsbildung und andere, um nur die beim Planungsprozess besonders relevanten zu nennen. Anzahl und Zusammensetzung wechseln mit jedem Senat. In einem Flächenland ist dies analog die Landesregierung. Entsprechend entscheidet sich die Besetzung über Wahlergebnisse. Mittlerweile sind Stadtentwicklung und Umwelt in einer Behörde vereint, zum Zeitpunkt der Parkplanung waren diese noch getrennte Stellen. Oberster Dienstherr ist jeweils ein vom Bürgermeister ernannter Senator, in einem Flächenland ist dies analog ein Minister. Zum Zeitpunkt der Auseinandersetzungen um den Park war dies für die Stadtentwicklungsbehörde, Thomas Mirow (SPD). Der regierende Bürgermeister war Henning Voscherau (1988-1997), der von Ortwin Runde (SPD) abgelöst wurde. Erst nach ihm, 2001 endete eine über Jahrzehnte dauernde SPD Regierung. Im Senat von Runde war Willfried Maier (GAL) Senator für Stadtentwicklung. Zu diesem Zeitpunkt hatten sich jedoch die Entscheidungskompetenzen zur Parkplanung stärker zur Umweltbehörde hin verschoben, die dort stärker durch Verwaltungsabläufe und Fragen der Umsetzbarkeit, als durch Politisches bestimmt wurden.

Auch wenn Lagerdenken die Auseinandersetzungen beherrschte - Parkaktivisten contra Stadt - greift bei der Analyse die Trennung in Gegner und Befürworter zu kurz. Sowohl zwischen den Bezirken, als auch in den parteipolitischen Arenen, war der Umgang mit der Park-Idee sehr unterschiedlich. Die Stadt nur als Gegner

zu beschreiben, auch wenn sie das in den Augen der meisten Parkfreunde war, versperrt den Blick auf ihre vielfältige Rolle. Ergiebiger ist es, die am Planungsprozess zum Park beteiligten Personen und Institutionen als Teil des PLANUNGSRAUMES zu fassen und sie aus ihrer Wirkung auf diesen heraus zu verstehen. Diese Sicht lässt die Erkenntnis zu, dass der Park letztendlich Ergebnis verschiedenster, wenn auch z.T. konkurrierende Einflüsse ist. Verdeutlicht werden kann dies an der institutionellen Eingebundenheit von GWA oder Schule (eigenbunden in was?). Beide sind Einrichtungen, die ohne die Stadt nicht existieren würden. Ähnlich verhält es sich mit der St. Pauli Kirche deren Existenz und Wirken nur im Rahmen ihrer Diözese verständlich ist. Zwischenzeitlich brachte in einer wichtigen Phase des Planungsprozesses die Förderung von Park Fiction durch die Kulturbehörde entscheidende Impulse (Förderung der Wunschproduktion). Letztendlich wurde der Park durch die Umweltbehörde bezahlt und umgesetzt. Ohne eine entsprechende Einbindung der städtischen Institutionen und Entscheidungsebenen hätte es somit keinen Park gegeben. Gerade die intensiven Verbindungen der Aktivisten in die Verwaltung beförderten letztendlich die Entstehung eines Parks. Das gilt auch für die politischen Entscheidungsträger. So galt z.B. Thomas Mirow, der damalige Stadtentwicklungssenator, auch unter den Aktivisten, als durchaus aufgeschlossen gegenüber einem Park. Die konkurrierenden Meinungen im politischen Raum und unter den Behörden wurden an verschiedenen Stellen bereits angesprochen.

Die vorangegangene Beschreibung des Netzwerks Park Fiction muss demnach erweitert werden, nicht im Sinne von Gegnern, die irgendwo außerhalb stehen, sondern um die politischen und behördlichen Instanzen, als Teil des PLANUNGSRAUMES, der diesen mitgestaltet.

„Sich gegenseitig schlauer machen“

„Sich gegenseitig schlauer machen“ nannte Margit Czenki den Erfolgsfaktor für Park Fiction. „Das besondere an Park Fiction ist, dass sich Menschen aus unterschiedlichsten Bereichen gegenseitig schlauer gemacht haben und so etwas völlig anderes entstanden ist, das kein Bereich alleine zustande bekommen hätte“ (Czenki 1999). Die zentralen Personen der am Planungsprozess beteiligten stammten aus ganz unterschiedlichen Bereichen, die hier kurz aufgezählt werden. Die Einzelnen hatten dabei alle einen professionellen Hintergrund, der es ihnen ermöglichte Techniken, Erfahrungen, Ideen und Strategien für die Gestaltung des Planungsprozesses zu entwickeln und in einer Gruppe einzubringen. Verbunden waren die Mitglieder durch die in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen TRADITIONEN und KONNEXE. Die unterschiedlichen Hintergründe der Einzelnen führten im Austausch eines kollektiven Planungsprozesses zu den

letztendlich angewendeten Schritten im Planungsprozess. Was in den TRADITIONEN des „Widerstands und eigener Weg“ (vgl. Kap.6.1.2) noch als mehr oder weniger abstrakte Bedingung beschrieben wurde, findet über den Einzelnen einen konkreten Niederschlag. Die besondere Beziehung der Bewohner auf St. Pauli mit ihrem Stadtteil wurde dazu beschrieben. Alle Beteiligten hatten einen Hintergrund, der in der einen oder anderen Weise in Opposition zur gängigen Stadtplanungspraxis gesehen werden kann.

Hafenstraßenbewohner: Für die aus der Hafenstraße stammenden Beteiligten sind die Wissenshintergründe, die für Park Fiction von Bedeutung waren bereits angesprochen wurden. Sie stammen aus einer Hausbesetzerszene, die sich in den 1970er Jahren etabliert hat. Für den Pastor der **St. Pauli Kirche**, die Leitung der **GWA** (Gemeinwesenarbeit St. Pauli-Süd) und dem **Kinderhaus** am Pinnasberg mit ihren Mitarbeitern und Angehörige der **Ganztagschule St. Pauli** wurde Park Fiction Teil ihrer professionellen Stadtteilarbeit. Sie waren als Institutionen und entsprechend personell kontinuierlich am Planungsprozess vertreten. Über den jeweiligen professionellen Hintergrund ist die Fähigkeit des Einzelnen zu verstehen, sich im Planungsprozess einbringen zu können. Dazu zählt beispielsweise, die Fähigkeit andere zu informieren, sei es über das Kirchenblatt oder über Aushänge in der Sozialstation oder über Informationsabende für Eltern, aber auch über andere Arten der Öffentlichkeitsarbeit wie z.B. die Möglichkeit Veranstaltungen organisieren zu können. Die Fähigkeit Strategien zu entwickeln z.B. zur Einflussnahme auf behördliche oder politische Gremien gehört auch dazu. Das Tableau von benötigten Fähigkeiten und Möglichkeiten ist dabei weit gespannt. Dieses konnte nur gemeinsam bereitgestellt werden und fand über einen intensiven Austausch statt, der nicht erst mit Park Fiction entstand ist. Stichpunktartig, kann mit Blick auf den Planungsprozess hervorgehoben werden, dass zu Beginn, die bis in die 1980er Jahre zurückreichenden Einwendungen der St. Pauli-Kirche von hoher Bedeutung für die spätere Parkinitiative waren. Das Selbstverständnis der Kirche und den Mut im öffentlichen Raum Mitspracherecht zu beanspruchen ist dafür die Grundlage. Dies gilt auch für den weiteren Prozess bei dem die Kommunikation sowohl ins Stadtviertel hinein als auch gegenüber der Stadtpolitik entscheidend war. Alle tätigen Personen waren Mitglieder und zeitweise Vorsitzende im Hafenrandverein. Ähnliches gilt für Angehörige der Ganztagschule St. Pauli, insbesondere für die damalige Schulleiterin. Hier hatten sich bereits zu „Hafenstraßenzeiten“ enge Verbindungen ins Stadtviertel etabliert, die im Planungsprozess von Park Fiction weitergeführt wurden, z.B. in Form des direkten Zugangs zu Behörden und Politikern. Hervorgehoben muss auch die Rolle der GWA. Ihre jeweilige Leitung war ebenfalls kontinuierlich Mitglied im Hafenrandverein. Während der Zeit von Park Fiction war dies Sabine Stövesand. Sie vertrat bei ihrer Gemeinwesenarbeit den Ansatz des Community

Organizing (vgl. Stövesand 2005, vgl. Stövesand, Troxler et al. 2012). Auch dabei wurde auf eine bereits bestehende Kontinuität der Partizipation der Bevölkerung aufgebaut. Die besonders kreative Anwendung von Strategien zur Durchsetzung, z.B. auf Stadtteilkonferenzen, fand dann während des konkreten Planungsprozesses statt.

Hervorgehoben werden muss, dass die Aufrechterhaltung von Kontinuität von hoher Bedeutung für Park Fiction war. Der Planungsprozess dauerte über 10 Jahre. Die Analyse hat ergeben, dass das Engagement für den Park über einen langen Zeitraum hinweg nur von Personen oder Institutionen geleistet werden konnte, die auch über ihre Professionalität in den Planungsprozess eingebunden waren. Dazu gehörten auch die Betreiber des Pudel Clubs und die vor Ort ansässigen Künstler. Der „**Golden Pudel Club**“, steht mit einer Musikszene in Hamburg in Verbindung, die in den 1990er Jahren zu Ruhm kamen, die so genannte „Hamburger Schule“. Gruppen wie „Cpt. Kirk &“, „Die Sterne“, „Blumfeld“ und „Tocotronic“ gehören dieser an. Dabei handelt es sich weniger um einen einheitlichen Musikstil, der alle verband, sieht man davon ab, dass alle deutsch singen, als darum, dass es im Kern darum ging, dass diese „Schule“ einem gesellschaftskritischen Gedanken verfolgte (vgl. Fischer 2007; Baßler, Gödden et al. 2008). Die Betreiber und Musiker des Golden Pudel Club“ Schorsch Kamerun und Rocko Schamoni mit ihrer Band „Die goldenen Zitronen“, sind ebenfalls der „Hamburger Schule“ zuzurechnen. Ihre besondere Bedeutung für die Mobilisierung von vielen Personen, wurde bereit an anderer Stelle herausgestellt. Auf dem Gelände des Parks befindet sich heute ein extra Bereich nur für Hunde mit einem Pudel aus Buxbaum - eine Hommage an den Club.

Künstler: Park Fiction wurde stark und insbesondere in der Phase der „Wunschproduktion“, d.h. in der Phase der „Gestaltung“, von einem künstlerisch motiviertem Ansatz geprägt, der auf den Einfluss von im Viertel lebenden Künstlern zurückzuführen ist. Zu nennen sind hier Cathy Skene und Christoph Schäfer, die Landschaftsarchitektin Ellen Schmeisser und die Grafikerin Katrin Bredemeier. Spätestens mit der Einladung von Park Fiction auf die DOCUMENTA 11, 2002 nach Kassel wurde das Projekt national und international „geadelt“ und erhielt dadurch in der Kunstwelt eine besondere Aufmerksamkeit. Christoph Schäfer hatte hierbei eine besondere Rolle. Zum Zeitpunkt der Parkinitiative waren bereits verschiedene Arbeiten zum Thema Stadt von ihm erschienen, z.B. in den Ausstellungen *„Promised Land - Das Versprechen der Stadt, Disko Unit, St. Pauli“* (vgl. Schäfer/ Skene 1989) oder *„Objektive Begierden der Epoche – Vorschläge zum Umgang mit Architekturen“*, Kunstverein Hamburg (vgl. Schäfer/ Skene 1994). Bis heute setzt er sich in seinen Kunstprojekten mit der Stadt ihrem Alltag und wie konkrete Missstände verändert werden können auseinander (vgl. <http://www.christophschaefer.net>), aktuell *„Die Stadt ist unsere Fabrik“* (Schäfer

2010). Weitere Künstler setzten sich in ihren Arbeiten mit Park Fiction auseinander. Wie die Filmemacherin Margit Czenki (vgl. Czenki 1999) die den Planungsprozess mit einem Film dokumentierte, der gleichzeitig wieder Teil des Planungsprozesses wurde. Zu nennen ist auch noch die Fotografin Marily Stroux, die bereits die Geschehnisse um die Hafensstraße fotografisch begleitete und im Fall von Park Fiction verschieden Fotoaktionen einbrachte (vgl. www.hinifoto.de).

Aus der Auseinandersetzung mit Park Fiction, und dem Anspruch der Sicherung der Erfahrungen und Dokumentation der Ereignisse wurde frühzeitig die Idee eines Park Fiction-Archives geboren. Dieses kann heute nach Vereinbarung besucht werden (vgl. <http://www.parkfiction.org/>). Die Bestrebungen Park Fiction über den abgeschlossenen Planungsprozess hinaus zu führen, kann in Zusammenhang mit weiteren in Hamburg entstanden Initiativen gesehen werden, wie dem **Netzwerk „Recht auf Stadt“** (vgl. www.rechtaufstadt.net) zu dem auch Park Fiction gehört. Diese Netzwerk wurde im Juni 2009 gegründet und ist ein Zusammenschluss von verschiedensten Initiativen, die sich in Hamburg zusammengeschlossen haben. Allen ist gemein, dass sie Mitsprache bei der Gestaltung ihrer Stadt fordern, wenn auch die Ziele zum Teil weit auseinander liegen (vgl.: „Komm in die Gänge!“ vgl. <http://das-gaengeviertel.info>; „Hey, Ikea, du wohnst hier nicht“ vgl. <http://centrosociale.breitaufgestellt.de>; "Flora bleibt!" vgl. <http://florableibt.blogspot.de>; „IBA versenken“ vgl. <http://aku-wilhelmsburg.blog.de>).

6.2 PLANUNGSRAUM A380

Das Ziel der Ansiedlung eines Montagewerks für das geplante neue Großraumflugzeug A3XX, wie es zu Beginn noch hieß, war immer auch mit der Inanspruchnahme von Teilen des Mühlenberger Lochs und der Ausweitung des Betriebsgeländes auf Flächen der Gemeinde Neuenfelde für die Start- und Landebahnerweiterung verbunden. Die Schaffung und das Schützen von Arbeitsplätzen (von 4000 war seitens Airbus und der Stadt Hamburg immer die Rede) und die Sicherung des Industriestandortes Hamburgs, Deutschlands und Europas waren dabei erklärtes Ziel.

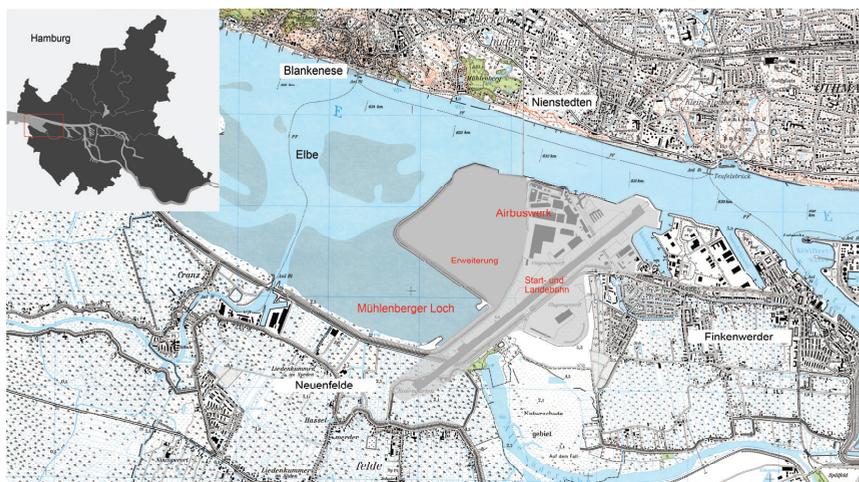


Abb. 5: Lage Airbus Betriebsgelände

Bereits in den 1970er Jahren gab es den Versuch, das Werk ins Mühlenberger Loch zu erweitern. Damals bestand jedoch eine politische Großwetterlage, die nicht nur Naturschutzverbände und Bürgerinitiativen dazu veranlasste, sich dagegen auszusprechen, sondern alle Parteien dazu bewog sich gegen solch ein Vorhaben zu wenden. Der damalige SPD-geführte Senat wies das Süßwasser-Watt sogar als EU-Vogelschutzgebiet („Richtlinie des Rates über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten“ 79/409/EWG) aus. 1997 stellte sich die Situation anders dar. Es entsteht eine Allianz für Airbus, die es bis 2007 schaffte, ca. 170 Hektar Land im Mühlenberger Loch für eine Werkserweiterung zu gewinnen und die Start- und Landebahn um ca. 900 Meter zu verlängern (vgl. www.rege-hamburg.de).

6.2.1 A380 INITIALE

A380 Formierung: 1997/1998

Als **Start-INITIAL** kann ein 1997 von Airbus ausgelobter Wettbewerb, um den Produktionsstandort für die Endmontage des A3XX angenommen werden. Zu dieser Zeit war bereits entschieden, dass ein Großraumflugzeug gebaut werden soll, die Entscheidung über die Frage wer, was und wo innerhalb des europäischen Industriekonsortiums bauen soll, sollte über einen Standortwettbewerb entschieden werden. Im Sept. 1997 meldet Hamburg neben Rostock, Sevilla, Toulouse und St. Nazaire sein Interesse an. Der damalige Bundeskanzler Helmut Kohl spricht sich noch für Rostock aus, was die Formierung für Hamburg aber nicht unterbindet (vgl. Westphal/ Nimitz-Köster 2005: 22ff).

Im November 1997 vereinbarten SPD und Grüne im Koalitionsvertrag *"Baumaßnahmen zur Herrichtung der Fläche"*, falls Airbus sich zur Produktion seines neuen Großflugzeugs in Hamburg entscheidet (vgl. vgl. HA 2004: 23 und Grundlageneinbarung über eine Koalition zwischen SPD und GAL in Hamburg für die Legislaturperiode 1997 – 2001).

„Der A3XX“, schwärmte der damalige Bürgermeister von Hamburg Ortwin Runde, *„könnte für Hamburg so etwas werden wie die NASA für Houston“* (Ortwin Runde damaliger Bürgermeister nach: Preuss 1999). Und der damalige Wirtschaftssenator Thoms Mirow meinte: *„Niemand ist gezwungen, sich an einem solchen Wettbewerb zu beteiligen. Aber wer es nicht tut, kann in seiner Entwicklung sehr schnell abgehängt werden“* (ebenda). Und weiter hieß es: *„Aufgrund der historischen Abläufe der letzten zwei Jahrzehnte hat sich die Orientierung der Menschen wieder verändert“* (ebenda). Damit war gemeint, dass aufgrund von damals 4 Mio. Arbeitslosen, die Bedeutung von Arbeitsplätzen in der Bevölkerung höher bewertet wurde als die von Umweltbelangen und dem Anliegen von Einzelnen.

Im April 1998 legt Airbus allen Bewerbern Kriterien vor, deren Erfüllung zur Ansiedlung erforderlich ist. Diese enthalten auch die Länge der Start- und Landebahn (Westphal/ Nimitz-Köster 2005: 48). Kurze Zeit später am 9. Juni 1998 beschließt der Senat, mit Zustimmung von CDU, SPD und GAL, sich um die „Endlinienfertigung“ des A380 zu bewerben (ebenda 29 und 31). Als mitentscheidend für die Aussprache des fast gesamten Senats für das Vorhaben muss die damals angespannte Situation am Arbeitsmarkt angesehen werden. Die Aussicht auf viele Arbeitsplätze diente in der gesamten späteren Auseinandersetzung in der Öffentlichkeit dann auch als das zentrale Argument für die Durchsetzung. Mit der Formierung stand weitgehend die gesamte politische Klasse hinter dem Projekt.

A380 Durchsetzung / Gestaltung / Umsetzung (1998 - 2007)

Mit dem Hamburger Senatsbeschluss vom 9. Juni 1998 zur Bewerbung, beginnt der Kampf um die Durchsetzung. Die Phasen Durchsetzung, Gestaltung und Umsetzung sind im Fall A380 zusammengefasst. Die Auseinandersetzung wurde immer auch über ein förmliches Planfeststellungsverfahren zur Erlangung von Baurecht geführt, in deren Verlauf die genaue Ausgestaltung erfolgte. Gleichzeitig fand der Ausbau oft auch parallel zu offenen Rechtsverfahren statt, obwohl die letztendliche Durchsetzung noch nicht erfolgt war. Für die Nachzeichnung der Ereignisse sind daher die Phasen, wie im Falle Park Fiction, nicht getrennt worden, um bei einer chronologischen Darstellung bleiben zu können. Die Geschehnisse werden bis zum Jahr 2007 nachgezeichnet. Zu dem Zeitpunkt erfolgte die

Übergabe der letzten Flächen an Airbus. Die Auseinandersetzungen und Rechtsverfahren dauern jedoch bis heute an.

Den gesamten Prozess betrachtend kann die wesentliche Strategie der Durchsetzung und Umsetzung auf drei Schwerpunkte zusammengefasst werden:

1. **Der Kampf um die öffentliche Meinung:** INITIALE fanden dazu auf vielen Ebenen statt, wie die Bildung von Allianzen, Gutachten, Pressearbeit, Einflussnahme in Brüssel, etc. Hinzu kamen INITIALE, die nicht von Einzelnen beeinflussbar waren, wie der Anstieg der Arbeitslosenzahl und die damit in Zusammenhang stehende Bewertung zwischen Naturschutz contra Arbeitsplätze.
2. **Schaffung von Fakten:** Mit der Entscheidung Hamburgs für den A380 und damit für die Zuschüttung von Teilen des Mühlenberger Lochs so wie die Inanspruchnahme von Flächen der Gemeinde Neuenfelde, wurde unmittelbar damit begonnen Tatsachen (INITIALE) in Form von Baumaßnahmen zu schaffen. Während des ganzen Prozesses wurde kontinuierlich, oft auch ohne klare rechtliche Absicherung die Umsetzung vorangetrieben.
3. **Gesetzgebung als Durchsetzungsstrategie:** Die Auseinandersetzungen wurden wesentlich auf juristischer Ebene ausgetragen. An entscheidenden Stellen, etwa der Frage ob die Werkserweiterung als gemeinnützig einzustufen ist, wurden dafür extra Gesetze erlassen, um das Vorhaben durchsetzen zu können.

Die Chronologie des Planverfahrens wurde an vielen Stellen dokumentiert. Für die nachfolgenden Ausführungen wurden im Wesentlichen folgende Quellen verwendet (vgl. SPIEGEL 2004; Westphal/ Nimitz-Köster 2005; MM 2007; NDR 2007; FR 2008).

Januar 1998 meldet Hamburg, nach einem Mahnschreiben der EU-Kommission, das Mühlenberger Loch noch als **Fauna-Flora-Habitat** (FFH-Gebiet). Dieser Schutzstatus kann nur unter sehr strengen Auflagen aufgehoben werden: Dies bedeutet, es musste ein "übergeordnetes öffentliches Interesse" vorliegen und „Ausgleichsmaßnahmen“ erfolgen Diese Festsetzung eröffnete aber auch gleichzeitig genau die benötigte Möglichkeit der Erwirkung einer Ausnahmereglung (vgl. Westphal/ Nimitz-Köster 2005: 25).

Am **1. Oktober 1998**, kurz nach dem Senatsbeschluss vom 9. Juni 1998, stellt die Wirtschaftsbehörde gemeinsam mit DASA und der DaimlerChrysler Aerospace AG (waren damals noch getrennt) den **Antrag für die Erweiterung des Betriebsgeländes in Hamburg Finkenwerder**. Nur wenig später liegen bereits die Planfeststellungsunterlagen vor. Die Planungen dazu hatten bereits im Vor-

feld stattgefunden. Dazu gehörte auch der Abschluss von Verträgen Hamburgs mit Niedersachsen und Schleswig-Holstein über Ausgleichsflächen für das Mühlenberger Loch. Behörden und Verbände haben eine Frist von 6 Wochen für ihre Stellungnahmen. Massive Einwendungen erfolgen (Westphal et al. 2005: 32ff). Die Vorlage für die Auseinandersetzungen war gelegt. In allen geführten Interviews wurde betont, dass mit dem stattgefundenen Planfeststellungsverfahren keine Ergebnisoffenheit bestand und spätestens rückblickend das Ergebnis als von Anbeginn an als bereits feststehend gesehen werden muss.

Als Reaktion auf das Vorhaben bildet sich im September 1999 ein **Schutzbündnis für Hamburgs Elbregion**. In diesem sind 30.000 Obstbauern, Umweltschützer und Anwohner zusammengeschlossen (vgl. www.elbbucht.de).

„**November 1999**: Der Hamburger Senat beschließt, den Naturschutz im Süßwasserwatt Mühlenberger Loch auf einer Teilfläche aufzuheben. Dafür benötigt Hamburg die Zustimmung der EU-Kommission.

April 2000: Die EU-Kommission billigt zur Airbus-Werkerweiterung die teilweise Zuschüttung der Elbbucht Mühlenberger Loch wegen eines "übergeordneten öffentlichen Interesses".

Mai 2000: Ein erster Planfeststellungsbeschluss sieht unter anderem eine Verlängerung der Landebahn um 363 auf 2.684 Meter vor.

Juni 2000: Airbus entscheidet über die Arbeitsteilung zwischen Toulouse und Hamburg. Das Werk in der Hansestadt baut die Rumpfsektionen, die Endmontage findet in Toulouse statt. In Hamburg erhalten die endmontierten Maschinen Innenausstattung und Endlackierung. Die Auslieferung sollen sich beide Standorte teilen.

Juni/Juli 2000: Mehr als 250 Anwohner und Umweltverbände klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss vor dem Verwaltungsgericht Hamburg.

Dezember 2000: Das Hamburger Verwaltungsgericht untersagt die Zuschüttung des Mühlenberger Lochs. Auch drei spätere Entscheidungen gehen in diese Richtung“ (NDR 2007).

2001 Gründung der Initiative Luftfahrtstandort Hamburg: Unternehmen der Luftfahrtindustrie, die Stadt Hamburg und Zulieferfirmen schließen sich zusammen, um sich für das Projekt zu engagieren und diesem noch mehr Bedeutung zu geben (vgl. www.luftfahrtstandort-hamburg.de). Airbus drängt in dieser Zeit auf eine klare Verbindlichkeit, ansonsten, so die Drohung, gehe die gesamte Produktion nach Frankreich.

„**Februar 2001:** Das Hamburger Oberverwaltungsgericht hebt den Baustopp für die Werkserweiterung bis in die Elbbucht Mühlenberger Loch auf. Die rund 650 Millionen Euro teure Landgewinnung beginnt.

September 2001: Das Bundesverfassungsgericht nimmt mehrere Verfassungsbeschwerden von Airbus-Gegnern gegen den Werksausbau nicht zur Entscheidung an.

April 2002: Grundsteinlegung für die erste A380-Montagehalle auf dem teilweise zugeschütteten Mühlenberger Loch“ (NDR 2007).

Im Juni 2002 verabschiedet die Hamburgische Bürgerschaft ein „Gesetz zum Erhalt und zur Stärkung des Luftfahrtindustriestandortes Hamburg“ (**„Lex Airbus“**). Mit dem Gesetz soll die Werkserweiterung als gemeinnützig eingestuft werden. Hier werden die Planungsstrategie des Kampfes um die öffentliche Meinung und gleichzeitig der Weg zur Durchsetzung über die Gesetzgebung am deutlichsten. Das Gesetz wird jedoch vom Hamburger Verwaltungsgericht als nichtig erklärt – der Bund sei dafür zuständig, Luftfahrt sei Bundesangelegenheit. Hinzu kommt, dass solch ein Gesetz nicht rückwirkend erlassen werden darf (Westphal/ Nimitz-Köster 2005: 129ff). Der damalige Bundeskanzler Schröder setzt sich daraufhin dafür ein, die Angelegenheit auf Bundesebene zu regeln und das Bundesverkehrsgesetz so zu ändern, dass auch ein privater Werkflughafen als gemeinnützig erklärt werden kann (ebenda: 132). Im Juni 2003 stimmt dann Bundeskabinett und Bundesrat der Gesetzesänderung zu und am 23.10.2003 verabschiedet der Bundestag die Änderung. Am 18.02.2004 wird schließlich „Lex-Airbus“ in angepasster Form mit großer Mehrheit von der Bürgerschaft Hamburg verabschiedet. Damit sind erstmals auch Enteignungen möglich (vgl. ebenda 142ff). Auf Grundlage dieses Gesetzes wird schließlich die Überlassung eines der letzten benötigten Grundstücke im Mai 2006 in die Hände der Stadt veranlasst (vgl. Koop 2006).

Parallel kommt es zu massiven Demonstrationen, da das Werk zu einem gemeinnützigem Unternehmen erklärt werden soll.

Mit der ersten Rückweisung von „Lex Airbus“ hebt im September 2002 das Verwaltungsgericht den Planfeststellungsbeschluss für die Airbus-Erweiterung auf. Das von der Bürgerschaft beschlossene Gesetz rechtfertigt keine Eigentumseingriffe: Für den Luftverkehr sei der Bund zuständig. Einen Baustopp verhängt das Gericht jedoch nicht. Die Stadt legt Berufung gegen die noch nicht rechtskräftige Entscheidung ein.

September 2002: Kläger gegen den Ausbau des Airbus-Geländes reichen einen Eilantrag für einen Baustopp beim Verwaltungsgericht Hamburg ein.

Oktober 2002: Das Verwaltungsgericht lehnt Eilanträge zum Baustopp ab. Die Erweiterung wird fortgesetzt.

November 2002: Das Bundesverfassungsgericht weist in einem Beschluss eine Klage gegen die Verlängerung der Start- und Landebahn um 393 Meter ab“ (SPIEGEL 2004).

„**Februar 2003:** Airbus beantragt die Verlängerung der Werkslandebahn um 589 Meter.

Mai 2003: Der Flugzeugbauer weiht die erste Montagehalle für den A380 ein.

August 2003: Airbus beginnt in Hamburg mit der Montage der ersten A380-Rumpfsktion.

Dezember 2003: Das Verwaltungsgericht Hamburg weist erneut Klagen von Umweltverbänden zurück. Die Stadt habe alle erforderlichen Beteiligungsrechte berücksichtigt.

April 2004: Ein neuer Planfeststellungsbeschluss sieht die Verlängerung der Landebahn um 589 auf 3.273 Meter vor.

Mai 2004: Mit einem vorläufigen Baustopp verhindert das Verwaltungsgericht Hamburg den geplanten Abriss des Neuenfelder Hauptdeichs für den Startbahnausbau. Damit will das Gericht vollendete Tatsachen verhindern, bis eine Entscheidung im Eilverfahren getroffen ist.

Juni 2004: Das Hamburger Verwaltungsgericht stoppt den Ausbau für die geplante Startbahnverlängerung um mittlerweile 589 Meter.

August 2004: In einer Eilentscheidung bestätigt das Hamburgische Oberverwaltungsgericht den Baustopp für die Landebahn“ (NDR 2007).

Es erfolgt die Fertigstellung der Erweiterung des Airbus-Werks in das Mühlenberger Loch. In den Folgemonaten Oktober und November 2004 spitz sich die Situation um die Flächen zur Start- und Landebahnerweiterung zu. Es werden vielfältige Gespräche zwischen hohen Repräsentanten der Stadt und Gegnern des Projektes geführt. Zahlreiche Prominente sprechen sich zu dieser Zeit gegen das Projekt aus.

„**Oktober 2004:**

5.10.: Airbus-Gegner bleiben hart und lehnen erhöhte Kaufangebote des Senats für Grundstücke ab. Die Kirche in Neuenfelde besitzt ein Schlüsselgrundstück.

6.10.: Ole von Beust trifft Airbus-Chef Noel Forgeard in Toulouse, der auf eine Entscheidung in Sachen Startbahnverlängerung drängt, weil davon der Bau eines Auslieferungszentrums in Hamburg abhängt.

12.10.: Airbus bietet dem angrenzenden Dorf Neuenfelde einen gemeinnützigen Fonds über drei Millionen Euro an. Die Stadt gibt eine Bestandsgarantie für das Dorf und bietet Ersatzflächen für den Obstanbau an.

21.10.: Beim ersten direkten Gespräch des Bürgermeisters Ole von Beust mit Gegnern des Airbus-Projekts bleiben die Fronten hart.

27.10.: 10.000 Airbus-Beschäftigte demonstrieren für die Startbahn- Verlängerung.

27.10.: Erste öffentliche Podiumsdiskussion in Neuenfelde mit Bürgermeister Ole von Beust.

29.10.: Der Senat bestätigt, dass ein Rechtsprofessor als Vermittler zwischen Senat und Neuenfelder Kirche mit ihrem Schlüsselgrundstück eingesetzt wird.

November 2004

19.11.: Die Neuenfelder Pankratius-Kirchengemeinde gibt bekannt, dass Gespräche ins Stocken geraten sind.

24.11.: Die Kirche bricht Verhandlungen mit Senat und Airbus über den Verkauf des Schlüsselgrundstücks ab.

25.11.: Bürgermeister Ole von Beust ruft den Vorstand der Kirchengemeinde Neuenfelde zur Rückkehr an den Verhandlungstisch auf. Der Flugzeughersteller Airbus streckt den Zeitplan für eine Verlängerung der Startbahn im Werk Hamburg-Finkenwerder. Die verlängerte Startbahn soll nun erst Mitte des Jahres 2007 zur Verfügung stehen und damit mehr als ein Jahr später als bislang geplant.

30.11.: Das Kauf-Angebot der Stadt läuft um 24.00 Uhr ohne neuen Stand aus. Im Streit um ein Schlüsselgrundstück für die Airbus-Landebahn in Hamburg will Bischöfin Maria Jepsen nicht weiter gegen den Kirchenvorstand der Gemeinde Neuenfelde vorgehen.

1.12.: Die Stadt beginnt mit einem neuen Planfeststellungsverfahren. Neben der Kirchengemeinde Neuenfelde gibt es noch zwei Grundstücksbesitzer, die nicht veräußern wollen. Ihnen droht nun einmal mehr die Enteignung. Die Stadt macht sich Hoffnung. Weil Airbus mittlerweile das Projekt an die verlängerte Piste gekoppelt hat, sehen die Verantwortlichen eine veränderte Ausgangslage gegenüber der Situation im Sommer.

5.12.: Mit dem Kauf von vier Schlüssel-Grundstücken des Obstbauern Cord Quast gelingt dem Senat ein wichtiger Etappensieg. Unter Umständen wird es keine Enteignung im großen Stil geben“ (SPIEGEL 2004).

„**Dezember 2004:** Die Stadt beginnt mit einem neuen Planfeststellungsverfahren. Neben der Kirchengemeinde gibt es zunächst noch zwei weitere Grundstückseigentümer, die nicht verkaufen wollen. Ein Obstbauer ändert seine Meinung schließlich und veräußert vier seiner Grundstücke. Damit steht dem Ausbau der Piste nichts mehr im Wege. Das Bundesverkehrsministerium muss aber noch eine Ausnahmegenehmigung erteilen. Bürgermeister von Beust und Bischöfin Jepsen räumen in einem Gespräch ihre Differenzen aus. Airbus gibt bekannt, dass die Entwicklungskosten für den A380 statt 8 Milliarden Euro nun 9,45 Milliarden Euro betragen.

Januar 2005: Der Flugzeugbauer Airbus stellt seine neue Großraummaschine A380 in Toulouse der Öffentlichkeit feierlich vor. Mehr als 5.000 Gäste kommen zum so genannten Roll-out.

April 2005: Das neue Genehmigungsverfahren für die Verlängerung der Airbus-Startbahn in Hamburg-Finkenwerder beginnt. Knapp drei Wochen später beendet das Großraumflugzeug A380 seinen Jungfernflug erfolgreich. Mehrere zehntausend Zuschauer verfolgen Start und Landung in Toulouse.

August 2005: In Finkenwerder beginnt die zweite Runde im neuen Planstellungsverfahren für die Verlängerung der Airbus-Startbahn. Bürger kündigen neue Klagen an. Sie stellen die Sicherheit der geplanten Piste in Frage. Ende August lockt der Airbus A380 bei seinem ersten Flug über Hamburg mehr als 150.000 Menschen an die Elbe.

November 2005: Das Oberverwaltungsgericht stoppt die Abholzung von Bäumen für die Verlängerung der Airbus-Rollbahn. Die Baumgruppe, die als Sommerquartier für Fledermäuse dient, darf vorerst nicht gefällt werden.

Dezember 2005: Die Hamburger Wirtschaftsbehörde reicht beim Verwaltungsgericht die Planänderungen für die Verlängerung der Start- und Landebahn ein. Mit den Änderungen zum Planfeststellungsbeschluss soll der Ausbau der Piste doch noch termingerecht möglich sein.

Januar 2006: Der Streit zwischen Hamburg und der Kirche um die Verlängerung der Airbus-Startbahn geht weiter. Anlass ist eine abgeänderte Klage, mit der die Kirchengemeinde gegen das Projekt vorgeht. Unterdessen gibt es erneut Streit über Ausgleichsflächen für die Zuschüttung des Mühlenberger Lochs. Hamburgs Pläne, den Elbdeich in der Haseldorfer Marsch zurückzubauen, lösen in der Region Unverständnis aus.

März 2006: Das Hamburger Verwaltungsgericht hebt den angeordneten Baustopp für die Startbahnverlängerung in Finkenwerder auf. Das Gericht sieht den europäischen Artenschutz im Planfeststellungsbeschluss vom November 2005 erfüllt. Ein Baustopp zu Gunsten von Anwohnern, die von Enteignungen

betroffen sind, bleibt zunächst weiter bestehen. Drei Wochen später wird auch dieser vom Verwaltungsgericht aufgehoben.

April 2006: Die Bauarbeiten zur Rollbahnverlängerung beginnen mit einem symbolischen Spatenstich.

März 2007: Airbus stoppt bis auf weiteres alle Arbeiten an der Frachtversion des A380. Das Unternehmen will sich zunächst auf die Produktion des Passagierjets konzentrieren. Umweltschützer fordern daraufhin, die Bauarbeiten an der Landebahn in Finkenwerder sofort einzustellen.

April 2007: Das Bundesverwaltungsgericht weist den Revisionsantrag von Anwohnern gegen den Werksausbau zurück.

Juli 2007: Die Stadt Hamburg übergibt die Verlängerung der Startbahn offiziell an den Flugzeugbauer“ (NDR).

Die konkrete Umsetzung der Maßnahme erfolgte über die Realisierungsgesellschaft Finkenwerder mbH, ein Unternehmen, das eigens dafür im Jahr 2000 von der Stadt Hamburg als 100%ige Tochter gegründet wurde. Das Unternehmen hat sich bis heute etabliert. Im Jahr 2004 wurde es in ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH umbenannt und auch im derzeit prominentesten Projekt Hamburgs, die Elbphilharmonie, als Bauherrin eingesetzt (vgl. www.rege-hamburg.de).

2011 Gründung des Luftfahrtcluster Metropolregion Hamburg e. V.: Gründungsmitglieder: Airbus, Lufthansa Technik, Flughafen Hamburg, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Hanse-Aerospace und HECAS sowie die Hamburger Hochschulen (Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg, Helmut-Schmidt-Universität, Technische Universität Hamburg-Harburg, Universität Hamburg) Hamburg Centre of Aviation Training (HCAT), das Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung (ZAL), die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, die HWF Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH und der Bundesverband der Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) (vgl. www.luftfahrtstandort-hamburg.de).

Feb. 2012: Der BUND in Hamburg hat Beschwerde bei der Europäischen Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland eingereicht. Es geht dabei um die ungenügende Umsetzung der Ausgleichsflächen für die Inanspruchnahme des Mühlenberger Lochs (vgl. BUND-Hamburg 2012).

6.2.2 A380 TRADITIONEN

Profilierung als Standort für zivilen Flugzeugbau

Wieso die Planung für die Betriebsflächen für den Bau des A380 ausgerechnet in einem naturschutzrechtlich hoch sensiblen Gebiet stattfand, lässt sich aus einer TRADITION der Standortbindung herleiten.

Für die Beschreibung und das notwendige Verständnis des PLANUNGSRAUMES A380 muss ein wirtschaftshistorischer Blick eingenommen werden. Die Gründung der Hamburger Flugzeugbau in Hamburg-Finkenwerder bildet das Fundament für die Standortentwicklung als eines von zwei Hauptstandorten in Deutschland für den Flugzeugbau und den zentralen Standort der Airbus-Familie Deutschlands. Anhand der Betrachtung der Standortgeschichte seit der Gründung durch das Unternehmen Blohm und Voss kann die TRADITION der Profilierung als Standort für Flugzeugbau insbesondere im zivilen Bereich (und damit auch in der Kabinenausstattung), in der Endmontage, beim Einflug sowie in Bezug auf die Teilhabe an den innovativsten und größten Flugprojekten verdeutlicht werden. Diese TRADITION führte zum Planungsziel der Betriebsflächenerweiterung zum Bau des A380 sowie zur Forderung nach Inanspruchnahme des Mühlenberger Lochs und von Teilen der Gemeinde Neu-entfelde, wohl wissend, dass dieses mit größten Auseinandersetzungen und Hürden verbunden sein würde.

Entstehung des Flugzeugbaustandortes Finkenwerder: (vgl. hierzu vor allem [http004](#) ; [http005](#) ; [http002](#) ; [http003](#) ; [www.blohmvoss.com](#)) Der Standort für Flugzeugbau Finkenwerder ist als Ableger des in Hamburg traditionellen Schiffs- und Maschinenbaus entstanden. Die Hamburger Flugzeugbau GmbH (kurz HFB) wurde im Juni 1933 im Zuge des Luftrüstungsprogramms als Tochterunternehmen der Schiffswerft Blohm & Voss für den Bereich Flugzeugbau gegründet. Die durch die allgemeine Weltwirtschaftskrise bedingte Krise im Schiffbau veranlasste Walther Blohm, sich mit den Perspektiven des Luftverkehrs zu befassen. Der Werftinhaber der seit 1877 bestehenden und zwischenzeitlich (1905) weltgrößten Werft wählte den Weg der Gründung eines Tochterunternehmens, um die unwägbareren Risiken der neuen Branche von der Werft fernzuhalten. „Für ihn war der Trend unübersehbar: Der Überseeluftverkehr war im Kommen. Er nahm gezielt Kontakt mit Luftfahrtexperten auf und gründete 1933 im Rahmen von Blohm und Voss die „Hamburger Flugzeugbau GmbH“ ([http003](#)). Bereits 1937 wurde das Werk in die Muttergesellschaft als „Blohm & Voss, Abteilung Flugzeugbau“ integriert.

In den ersten Jahren war das Werk auf dem Gelände der Schiffswerft in Steinwerder beheimatet. Die Fertigung von Bauteilen einer Junkers-Maschine ermöglichte, *„einen Stamm von qualifizierten Mitarbeitern im Flugzeugbau effektiv auszubilden“* (http005). Schon bald wurden aber auch eigene Konstruktionen verwirklicht. Dabei wurde sich neben dem Bau von Landflugzeugen insbesondere der Fertigung von Seeflugzeugen gewidmet – ein Verweis auf die eigentlichen Wurzeln des Unternehmens – die Seefahrt. *„Die Entwicklung und Fertigung hochseetüchtiger Flugboote und Wasserflugzeuge war das erklärte Ziel – damals standen weltweit kaum Landepisten in ausreichender Zahl und Qualität zur Verfügung, während seegestützte Flugzeuge praktisch überall auf jeder größeren Wasserfläche landen und somit auch in die entlegensten Regionen der Welt vordringen konnten“*, heißt es weiter. Dass die eben dafür benötigten Flugzeuge (zunächst vor allem -boote) in Hamburg gebaut wurden, ist kein Zufall: die Lage direkt am Wasser und die unternehmerische Nähe zum Schiffsbau mit seinen genau dafür qualifizierten Beschäftigten waren ausschlaggebend dafür. *„Es wurde ein dreimotoriges Flugboot entwickelt, das nach erfolgreicher Erprobung in einigen hundert Exemplaren gefertigt wurde und damit die erste Serienfertigung im Hamburger Flugzeugbau begründete.“* Ein weiterer wesentlicher Aspekt war der zivile Transatlantik-Luftverkehr. *„Seinerzeit war ein interkontinentaler Luftverkehr nur mit Flugzeugen vorstellbar, die im Notfall auch auf hoher See eine Landung unbeschadet durchführen konnten.“* Die Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Lufthansa und HFB führte zur Realisierung von drei Postflugzeugen, die den Atlantik zwischen 1937 und 1939 regelmäßig und ohne Zwischenfälle überquerten.

Dieser große Erfolg ist als der Ursprung für die Entwicklung von zivilen Flugzeugen in Finkenwerder zu sehen. Er führte zur Weiterentwicklung von verschiedenen Großflugbooten bis in die 1940er Jahre hinein, bis hier schon einmal ein Superlativ (wie später der A380 bzw. Teile davon) – das zu seiner Zeit weltweit größte Flugboot, die BV 238 – gebaut wurde. *„Sie war für ca. 25 Fluggäste ausgelegt, die bequem und luxuriös die mehr als 24 Stunden andauernde Überquerung des Atlantiks genießen sollten.“* Aufgrund des Krieges wurden schließlich nur 10 Exemplare als Transporter und Fernaufklärer gebaut.

Das Werftgelände in Steinwerder wurde für den Bau der immer größer werdenden Flugzeuge bald zu klein. Es wurden zunächst im Hafengebiet weitere Hallen errichtet oder angemietet, bald jedoch musste eine neue Produktionsstätte gefunden werden, wo die verschiedenen Herstellungskomponenten für eine effektivere Fertigung zusammengeführt und Flugversuche durchgeführt werden konnten. 1941 fand schließlich der Umzug in das Montagewerk nach Finkenwerder statt. Hier wurde bereits seit 1936 an einem kombinierten Land- und Wasserflughafen gearbeitet. Dieser Standort wurde gewählt, weil das Mühlenberger Loch

eine gute Landebahn für Flugboote bot, ohne den Schiffsverkehr der Elbe zu behindern. In der Chronik des Vereins „Ein Hansa-Jet für Hamburg e.V.“ heißt es dazu: *„Die große Wasserfläche am Zusammenfluß der Süderelbe und der Norde-
relbe am „Mühlenberger Loch“ gegenüber von Blankenese sowie die Verfügbar-
keit von großen Freiflächen führte zum Erwerb des Geländes auf Finkenwerder“* (an der noch heute die Airbusproduktion stattfindet).

Diese Fläche wurde befestigt, ein Hafenbecken (genau das, welches im Zuge der Planung des A380 wieder zugeschüttet wurde) wurde ausgebaggert, Konstruktionsbüros, Lagerhallen und 2 große Fertigungshallen wurden errichtet – die Produktionsstätte für die Flugboote war fertig. Die Endmontage und Wartung der Großflugboote konnte nun einhergehen mit dem „Einflug“. Das Mühlenberger Loch wird seit dem Zeitpunkt als Teil der Wirtschaftsflächen für den Flugzeugbau genutzt und mitgedacht. Über seine Zuschüttung wurde auch im Jahre 1977 schon einmal nachgedacht – ebenfalls um die Betriebsflächen neuen Anforderungen anzupassen. Damals wurde der Schritt nicht in die Realität umgesetzt. Die Standortfrage war dabei nicht vergleichbar mit der Platzierung der Montage der Fertigung des A380 um die Jahrtausendwende, bei der es wie unten deutlich wird, nicht nur um die weitere Festigung der Standortvorteile in Finkenwerder ging, sondern nationale und internationale Interessen die Entscheidungen bestimmten.

Die Herstellung der Flugboote kam mit Verlauf des Krieges zum Erliegen. Während der 10jährigen Pause nach dem Ende des zweiten Weltkrieges und der Besatzungszeit, in der für Deutschland ein Verbot der Herstellung von Verteidigungsmaterial, also auch Flugzeugen, herrschte, stand das Werk unter englischer Kontrolle und wurde als Reparaturwerkstatt für Panzer genutzt. Erst 1954 mit der in Aussicht gestellten Souveränität der neu gegründeten Bundesrepublik Deutschland begann die Branche wieder tätig zu werden, so auch hier in Finkenwerder, anknüpfend an die Aktivitäten der 1930er Jahre durch Walther Blohm.

Die Hamburger Flugzeugbau GmbH gründete mit der Firma Weserflug Flugzeugbau (später VFW) und Siebel ATG die Flugzeugbau Nord GmbH, die vom Verteidigungsministerium mit dem Lizenzbau des französischen Transporters „Noratlas“ beauftragt wurde. HFB war für den Rumpfbau, die Endmontage und den Einflug verantwortlich. In Finkenwerder wurde hierfür eine Startbahn von 1360 m Länge gebaut (genau diese wurde im Rahmen der Planungen A380 auf 2321 m erweitert). Die Werksanlagen wurden zügig ausgebaut und weitere für den Flugzeugbau geeignete Hallen in Stade angemietet.

Anfang der 60er Jahre war der Flugzeugbau in Deutschland schwerpunktmäßig durch die Herstellung von Maschinen für das Verteidigungsministerium geprägt. HFB entwickelte als einzige neben Heinkel zivile Flugzeuge: besonders hervor-

zuheben ist das höchst innovative und moderne zivile Geschäftsreiseflugzeug, die „Hansa Jet“ HFB 320. *„Durch dieses Flugzeug sammelten die HFB-Mitarbeiter in den kommenden Jahren umfangreiches Erfahrungsgut, ohne welches später der deutsche Anteil am Airbus nicht so kompetent hätte durchgeführt werden können.“* (...) *Die „HFB 320“ oder der „HANSA JET“ – wie dieses Flugzeug auch viel häufiger bezeichnet wird – ist ein Meilenstein der europäischen Luftfahrtindustrie. (...) Dieses Baumuster entstand ab 1964 in Hamburg und ist damit einer der Wegbereiter der Airbusproduktion in Hamburg Finkenwerder.“* Weiter heißt es *„Die Wurzeln für die Sparte, die das Werk Finkenwerder in der heutigen Zeit ausmacht, wurden ebenfalls in dieser bewegenden Zeit gegründet: Der Entwurf und Bau des Airbus A300.“*

Parallel zu den Vorhaben im zivilen Flugzeugbau schritten die Entwicklung und der Bau der Transall in Zusammenarbeit mit der „Weserflug“ und den französischen Partnern der „Nordaviation“ (später auch in EADS eingeflossen, s.u.) voran, die noch heute den größten Anteil der Transportkapazität der deutschen Luftwaffe darstellt. Die Maschine wurde ebenfalls in Hamburg endmontiert und eingeflogen. Dazu kamen viele weitere Komponentenfertigungen, Lizenzbauten und Teilhabe an senkrechtstartenden Fluggeräten, vor allem für Rüstungsprojekte und somit in enger Abhängigkeit zum Verteidigungsministerium und unter finanzieller Verantwortung des Staates, was kennzeichnend für die gesamte Branche war, wie unten nochmals verdeutlicht wird.

Flugzeugbau für zivile Zwecke hat sich im Laufe der Zeit als der Schwerpunkt im Hamburger Flugzeugbau entwickelt und mit ihm sich daraus ergebende Spezialisierungen, wie bspw. der Kabinenausstattung. Für diese Entwicklung waren die Herkunft des Unternehmens und die Lage direkt am Wasser ausschlaggebende Kriterien. Dabei sind anfangs nur wenige der innovativen Versuche und Prototypen in die Serienproduktion gegangen. Für den erfolgreichen Aufbau des Teilssegmentes wären Kooperationen oder staatliche Unterstützungen notwendig gewesen, was nicht oder nicht in ausreichendem Maße realisiert werden konnte. Gerade Letztere gab es zunächst nur für den rüstungsbezogenen Bereich, wie unten nochmals ausgeführt wird. Die erreichten Meilensteine sind schon das Ergebnis des beharrlichen Festhaltens Blohms am zivilen Flugzeugbau und der damit zusammenhängenden Bereitschaft, immer wieder hohes finanzielles Risiko einzugehen, was in der Flugzeugbaubranche laut der verschiedenen Quellen in dieser Zeit nicht üblich war.

Bereits 1954 manifestierten sich am Standort Finkenwerder erste politisch motivierte Fusionsbestrebungen, die sich bis zur Jahrtausendwende, bis zur Gründung von EADS, immer mehr zuspitzten. Zunächst schlossen sich die HFB mit der Weserflug Flugzeugbau und der Siebel Flugzeugwerke unter der Leitung von

Walther Blohm zur Flugzeugbau Nord GmbH zusammen (s.u.), und später mit den anderen großen Playern Messerschmitt AG und Bölkow GmbH (s.u.: KONNEXE: Konzentration von Unternehmensaktivitäten). Dabei hat das Werk seine Tätigkeits- und Branchenschwerpunkte immer beibehalten: nationaler Vorreiter im zivilen Flugzeugbau, Endmontage, Einflug und die Teilhabe an der Entwicklung der innovativsten und größten Fluggeräte seinerzeit. Mit dieser Prägung wurde Finkenwerder neben dem bayrischen Traditionsstandort Messerschmitts und Bölkows, Ottobrunn, stetig zum zweiten zentralen Flugzeugbaustandort Deutschlands ausgebaut und profiliert. Dafür boten die genannten Standortvorteile die notwendigen Voraussetzungen (s.u.).

Mit zunehmenden Aufgaben und Arbeiten im Finkenwerder Flugzeugbau, mussten auch die räumlichen Verhältnisse den Gegebenheiten fortwährend angepasst, das Gelände wie auch die Gebäudekomplexe stetig erweitert sowie die Produktion an andere Standorte verlagert werden. Der weitere Verlauf der allgemeinen wirtschaftsstrukturellen Entwicklungen führte zu einer Neuorganisation der traditionellen Wertschöpfungsketten. Der Strukturwandel brachte neue Formen der Industriesysteme mit sich: große Einzelunternehmen wurden durch eine Vielzahl auf bestimmte Branchensegmente spezialisierte kleinere Unternehmen ersetzt (Produktionsauslagerungen). Damit wurden auch industrielle Großstandorte ergänzt durch weitere Standorte und bilden nun gemeinsam regionale Branchenschwerpunkt-Netzwerke aus Kernunternehmen und Zulieferbetrieben mit den traditionell gewachsenen Kompetenzschwerpunkten; so auch im Flugzeugbau und in Hamburg und Norddeutschland. Heute präsentiert sich der Flugzeugbau in Norddeutschland so, dass der Standort Finkenwerder eingebettet ist in ein Standortnetz mit vielen Zulieferunternehmen, die in einem wirtschaftlichen Netzwerkverbund den Standort vertreten. Auf der Internetseite des Verbandes hanse-aerospace wird nochmals deutlich, welche Bereiche im Flugzeugbau in der Region das Standortprofil heute prägen, die sich, wie oben herausgestellt, insbesondere aus der Standortgeschichte, den Standortgegebenheiten Finkenwerders und dem entsprechenden traditionell gewachsenen Kompetenzspektrum ergeben: *„Norddeutschland (besonders die Regionen Hamburg und Bremen) ist – neben Toulouse – einer der wichtigsten Standorte der Luftfahrtindustrie in Europa. Besondere Kompetenzen der Luftfahrtzulieferer in der Region liegen in den Bereichen:*

- *Zivil-Luftfahrt*
- *Endlinienfertigung des Airbus A318, A319, A321*
- *Teilefertigung und Auslieferungscenter des Airbus A380*
- *Flugzeugwartung, -reparatur und Überholung (MRO)*

- *Kabinenausstattung*
- *Raumfahrtindustrie*
- *Elektronik- und Mikroelektronik-Industrie bzgl. Flugzeugavionik*
- *weitere Fähigkeiten in Ingenieurwesen, Produktion, technischer Dokumentation und im Ersatzteilservice (Product Support) für überwiegend zivile Luftfahrt*
- *Flughafenausrüstung“ (http013)*

Verquickung von Industrie und Politik

Die Auflistung und Beschreibung der INITIALE im Prozess der Erweiterung der Produktionsflächen zum Bau des A380 lässt immer wieder zum Vorschein treten, wie im Prozess Entscheidungen dazu führten, dass geltendes lokales Recht und lokale Sichtweisen und Ansprüche außer Kraft gesetzt wurden. Die bereits beschriebene TRADITION der Profilierung des Ortes als Standort Nr. 1 für den zivilen Flugzeugbau konnte zum Vorschein bringen, warum es innerhalb von Deutschland keine ernstzunehmende Alternative für die anzustrebende Aufgabe „Teilhabe am Bau des A380“ gab, auch wenn aus der politischen Arena heraus Standorte wie z.B. Rostock ins Feld geführt wurden, mit dem Versuch, andere Standorte zu stärken.

Dass Finkenwerder diesen Stellenwert erlangen konnte, dafür wurden im Laufe der nunmehr fast 100 Jahre die Weichen gestellt. Dabei spielen das traditionell entstandene und gefestigte für den zivilen Flugzeugbau benötigte Produktions-Knowhow eine ebenso große Rolle wie die ebenfalls traditionell gewachsene Zusammensetzung der Entscheidungsträger und das daraus erwachsene Selbstverständnis zu planen.

Die Gründe für die zunehmende Konzentration des Flugzeugbaus (s.u.) sind nicht nur unternehmerischer Natur, sondern vor allem immer wieder politisch begründet. Die enge Verquickung von Politik und Industrie in der Entscheidungsstruktur ist kennzeichnend für die Entwicklung der Branche und damit auch für die Standortwahl, -planung und -gestaltung. Im Folgenden wird die Perspektive auf die immerwährende gegenseitige Abhängigkeit der Branche und der Politik eingenommen, so dass die Bedeutung des Politik-Industriekonglomerats mit seinen überregionalen, nationalen und internationalen Interessen für die Entscheidungsstrukturen im PLANUNGSRAUM A380 hervortreten kann.

Bedeutsamkeit des Flugzeugbaus für Rüstungs- und Verteidigungspolitik: Die große politische Einflussnahme hat ihren Ursprung im Aufbau der Branche während des ersten Weltkrieges, festigt sich in der zentralen Stellung zur NS-Zeit und weiter nach dem zweiten Weltkrieg durch das Bestreben, die Luftwaffe der Bundesrepublik aufzubauen, wofür der Kalte Krieg den Hauptanlass gab.

Die junge Flugzeugindustrie, die während des ersten Weltkrieges im Aufwind der Kriegskonjunktur durch staatliche Aufträge und Subventionen für die Entwicklung von Kriegsflugzeugen ihre ersten Serien produzierte, fiel damit in die direkte Abhängigkeit von politischen Richtungsentscheidungen. Bereits in den 1920er Jahren lag sie dann, bedingt durch die allgemeine Krise, zunächst darnieder. In den 1930ern kam aber der Aufschwung, wieder durch die wachsende Luftrüstung und damit umfangreiche Bau- und Entwicklungsaufträge für die Branche seitens des Staates. In der Zeit entstanden auch einige Unternehmen der so genannten 2. Generation. Diese Entwicklung brachte allerdings eine zunehmende Abhängigkeit vom NS-Staat mit sich. Aus dieser Abhängigkeit von staatlichen Aufträgen und der damit einhergehenden großen Einflussnahme von Politik auf die Industrie erwächst umgekehrt eine entsprechende Haltung der Branche, die lange Zeit nicht ausreichend im Stande war, eigenständig und rentabilitätsbewusst zu agieren.

Als reine Rüstungsmaschinerie groß geworden, war die Branche nach der NS-Zeit in Deutschland zunächst nicht existent. 10 Jahre war es durch die Besatzungsmächte Deutschland verboten, Rüstung und damit auch Flugzeuge herzustellen. Erst mit Aussicht auf die Souveränität in den 1950ern kam die Produktion wieder in Sicht, aber wieder gekoppelt an politische Richtungsweisungen. So schreibt DIE ZEIT *„Und sie kamen alle wieder: Messerschmitt und Heinkel und Dornier und Focke-Wulf, die einst Herrmann Göring mit Flugzeugen versorgt hatten, bereit, nunmehr die Luftwaffe der Bundesrepublik auszurüsten“*. (ZEIT 1967) DER SPIEGEL 1964 dazu (SPIEGEL 1964b): *„Seit ihr (der Branche) 1955 wieder erlaubt wurde, Flugzeuge zu bauen, müht sie sich erfolglos um einen gesicherten Platz an der Konjunktursonne: Die Firmen leben (auch noch in den 1960ern) fast ausschließlich von Militäraufträgen und (...) (gleichzeitig) waren staatliche Subventionen für den Bau von Zivillflugzeugen, wie sie in anderen Industriestaaten üblich sind, (...) in Bonn nicht zu bekommen“* (SPIEGEL 1964a). So schreibt DIE ZEIT 1967 *„Die Firmen waren klein und kapitalschwach, aber eigensinnig. Eifersüchtig wachten sie über Auftragsquoten und darüber, daß keiner übergangen würde bei dem warmen Regen der Milliardenaufträge, der sich aus dem Verteidigungsministerium über die Luftfahrtindustrie ergoß. Unternehmerische Initiative wurde klein geschrieben. Man verstand sich eher als Auftragswerkstatt des Ministeriums und rechnete lieber nach dem Kostenerstattungs-system ab, statt sich beim Starfighter-Nachbau etwa auf das Risiko – und die Gewinnchance – eines*

festen Stückpreises einzulassen.“ (ZEIT 1967) „Dass es die Industrie überhaupt wieder gibt, verdankt sie dem bayrischen Ex-Verteidiger Franz-Joseph Strauß. Die (...) Firmen“ betont der SPIEGEL (SPIEGEL 1964a) „profitieren bis heute von Straußens Motto: ‚Alle Erfahrungen haben in der Vergangenheit gezeigt, daß die Schlagkraft der eigenen Luftwaffe nur dann garantiert ist, wenn sie auf eine eigenen Luftfahrtindustrie im Lande zurückgreifen kann.‘ An diesem Zitat wird deutlich, wie das nationale Interesse und die damit einhergehende politische Einflussnahme und staatliche Finanzierung den Flugzeugbau und alle damit in Verbindung stehenden Strukturen, Entscheidungen und Entwicklungen prägen. Die damit erklärte Struktur der gegenseitigen Abhängigkeit und eines stetigen Aushandlungsprozesses bringt als Entscheidungsträger über alle Vorgänge, die den Flugzeugbau betreffen, ein Konglomerat aus Politik und Industrie hervor. Dies bleibt Kennzeichen der Branche und bildet das Fundament, für die Entfaltung der Verquickung von Politik und Industrie als planungsräumliche TRADITION des Selbstverständnisses zu planen.

Die Gelder aus den Bundesetats 15 Jahre nach Kriegsende reichten nicht aus, um eine Stabilisierung der Unternehmen zu erreichen. Der SPIEGEL dazu: Dabei *„bemängelten die Unternehmen auch den Bonner Zuständigkeitswirrwarr und argwöhnten, Finanz- und Wirtschaftsministerium wollten den Flugzeugbau überhaupt hintertreiben.“ (...) Tatsächlich haben beide Seiten die Misere zu etwa gleichen Teilen verschuldet.“* Weiter heißt es: *„Angesichts dieser Existenzkrise drängten die Firmenchefs in Bonn immer verzweifelter auf Subventionen, mit denen sie eigene Flugzeugtypen auch für zivile Kundschaft entwickeln und ihren Werken auf lange Sicht das Leben erhalten wollen.“ (SPIEGEL 1964a)*

Die Antwort aus Bonn, wo im Prinzip das gleiche Interesse vertreten wird, lässt sich in den nächsten Jahrzehnten immer wieder auf wenige Punkte zuspitzen: Die Firmen *„sollten mehr eigene Mittel einsetzen, ehe sie den Staat zu Hilfe riefen, ihre Projekte untereinander abstimmen und sich zu größeren Firmenteams zusammenschließen.“* (ebenda) Ministerialdirigent Knieper, im Verteidigungsministerium damals für die Wehrwirtschaft verantwortlich (...) hatte laut DIE ZEIT für die Industrie zwei Ratschläge parat: *„1. Die Flugzeugindustrie soll sich zusammenschließen und rationalisieren. 2. Die Firmen sollen sich im zivilen Flugzeugbau betätigen und möglichst auch eine Fertigung außerhalb der Luftfahrt aufbauen.“* (ZEIT 1967) Die Bonner Wirtschaftsbeamten beteuerten immer wieder, keinesfalls könne jede der Firmen für ein eigenes Projekt Subventionen erwarten. Da das Verteidigungsministerium auf Zusammenschluss beharrte, kamen im Laufe der Zeit (...) (erste) Firmen- (und Arbeits-) gemeinschaften zustande (...). (SPIEGEL 1964a), wie im Punkt KONNEXE genauer ausgeführt wird.

Der Grundstein für die anhaltende Konzentration der Unternehmensaktivitäten war damit gelegt. Das Interesse am zivilen Flugzeugbau und der daraus erwachsene politische Druck in diese Richtung hielt an und bestimmte das Geschehen in der Entwicklung der Branche, bis alle Ur-Unternehmen ca. 40 Jahre später zu einem Super-Konzern zusammengewachsen waren (s.u.).

Bedeutsamkeit des Flugzeugbaus für Industrie- und Wirtschaftspolitik:

Die Bedeutung der Rüstungs- und Verteidigungspolitik nahm im Laufe der Zeit vor allem mit Ende des Kalten Krieges ab, und wurde mehr und mehr durch industrie- und wirtschaftspolitische Interessen auf zunächst nationaler aber zunehmend auch auf europäischer und weltpolitischer Ebene ersetzt. Hornschild stellt dazu fest: *„In der Bundesrepublik wurde mit dem Engagement in der militärischen Luftfahrt der Grundstein für den Aufbau der zivilen Luftfahrt gelegt. Auch wenn die damalige Entscheidung vorwiegend sicherheitspolitisch begründet wurde, so verfolgte man schon damals gleichzeitig auch industriepolitische Ziele.“* (Hornschild S. 143) Militärischer Flugzeugbau war also zunächst eher als nationales Interesse einzustufen, aber wichtig für Entwicklungen auch im zivilen Bereich. Weiter heißt es: *„Jedenfalls wurde mit der Entscheidung für den Einstieg im militärischen Flugzeugbau faktisch auch die Entscheidung für den Ausbau der zivilen Luftfahrtindustrie getroffen und wohl auch geplant. (...) So wird u.a. den USA von Europa vorgehalten, daß sie den wehrtechnischen Bereich nutzen, um dort Entwicklungen vorzunehmen, mit denen die Wettbewerbsposition der zivilen Luftfahrtindustrie gestärkt wird“* (Hornschild 1993:143).

Auf Initiative des Bundeswirtschaftsministeriums arbeiteten seit Herbst 1958 mehrere deutsche Flugzeugwerke an Projekten für Kurz- und Mittelstreckenverkehrsflugzeuge. *„Laut Bundesministerium der Finanzen sind der deutschen Luftfahrtindustrie von 1963 bis einschließlich 1967 rd. 113 Mio. DM aus dem Bundeshaushalt für zivile Flugzeugentwicklungen zur Verfügung gestellt worden. Davon sind insgesamt 82,9 Mio. ausgezahlt worden“* (http002 :112). Dabei ging ein Großteil der Förderungen nach Hamburg zum Bau der HFB 320 als größtes Geschäfts- und Reiseflugzeug und der HFB 314 als TL-Verkehrsflugzeug für 70 bis 80 Passagiere. Gründe dafür sind u.a. darin zu sehen, dass HFB bereit war, auch eigene Mittel einzusetzen, und die gewünschte Zusammenarbeit in die Tat umsetzte, indem internationale Kooperationspartner gewonnen werden konnten, wie unten genauer ausgeführt wird.

Parallel entstand das europäische Projekt Airbus. „Am 17. Juni 1965 unterzeichneten zunächst Briten und Franzosen ein ‚Memorandum of Understanding‘. Dies sah die Gründung einer Studiengruppe vor, die sowohl Marktpotentiale als auch technische Anforderungen des neuen Flugzeugs definieren sollte. Daraufhin be-

gann sich auch die Bundesrepublik und die deutsche Industrie für das Projekt zu interessieren (Mönch 1998). Weiter heißt es: *„Von der bundesdeutschen Regierung wurden finanzielle Mittel für die Projektphase bereitgestellt. Als Grund dafür ist die Teilhabe an europäischer Zusammenarbeit und damit die Stellung Deutschlands im aufwachsenden europäischen Gefüge zu nennen“*. So resümiert Hornschild: *„Insbesondere aus deutscher Sicht wurden mit dem Airbusprojekt politische als auch wirtschaftliche Ziele verfolgt. So sollte über (...) (die) Kooperation in einem industriell-technologischen Großprojekt die Beziehung zu dem Nachbarn Frankreich ausgebaut werden“* (Hornschild 1993:138). *„Aus deutscher Sicht bestand die Hoffnung, Kenntnisse in der Hochtechnologie zu erwerben und in den kommerziellen Großflugzeugbau einzusteigen“* (vgl. KARWEGER 1985: 21 nach Mönch 1998). Des Weiteren ist noch das nationale Interesse der Beschäftigungsentwicklung zu ergänzen, denn wie oben bereits deutlich wurde, konnte die Branche, auf die man aber zugleich angewiesen war, über Militäraufträge, nicht stabilisiert werden. Um den Flugzeugbau langfristig auf eigene Beine zu stellen, mussten Alternativen her.

So *„hat sich das Bundeskabinett – anders als die französische oder britische Regierung – schon bereitgefunden, die Entwicklungskosten für das Omnibus-Projekt der Steuerkasse aufzubürden. Ob sich die Bonner Einsatzfreude lohnen wird, ist freilich ungewiß.“* hält DER SPIEGEL dazu fest (SPIEGEL 1966).

„Aus britischer und französischer Sicht gab es gute Gründe für eine Beteiligung der Deutschen. Zum einen konnte dadurch möglicherweise die Lufthansa als Airbus-Kunde gewonnen werden. Zum anderen bedeutete die relativ unbedeutende deutsche Luftfahrtindustrie für die französische und britische Industrie keine ernsthafte Konkurrenz. Sie brachte jedoch die stärkste Finanzkraft mit in die Kooperation.“ (Mönch 1998) *„Außerdem versprach man sich von der deutschen Mitwirkung bessere Möglichkeiten, dem Dominanzstreben der amerikanischen Luftfahrtindustrie in Europa zu begegnen“* (vgl. KARWEGER 1985: 21 nach Mönch 1998).

Damit gelangt über die europäische Ebene hinaus die internationale Interessensebene in den Vordergrund: das Bestreben, der Monopolstellung der amerikanischen Flugzeugbauindustrie zu begegnen. *„Die Kooperationen in Europa haben aber allesamt zunächst das Ziel verfolgt, daß die jeweiligen Länder in dieser technologisch anspruchsvollen Industrie präsent sind und den technologischen Anschluss, vor allem gegenüber den USA, nicht verlieren.“* (Hornschild 1993 :149) Weiter heißt es: *„Die Vorreiterrolle für das Entstehen einer echten europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie könnte der zivile Großraumflugzeugbau übernehmen. So wird die Luftfahrtindustrie versuchen müssen, Nutzen aus den Binnenmarkt begleitenden Maßnahmen zu ziehen, um sich industrielle Struk-*

turen zu schaffen, die von der Größenordnung her mit denen ihrer Hauptkonkurrenten vergleichbar sind“ (Mitteilungen aus der Kommission 1990 nach Hornschild 1993: 150). DER SPIEGEL fasst zusammen: „Ein zager Hauch von Morgenluft durchwehte die Konstruktionsbüros der deutschen Flugzeugbauer. In blassen Umrissen gewann ein Projekt Gestalt, das den Europäern die vielleicht letzte Chance bietet, mit einer eigenen Flugzeug-Kreation den Amerikanern ihren Weltmarktvorrang streitig zu machen“ (SPIEGEL 1966).

Vor diesem Hintergrund wurde der zivile Flugzeugbau in Deutschland und Europa massiv befördert und das entstandene. Politik-Industrie-Konglomerat formte sich weiter zum Entscheidungsträger für alle Belange des Flugzeugbaus. Darüber wurden sowohl bestimmte Standorte ausgebaut oder abgewickelt wie auch die notwendigen Fusionen vorangetrieben. Jede der in den KONNEXEN beschriebenen Fusionen ist unter Druck der Bundesregierung zustande gekommen. REUSS macht am Beispiel der Übernahme von VFW durch MBB deutlich: „Da es bei dieser seit nunmehr fast vier Jahren angestrebten Unternehmensverschmelzung jedoch nicht nur um die berechtigten Interessen der privaten und öffentlich-rechtlichen Anteilseignern, sondern auch um Interessen der Bundesregierung als Hauptauftraggeber beider Firmen geht, ist ein positives Ergebnis der laufenden Gespräche bestenfalls eine Frage von wenigen Wochen“ (http002 : 169). Der Verlauf der andauernden Konzentration der Unternehmensaktivitäten ist in den KONNEXEN genauer beschrieben (s.u.).

Der Einstieg der Daimler-Benz AG bei MBB im Jahre 1989 und die Gründung der Deutschen Aerospace (DASA) folgt im Prinzip der gleichen Logik. Zwar wurde der staatliche Einfluss scheinbar zugunsten des privatwirtschaftlichen zurückgedrängt, indem die Staatsanteile an der deutschen Airbus GmbH auf die neu formierte Deutsche Aerospace übergingen, jedoch war auch dies wieder politisch motiviert: „Die Kosten für die Groß-Flugzeugfamilie sind zum unkalkulierbaren Risiko geworden.“ Stellt der DER SPIEGEL 1987 fest (SPIEGEL 1987). Burkardt Huck führt dazu aus: „Allerdings wurde als Leitmotiv (für die Übernahme von MBB durch Daimler Benz) noch nicht die Schaffung eines einzigen nationalen Unternehmens mit Systemfähigkeit auf dem Luft- und Raumfahrtsektor genannt, sondern vor allem das Ausmaß der Subventionen, Entwicklungskostenzuschüsse und Bundesbürgschaften aus dem Bundeshaushalt, die für das Airbus-Geschäft der MBB-Tochter Deutsche Airbus GmbH aufgebracht werden mussten.“ (Huck 1989: 5) Die Senkung des Staatsanteils (von Hamburg, Bayern und Bremen getragen) war eine zentrale Zielsetzung. Oder wie DER SPIEGEL zusammenfasst: „Minister Bangemann hatte ja gerade deshalb das Poker um MBB und Daimler begonnen, weil er die Milliardenlast des Airbus von Bonn wegschieben wollte“ (SPIEGEL 1987).

Die nach REUSS schon damals aufgeworfene Frage der Airbus-Endmontage-Standorte spielt hier zunächst nur eine Nebenrolle. Weitaus wichtiger erscheint die seit langem angestrebte und nun wieder aktuell gewordene Umformung der „Interessengemeinschaft“ Airbus Industrie in eine Aktiengesellschaft europäischen Rechts Rationalisierung der Fertigung und echte Kostensenkung seien nur auf dieser Grundlage (des Einstiegs von DB in MBB und damit die Übernahme der Staatsanteile durch DB) möglich (vgl. http002 : 213).

Die TRADITION des Planens liegt im Falle Airbus der Logik folgend nicht in der Hand der lokalen Akteure und folgt nicht einmal unbedingt den konkreten städtischen Interessen. Vielmehr versteht sich über die Herausarbeitung der Wirkungskraft, dass die Entscheidungen zur Standorterweiterung Finkenwerder entkoppelt von den lokalen Ereignissen stattgefunden haben. Der PLANUNGSRAUM hat in diesem Falle eine deutliche überlokale, nämlich nationale und sogar internationale Dimension. Es ging in erster Linie um Deutschlands Stellung im EADS-Gefüge und um die Konkurrenzfähigkeit des europäischen Flugzeugbaus. Die Einstufung des Projektes als gemeinnützig – unabhängig von der Schaffung von 4000 Arbeitsplätzen – und die Aushebelung von Naturschutzrechten erscheinen durch diese Brille als notwendiges Mittel zum Zweck. Der massive Widerstand gegen die Stadt Hamburg und Airbus bzw. EADS verfehlte somit sein Ziel.

Und auch das aktuelle Geschehen folgt der aufgezeigten Logik. Denn heute, 12 Jahre nach der Bildung von EADS als europäische Rechtsgesellschaft, an der Daimler-Benz 15% Anteile hält, kann man wieder feststellen, wie das Politik-Industrie-Konglomerat Entscheidungen aus einem Gemisch aus privatwirtschaftlichem (von DB) und nationalem Interesse fällt, die wiederum Auswirkungen auf die Standortgestaltung der Airbusproduktionsstätten in Europa haben werden. So titelt das Handelsblatt am 09.11.2011 *„Der Kauf der EADS-Anteile ist ohne Alternative“*. *Dabei geht es um den (Wieder-) Einstieg des Bundes in die Airbusaktivitäten. „Bei den EADS-Anteilen handelt es sich einmal um die 7,5 Prozent, die Daimler hält. Zum anderen geht es um bis zu 4,5 Prozent, die private Banken aus einem früher ebenfalls von Daimler gehaltenen EADS-Paket übernommen hatten. Hintergrund der nun möglichen Übernahme ist der Wunsch der Bundesregierung, dass die Anteile Deutschlands und Frankreichs an dem Luftfahrtkonzern ausgeglichen sein sollen. Zudem will Daimler seine Anteile seit Jahren verkaufen“* (http006). *„Ohne den Einstieg der KfW wären die Aktien keineswegs auf dem freien Markt gelandet. Mit hoher Wahrscheinlichkeit hätte der französische Staat zugegriffen. Der Einfluss Deutschlands auf einen der wichtigsten Technologiekonzerne Europas wäre verloren gewesen. Das Berlin mit Recht verhindert“* resümiert das Handelsblatt (http007).

6.2.3 A380 KONNEXE

Stetige Festigung von Beziehungen durch zunehmende Konzentration von Unternehmensaktivitäten

Die Geschichte des Flugzeugbaus in Deutschland und Europa bildet die wichtigste Grundlage für die aufgezeigten Entwicklungen am Standort Finkenwerder. Dabei ist wie keine andere Branche der Flugzeugbau seit Beginn seiner Entstehung gekennzeichnet durch eine unaufhaltsame Bündelung und Konzentration der unternehmerischen Aktivitäten, die damit einhergehende Herausbildung und Profilierung einiger weniger zentraler Standorte, begründet auch durch größte politische Einflussnahme, wie im Punkt 6.2.2 deutlich wurde. Insgesamt wirken diese Faktoren maßgeblich auf den PLANUNGSRAUM A380, schienen jedoch im Planungsprozess nicht immer vordergründig sichtbar gewesen zu sein. Für ein Verständnis der KONNEXE des PLANUNGSRAUMES bilden sie das Fundament.

Die Beschreibung des KONNEX „zunehmende Konzentration der Unternehmensaktivitäten“ wird im Folgenden anhand verschiedener Gründungs- und Fusionsphasen aufgeschlüsselt. Diese verweisen als Überschneidung zur Wirkungskraft „TRADITIONEN“ auf die engen Verflechtungen der zunächst einzeln agierenden wenigen Unternehmen, auf die große politische Einflussnahme und die starke Abhängigkeit von äußeren Rahmenbedingungen der Branche. Sie lassen deutlich werden, dass sich die Branche noch heute aus dem Beziehungsgeflecht und den wachsenden Kompetenzen der inzwischen miteinander verschmolzenen „Ur-Unternehmen“ speist.

Gründungsphase der „Ur-Unternehmen“: Der Beginn des Flugzeugbaus bzw. seiner Vorläufer ist etwa Mitte des 19. Jahrhunderts datiert. Erste Aktivitäten, wie die Gründung des ersten Vereins zur Förderung der Luftfahrt, und erste Patente auf Flugobjekte sind dabei in Frankreich zu verorten, in Deutschland wurde 1882 der „Deutsche Verein zur Förderung der Luftschiffahrt“ gegründet. Einen wichtigen Impuls für die weiteren Entwicklungen in Deutschland gab die Erfindung des schnell laufenden Verbrennungsmotors durch Gottlieb Daimler im Jahre 1883 (vgl. [http008](#)).

In den folgenden Jahrzehnten gründeten sich in ganz Europa diverse Unternehmen im Bereich Flugzeugbau. Einige auf der Basis der Entwicklung der neuen Motoren, andere als Töchterunternehmen von Werften, wie auch im Falle der Hamburger Flugzeugbau. Die für die spätere Entwicklung des Standortes Finkenwerder maßgeblichen deutschen Pionier-Unternehmen sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Unternehmen	Gründer	Ort	Jahr	Tätigkeitsschwerpunkte
Bayrische Flugzeugwerke (BFW)	Gustav Otto	München	1916	Nach Vorgängerfirmierungen gründete Otto die BFW, die u.a. die Entwicklung der Doppeldecker-Flugzeuge auf Grundlage des Otto-Motors zum Schwerpunkt hatte, frühe Zusammenführung mit Kooperationspartner Messerschmitt zu Messerschmitt AG (Messerschmitt war Chefkonstrukteur bei BFW)
Messerschmitt Flugzeugbau GmbH, später Messerschmitt AG	Wilhelm Messerschmitt	Bamberg, später Otto-brunn	ca. 1922	Segel- und Sportflugzeuge, später Jagdflugzeuge für die deutsche Luftwaffe
Dornier-Werke GmbH	entstand als Ausgründung des Zeppelinwerk Lindau GmbH durch den Leiter Claude Dornier	Friedrichshafen, Manzell, später auch Wismar	1922	Wasserflugzeuge, Transport- und Seeaufklärer für die deutsche Luftwaffe, weitere verschiedenste Flugzeuge
Bölkow Entwicklungen KG, später Bölkow GmbH	Ludwig Bölkow	Stuttgart, später Ottobrunn	1955	Hubschrauber und Flugzeuge, Heereshelikopter für deutsche Luftwaffe
Heinkel	Ernst Heinkel	Warnemünde, später Stuttgart	1922	Zivil- und Militärflugzeuge
Hamburger Flugzeugbau (HFB)	Walther Blohm	Hamburg - Finkenwerder	1933	Tochterunternehmen der Schiffswerft Blohm und Voss, Gründung im Zuge des Luftrüstungsprogramms, Schwerpunkt Flugboote, Schwimmflugzeuge, Passagierflugzeuge
Siebel Flugzeugwerke (durch Übernahme der Flugzeugwerke Halle)	Friedrich Siebel	Halle, später Donauwörth	1937	einige Umfirmierungen, Reise- und Verkehrsflugzeuge, Schulflugzeuge als Lizenznehmer bei Focke-Wulff
Weser – Flugzeugbau GmbH („Weserflug“)	Mutterkonzern „AG Weser“, Deutsche Schiff- und maschinen-	Bremen	1934	Im 2. Weltkrieg viergrößter Flugzeughersteller, später Zubehörherstellung für

	bau Aktiengesellschaft			Kampfflugzeuge
Focke-Wulff Flugzeugbau AG, später GmbH, später Focke, Achgelis und Co.	Heinrich Focke, Georg Wulff, später auch Gerd Achgelis	Bremen	1923	Verschiedene Umfirmierungen, Schwerpunkte: Drehflügler, Hub- und Tragschrauber
Fokker Flugzeugwerke	Anton Herrmann Gerard Fokker	Amsterdam/Berlin, ab 1913 Schwerin	1912	Militärflugzeuge: Jagd- und Schulflugzeuge für die deutsche Luftwaffe
Junkers Motorenwerke und Flugzeugwerke	Hugo Junkers	in Dessau	1923	Militärflugzeuge, zur NS-Zeit mit Patentverlust an das Regime

Abb 6: Ur-Unternehmen der deutschen Flugzeugbaubranche

Die aufgeführten Pionier-Unternehmen bilden die inhaltliche, wirtschaftliche und innovative Grundlage für die Herausbildung der deutschen Flug- und Raumfahrtindustrie. Dabei ist zum einen die Teilhabe an der Rüstungsindustrie schon bei den Ur-Unternehmen auffällig. Diese ging mit dem enormen politischen Einfluss auf die Branche einher, setzte sich fort und wirkte somit auch auf den PLANUNGSRAUM A380, wie oben beschrieben.

Zum anderen gab es enge Verflechtungen und personelle Überschneidungen zwischen den Unternehmen, die ein Fundament für die Entfaltung der spezifischen KONNEXE des PLANUNGSRAUMS A380 bilden. So war Ludwig Bölkow der Sohn eines Werkmeisters der Fokker Flugzeugwerke Schwerin und hat seine praktische Ausbildung bei Heinkel in Warnemünde durchlaufen, bevor er sein Ingenieurstudium in Berlin antrat und anschließend 6 Jahre bei Messerschmitt als leitender Ingenieur arbeitete. Erst nach dem 2. Weltkrieg gründete er sein eigenes Unternehmen. 1958 wurde das Ingenieurbüro nach Ottobrunn, damals bereits Wirkungsstätte von Messerschmitt, heute Hauptsitz EADS, verlegt. Hier arbeitete er eng mit Messerschmitt, Heinkel u.a. zusammen und galt auf Unternehmerseite als Motor der regionalen und überregionalen Zusammenschlüsse (http010).

Willy Messerschmitt war in den 1920ern seinerseits parallel zu seinen eigenen unternehmerischen Tätigkeiten bei den Bayrischen Flugzeugwerken im Vorstand und als Chefkonstrukteur tätig, bevor er diese mit seiner Messerschmitt Flugzeugbau GmbH zur Messerschmitt AG vereinte. Zur Aufrechterhaltung der Produktion eines neuen Kampfflugzeuges wurden dabei Zwangsarbeiter des Konzentrationslagers Dachau eingesetzt. In diesem Zuge wurde die Luftfahrt-Forschungsanstalt München in Ottobrunn durch die Zwangsarbeiter eingerichtet. Der Standort ist noch heute Hauptsitz von EADS.

Claude Dornier war vor der Gründung seines Unternehmens Chefkonstrukteur bei den Zeppelinwerken. Die Dornier Flugzeugwerke waren eine Ausgründung daraus (vgl. www.dorniermuseum.de).

Die zunächst einzeln, zum Teil kooperierend, vor allem aber konkurrierend agierenden Unternehmen und „Individualisten“ wurden im Laufe der vergangenen nunmehr fast 100 Jahre immer weiter miteinander fusioniert und sind inzwischen mit weiteren europäischen Partnern zu einem Konzern verschmolzen – der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), die einen ihrer Hauptstandorte in Hamburg Finkenwerder hat.

Aus Vielen wird eins – stetige Festigung des Beziehungsnetzes zwischen den Unternehmen: Noch vor dem Zweiten Weltkrieg begonnen, nahm die unaufhaltsame Aneinanderreihung von Fusionen in der Flugzeugbaubranche nach dem Krieg und der Zeit des Verbots für Deutschland, im Flugzeugbau tätig zu sein, ihren Lauf bis zur Jahrtausendwende, bis annähernd die gesamte Branche schließlich zu einem Konzern zusammenwuchs. Die Bildung von Airbus zunächst als Arbeitsgemeinschaft und später als Konsortium lief dabei parallel und war durch ihre zentrale Rolle im wirtschaftspolitischen Sinne eng geknüpft an die Bündelungsaktivitäten der Flugzeugbauindustrie.

Die holzschnittartige Darstellung der verschiedenen Epochen der Fusionstätigkeiten vor ihren politisch-industriell ausgelösten Ausprägungen gibt Aufschluss über den KONNEX „lokale und übergeordnete Anschlüsse“ und damit über traditionell gefestigte Entscheidungsstrukturen, die der Logik folgend auch auf den PLANUNGSRAUM A380 maßgeblich wirken.

Bündelungen der Unternehmensaktivitäten bis 1964

– von Interessensgemeinschaften hin zu ersten fusionierten Firmenblöcken

1955 erlangt die Bundesrepublik Deutschland ihre Souveränität. Die Luft- und Raumfahrtindustrie sowie neue Technologien gewannen bereits im Vorfeld stark an Bedeutung. Der „Kalte Krieg“ rückt die Luftwaffe wieder in den Fokus, wie oben bereits deutlich wurde. In diesem Zeitraum fanden erste große regionale Zusammenschlüsse statt. Zunächst in lockeren Interessensgemeinschaften, noch unter der Überschrift: „zusammen erreicht man mehr“, insbesondere was die Beschaffung von Subventionen für die Entwicklung angeht:

So „traten (zum 31. Juli 1953) die Flugzeugwerke Dornier, Focke-Wulf, Heinkel, Messerschmitt und das frühere Flugmotorenwerk der Daimler-Benz AG unter voller Erhaltung ihrer eigenen Rechtspersönlichkeit unter dem Namen Aero-Union zu einer Interessengemeinschaft zusammen, um durch planmäßige Zusammenarbeit und zweckentsprechende Arbeitsteilung sich auf künftige Arbeiten vorzubereiten. Die Gesellschafter der Aero-Union – ausschließlich Persönlichkei-

ten, die bereits vor 1933 maßgeblich am deutschen Flugzeug- und Motorenbau beteiligt waren – (waren) (...) noch im Besitz von Produktionsmitteln, deren sinnvolle Koordination ein bedeutendes Potenzial darstellte. (...) Sämtliche in der Aero-Union zusammengeschlossenen Firmen (...) (waren ebenfalls) Mitglieder des Verbandes zur Förderung der Luftfahrt e.V.“ (http002 : 24)

In Norddeutschland schlossen sich die Weser Flugzeugbau aus Bremen, Siebel Flugzeugwerke aus Halle und Hamburger Flugzeugbau bereits 1954 zur Flugzeugbau Nord GmbH zusammen. Unter dieser Firmierung entstanden in Lizenz verschiedene Flugzeugtypen für die deutsche Bundeswehr. Für diese Aufträge wurden auch Produktionshallen in Stade angemietet. In den 1960er Jahren wurde das Zivilflugzeug HFB 320 entwickelt und man beteiligte sich am Bau der Transall sowie zwei Senkrechtstartern.

Für die Bewältigung der vom Verteidigungsministerium vergebenen Lizenzbauprogramme Anfang der 1960er Jahre für die Herstellung von Kampfflugzeugen haben sich in Nord- wie auch in Süddeutschland darüber hinaus festere Arbeitsgemeinschaften gebildet, die bedingt durch die politische Einflussnahme starke Parallelen aufweisen.

Süddeutschland

- Dornier, Messerschmitt AG und Siebel bilden eine Arbeitsgemeinschaft für den Bau des Kampfflugzeuges G.91
- Zwischen Dornier, Ernst Heinkel Flugzeugbau und Messerschmitt wurde eine weitere Arbeitsgemeinschaft „Süd“, ebenfalls wie in Norddeutschland für den Lizenzbau des Starfighter gegründet
- 1959 wurde der Entwicklungsring Süd GmbH (EWR) durch die Messerschmitt AG, Heinkel Flugzeugbau GmbH, Bölkow Entwicklungen KG und Siebelwerke gegründet.

Norddeutschland

- Auch in Norddeutschland entsteht eine Arbeitsgemeinschaft für den Starfighter: zwischen den Firmen Focke-Wulf, Hamburger Flugzeugbau und Weser Flugzeugbau. Durch die Beförderung durch die Besatzungsmacht ist hier die Zusammenarbeit bereits ausgeweitet auf die europäische Ebene (mit Fokker Niederlande u.a.)
- 1961 gründeten Focke-Wulf, Weserflug und Hamburger Flugzeugbau und Heinkel analog zum Entwicklungsring Süd den Entwicklungsring Nord (ERNO) für Beteiligung am europäischen Trägerraketenprogramm als Inter-

essensgemeinschaft. Ab 1963 wurde die Gemeinschaft gefestigt und firmierte als ERNO-Raumfahrttechnik mit Stammsitz auf dem Focke-Wulf-Gelände am Flughafen Bremen.

- Da weite Bereiche von Focke-Wulf durch den II. Weltkrieg zerstört oder in Ostdeutschland unerreichbar waren, stellte sich die wirtschaftliche Situation für den Konzern weitaus schlechter dar, als es für den anderen Bremer Flugzeugbau-Konzern Weser-Flugzeugbau-GmbH war. Dadurch bedingt sah sich Focke-Wulf zu einer Fusion mit Weserflug zu den „Vereinigten Flugtechnischen Werken“ (VFW) gezwungen, 1963 war Gründung dieses Unternehmens als erste echte Fusion der Branche in Deutschland. 1964 ist die Heinkel Flugzeugbau GmbH nach dem Ausstieg aus der süddeutschen Partnerschaft als Tochter in die VFW integriert worden. Nach der Gründung der Arbeitsgemeinschaft Süd kam es in der Gemeinschaft zu Konflikten, die dazu führten, dass die Firma Heinkel aus dem Entwicklungsring Süd ausgeschlossen wurde. Aufgrund guter Kontakte zum Bremer Unternehmen schloss sich Heinkel dann also der „Nordgruppe“ an.

Bei allen Konzentrations- und Integrationsmühen der Unternehmen sind diese laut unterschiedlicher Quellen ([http002](http://002) ; SPIEGEL 1964b) zunächst aber doch sehr auf ihr eigenes Image bedacht.

Die Bildung der Arbeitsgemeinschaft Airbus 1965: Parallel zu den beschriebenen Konzentrationen von Unternehmensaktivitäten bildet sich die „Arbeitsgemeinschaft Airbus“ für Konzeptstudien für den zivilen Flugzeugbau. Diese wurde von den Firmen ATG Siebelwerke, Bölkow GmbH, Dornier-Werke, Flugzeug-Union Süd (Messerschmitt, Bölkow und Hamburger Flugzeugbau (HFB), Messerschmitt AG und Vereinigte Flugtechnische Werke (VFW) gegründet.

Im Jahr 1966 beteiligte sich die AG an Verhandlungen mit Aérospatiale und British Aerospace, um ein gemeinsames Großraumflugzeug zu entwickeln. „Nach dem Bericht des Bundesministeriums für Wirtschaft wurden 1966 auf dessen Initiative Verhandlungen über die Beteiligung der deutschen Luftfahrtindustrie an dem internationalen Gemeinschaftsprojekt „Airbus“ aufgenommen. Der (...) erfolgreiche Verlauf dieser Bemühungen lässt eine angemessene Beteiligung der in der „Deutschen Arbeitsgemeinschaft Airbus“ zusammengeschlossenen Zellenindustrie an den bedeutenden Entwicklungs- und Fertigungsaufgaben für dieses Projekt erwarten. Zur Vorbereitung der deutschen Mitwirkung am europäischen Airbusprogramm wurde aus der Arbeitsgemeinschaft Airbus die Deutsche Airbus GmbH (DA), München, gegründet. Gesellschafter sind: Dornier-Werke GmbH, Hamburger Flugzeugbau GmbH, Messerschmittwerke-Flugzeugunion Süd GmbH, Siebelwerke-ATG GmbH, Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH.

Den Hamburgern kam in diesem Beziehungsgeflecht eine zentrale Rolle zu. Sie hatten den größten Erfahrungsschatz in der Entwicklung von zivilen Flugzeugen, für die es bis in die 1960er keine ausreichenden staatlichen Förderungen gab. So schreibt DER SPIEGEL zu der Subventionssituation im zivilen Flugzeugbau: *„Aber auch kleinere Verkehrsmaschinen lassen sich mit den in Aussicht gestellten Hilfssummen und zu den von Bonn gestellten Bedingungen von keiner einzelnen Firma entwickeln. Der Subventionsfonds ist im Vergleich zu den fetten Pfründen anderer Staaten (...) ausgesprochen mager (...). Als Ausweg bietet sich mithin nur die internationale Zusammenarbeit an, bei der ausländische Werke und Regierungen sich an den Kosten beteiligen. Einen Modellfall dafür hat wiederum die Hamburger Flugzeugbau GmbH geliefert. In die Entwicklung der Hansa wurden 4 europäische Firmen und ein amerikanischer Konzern eingeschaltet“* (SPIEGEL 1964a). Daneben gab es eine Reihe weiterer Planungen in den Schubladen, die aufgrund fehlender Subventionen nicht von der HFB realisiert werden konnten, was später zum Teil (z.B. von der Lufthansa) bedauert wurde.

Großbritannien, Frankreich und die Bundesrepublik haben Ende Juli 1967 beschlossen, bis 1971 den Prototyp eines europäischen Airbus mit einer Kapazität von 250 bis 300 Passagiere zu entwickeln.

Bündelungen der Unternehmensaktivitäten zwischen 1965 und 1969 – die Konkretisierung regionaler Zusammenschlüsse und Bildung von Großunternehmen:

Zu dieser Zeit setzte ein Strukturwandel bei den Flugzeugwerken ein, aus Rationalisierungsgründen wurde vermehrt die Endmontage von Flugzeugen auf immer weniger Standorte konzentriert und in den anderen Werken die Komponentenfertigung betrieben. Der Gründung der VFW als erste echte Fusion folgten weitere Fusionen aus den bereits gebildeten Arbeitsgemeinschaften heraus, die bestehenden Beziehungsnetze festigten sich also zunächst auf der regionalen Ebene. In dieser Zeit wechselten auch die Organisationsstrukturen in den Unternehmen. Die Pioniere des Flugzeugbaus, die bisher noch an den Unternehmensspitzen tätig waren, standen als „Einzeltüftler“ Fusionen und Zusammenschlüssen noch eher widerstrebend gegenüber. „So zeigte Prof. Willy Messerschmitt 1957 wenig Lust, mit seinem alten Konkurrenten Ernst Heinkel für den gemeinsamen Nachbau ausländischer Typen eine Vernunfthehe einzugehen, und mußte sich von Franz-Josef Strauß ‚musealer Vorstellungen‘ bezichtigen lassen“ (SPIEGEL 1964a). In den 1960ern wurden die „Alten“ durch die nächste Generation ersetzt, die einer Öffnung der Strukturen und des Zusammenschlusses zumeist aufgeschlossener gegenüberstanden.

So entstanden die für diese Zeit bedeutendsten Fusionen und damit auch bisher größten Unternehmen, die sich entsprechend der Entstehung aus den alten Beziehungen und Kompetenzen speisten: Wieder wirtschaftliche Probleme (auf Sei-

ten Fokkers) führten 1969 zum Zusammenschluss der VFW mit dem niederländischen Flugzeugbaukonzern Fokker zu VFW-Fokker, die erste Fusion über deutsche Grenzen hinaus.

Im Süden der Republik kam es im Juni 1968 zu der lange erwarteten und durch zahlreiche Schwierigkeiten immer wieder verzögerten Fusion von Messerschmitt Bölkow, die der als „*Neuling*“ (SPIEGEL 1964a) bezeichnete Ludwig Bölkow bereits seit Ende 1964 anstrebte. „Im Süden entstand ein Konzerngebäude von internationalem Rang mit einem Gruppenumsatz von 520 Mio. DM und rd. 12 200 Beschäftigten. Die frühere Arbeitsgemeinschaft Entwicklungsring Süd der Firmen Bölkow GmbH, Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH und Messerschmitt AG ist nach dem Ausscheiden von Heinkel (1.2.1965) am 1.7.1965 in die Entwicklungsring Süd GmbH umgewandelt worden; Gesellschafter sind Bölkow GmbH und Siebelwerke ATG GmbH zu 50 % und die Messerschmitt AG zu 50 %. Mit der Fusion der Messerschmitt AG mit der Bölkow GmbH ist der EWR Bestandteil der neuen Messerschmitt-Bölkow-Firmengruppe.“

Das Konstrukt der zwei „allerdings einander feindliche(n) Firmenblöcke“ mit VFW-Fokker im Norden und Messerschmitt-Bölkow im Süden wurde als Meilenstein in den Fusionsbestrebungen bewertet. Aber „*das Fusionskarussell drehte sich ungestüm weiter*“ (http002). Bereits 1969 kam es zum gigantischen Zusammenschluss zwischen der Süd-Gruppe und der bisher „blockfreien Blohmischen Hamburger Flugzeugbau GmbH“ (SPIEGEL 1964b) zur Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (kurz MBB, unter der Leitung von Ludwig Bölkow).

Und wieder standen die Bestrebungen Blohms im zivilen Flugzeugbau bei der Entscheidung zentral. Die Kompetenzen der HFB galten als das Pfund, das das Unternehmen zu bieten hatte.

So schreibt der Spiegel zu den Fusionsaktivitäten in den späten 1960ern: „*Attraktiv war HFB nämlich für VFW-Fokker wie für Messerschmitt-Bölkow wegen seiner standortgünstigen Fertigungsstätten im Hamburger Hafen und seiner gut trainierten Mannschaft von Flugzeugbastlern. Die Schiffbauer-Familie Blohm (...) wagte sogar die Konstruktion des ersten deutschen Managerjets, der HFB 320*“ (SPIEGEL 1969). „*Um die zweite Serie von 50 HFB 320 aufzulegen,*“ heißt es weiter „*fehlen den Blohms 80 Millionen Mark zur Vorfinanzierung. Werner Blohm, Repräsentant von 14 Familiengeschaftern, stellte den Fusionsinteressenten aus West und Süd deshalb die Gretchenfrage: Ob sie willens seien, die HFB 320 mitzufinanzieren.*“ *Beide Konzerne wollten die Fusion mit der HFB, Bölkow bot den Hamburgern die besseren Konditionen und „locken konnte der Fusionator Bölkow auch mit dem Versprechen, die zweite Jet-Serie in Hamburg zu finanzieren“* (ebenda). Die institutionelle Festigung der Beziehungen zwischen MB und B hin zu MBB führte so dazu, dass „auf erheblich breiterem Fundament das ange-

sammelte Wissen und die angesammelte Erfahrung nutzbringend zum Wohle der Luftfahrtindustrie (angewendet werden konnte).“ Darüber hinaus konnte über diesen Anschluss der zivile Flugzeugbau in Deutschland weiter befördert werden, und dies gekoppelt an den Standort Hamburg Finkenwerder: *„An die Fusionsfreunde in Bonn wandte sich Ludwig prompt mit der Forderung, den Zusammenschluss nun auch mit der entsprechenden Lenkung von Aufträgen zu honorieren. Nach seinem Konzept wird im Süden künftig die Entwicklungsarbeit am neuen Nato-kampfflugzeug NKF vorangetrieben und im Norden der Bau von Zivilflugzeugen konzentriert.“* (ebenda)

Die Gründung von Airbus Industries 1970: Die DA wurde 1967 zur Durchführung der Arbeiten des deutschen Anteils für Entwicklung und Fertigung des Großraumflugzeugs Airbus A300 gegründet; ihre Gesellschafter waren seit 1969 zu 65% MBB und zu 35 % VFW-Fokker.

Am 18. Dezember 1970 wurde die „Airbus Industrie“ in der Gesellschaftsform einer „Groupement d'intérêts économiques“ (GIE = wirtschaftliche Interessengemeinschaft) von den Gründungsmitgliedern der staatlichen französischen „Aérospatiale“ und durch die Deutsche Airbus gegründet. Erster Produktionsdirektor und technischer Leiter war von 1970 bis 1981 Felix Kracht. Aufsichtsratsvorsitzender wurde Franz Josef Strauß, der diesen Posten bis zu seinem Tod 1988 innehatte und in dieser Zeit den Konzern maßgeblich beeinflusst hat.“ (http011) Bei der eigens dafür geschaffenen Rechtsform „behalten die Beteiligten (noch) weitgehend ihre wirtschaftliche und technologische Unabhängigkeit“ (Hornschild, S. 138).

Die spanische CASA trat Airbus 1971 bei. British Aerospace, die anfänglich (seit 1962) zu den Kooperationspartnern gehörte, trat schließlich erst 1979 bei. Welchen Stellenwert Airbus dennoch bereits in den Gründerjahren hatte, zeigte besonders die Beteiligung von British Aerospace: Das Unternehmen beziehungsweise seine Vorgängerfirma Hawker Siddeley Aviation arbeitete bereits von Anfang an als Unterauftragnehmer und Flügelproduzent, jedoch auf eigenes Risiko und ohne offizielle Beteiligung der britischen Regierung, an Airbus mit. Nach Hornschild waren die Beteiligungen zu dem Zeitpunkt folgendermaßen aufgeteilt: Deutschland und Frankreich je 37,9 %, Spanien 4,2% und Großbritannien 20%. Mit der Gründung von Airbus Industrie war ein Konglomerat aus europäischen Regierungen und Unternehmen entstanden.

Somit wird in Zukunft der zivile Flugzeugbau in Deutschland weiterhin an Bedeutung gewinnen, damit auch in Hamburg.

Bündelungen der Unternehmensaktivitäten zwischen 1981 und 1989 – die Verschmelzung der nord- und süddeutschen Unternehmen zur „Super-Fusionen“: Der „Fusions-Logik“ des deutschen Flugzeugbaus folgend kam es nach der Trennung Fokkers von VFW 1980 ein Jahr später zur Verschmelzung von VFW mit der MBB. Am 23. Dezember 1981 wurden die Vereinigten Flugtechnischen Werke (VFW) in den Konzern MBB integriert. Damit baute MBB seine Position als größter deutscher Systemführer für Luft-, Raumfahrt-, Verteidigungs- und Verkehrstechnik weiter aus. 1982 folgte die weitere Verschmelzung vom Entwicklungsring Süd und ERNO hin zum Konzern MBB-ERNO. 1988 stand der Konzern mit 40.000 Mitarbeitern an 18 Standorten an dritter Stelle der europäischen Luft- und Raumfahrtunternehmen. *„Durch die Übernahme von VFW ist MBB nicht nur zum größten Luft- und Raumfahrtkonzern innerhalb Europas angewachsen, sondern hat darüber hinaus sich (...) Systemkompetenz im Verkehrsflugzeugbau eingekauft (...)“* (Hornschild 1993: 153).

19. Mai 1989 fusionierten die zu Daimler-Benz gehörenden Töchter Dornier GmbH, MTU Motoren- und Turbinen-Union München/Friedrichshafen GmbH und zweier Teile der AEG AG zur Deutschen Aerospace AG, Abkürzung: DASA.

Die Unternehmen DASA und MBB existierten aber nur ½ Jahr nebeneinander. Die seit Jahren (wieder vor allem politisch motivierte und vorbereitete Übernahme der MBB durch Daimler-Benz erfolgte am 6. September 1989 und wurde damit der mit Abstand größte Luft- und Raumfahrtkonzern Deutschlands. In dem Zuge kam es zu großen Einsparungen und Werksschließungen. Mehrere Werke im Norden der MBB-ERNO, wie auch bei Dornier wurden geschlossen oder stark verkleinert. Andererseits wurde der niederländische Flugzeugbauer Fokker übernommen, so dass schließlich alle deutschen Ur-Unternehmen unter einem Dach zusammengeführt waren, die Beziehungen zwischen Unternehmen sich gewandelt haben in eine gebündelte Super-Fusion. REUSS fasst zusammen: *„Als 100-prozentige Tochtergesellschaft der Daimler-Benz AG wurde sie am 19. Mai 1989 gegründet. Sie bündelt die Luft-, Raumfahrt- und wehrtechnischen sowie zahlreiche Hochtechnologie-Aktivitäten des Daimler-Benz-Konzerns. Die Gruppe der Deutschen Aerospace wurde mit dem Einschluss der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, der Anfang 1990 juristisch wirksam wurde, komplett“* (http002 : 213)

Nach dem Fall der Mauer gingen in die DASA zudem die noch bestehenden ost-deutschen Betriebe ein.

Nach der Fusion der Daimler-Benz AG mit der Chrysler Corporation wurde die DASA am 1. Januar 1995 in "DaimlerChrysler Aerospace" umbenannt. Unter diesem Namen existierte das Unternehmen, bis es im Jahr 2000 mit der französischen Aérospatiale-Matra und der spanischen CASA zum europäischen Luft-

und Raumfahrtkonzern EADS vereinigt wurde, dabei wurde jedoch die Tochterfirma MTU wieder ausgegliedert, die beim Mutterkonzern DaimlerChrysler verblieb (vgl. http011).

Die Gründung von EADS 2001 – der europäische Zusammenschluss „Aber, die europäische Luft- und Raumfahrtindustrie steht vor einer neuen, großen Herausforderung“ (http002 : 259) hält REUSS fest: „Die bisher durchaus erfolgreiche Struktur von Airbus Industrie als Konsortium genügt den Anforderungen der Zukunft nicht mehr. Es ist vorgesehen, eine integrierte, europäische Kapitalgesellschaft zu formieren, die in der Lage ist, flexibler und effizienter zu arbeiten. (...) Sie ist die Voraussetzung für das nächste große Programm, nämlich für den Airbus A3XX, der 550 bis 800 Passagiere fassen soll. Die A3XX wird die letzte Monopolstellung brechen, die der große Konkurrent mit der Typenfamilie Boeing 747“ (http002 : 259).

Weiter heißt es „Anfang 1999 hatte sich die Absicht der DaimlerChrysler Aerospace (DASA) zerschlagen, in einem ersten Schritt mit British Aerospace (BAe) eine bilaterale Fusion zu schmieden, weil BAe einer nationalen Fusion mit dem Rüstungselektronik- Unternehmen GEC/Marconi den Vorzug gab. In Frankreich begann mit einem Teilrückzug des Staates und dem Einstieg der Lagardère/Matra-Gruppe die Privatisierung von Aérospatiale. Diese nationalen Blockbildungen schienen zunächst ein unüberwindliches Hindernis für gesamteuropäische Lösungen zu sein, aber tatsächlich löste diese Entwicklung ganz im Gegenteil neue Bewegungen aus. Ein erstes Signal war im Juni 1999 die Ankündigung einer Fusion zwischen der DASA und der spanischen CASA. Mitte Oktober 1999 folgte dann überraschend die deutsch-französische Fusion von DASA und Aérospatiale-Matra zur European Aeronautic, Defense and Space Corporation (EADS). Mit rund 90 000 Beschäftigten und einem Umsatz von 20 Mrd. € wird die EADS nach Boeing und Lockheed - Martin zum drittgrößten Luft- und Raumfahrtkonzern der Welt und noch vor BAe zum größten in Europa. Die CASA wird sich voraussichtlich diesem neuen Konzern anschließen, aber wie sich British Aerospace, die italienische Alenia und Saab verhalten werden, bleibt abzuwarten“.

Entwicklung der europäischen Partnerunternehmen: Die beschriebene deutsche Entwicklung der Bündelungen der unternehmerischen Aktivitäten fand in den europäischen EADS Schwestersparten zuvor auf ähnliche Weise statt. Die französische Sparte, die zuvor unter dem Namen Aérospatiale firmierte, war ein Zusammenschluss der bis 1970 einzeln bestandenen staatlichen Unternehmen Sud Aviation und Nord Aviation, die ihrerseits analog zur deutschen Entwicklung regionale Zusammenschlüsse diverser einzelner Flugzeughersteller waren (Fusionierungen in 2 Schritten). Im Unterschied zu Deutschland allerdings haben die Fusionierungen bereits 1934/ 36 zur Verstaatlichung der Flugzeugindustrie ge-

führt. 1998 wurde die Aérospatiale dann mit dem Fahrzeug und Motorenhersteller Matra fusioniert und ist 2001 als Aérospatiale-Matra in EADS aufgegangen.

Auch die englische Sparte, von 1977 bis zum Einstieg in EADS als British Aerospace firmierend, war ein Zusammenschluss verschiedener traditioneller britischer Flugzeugwerke. Die spanische Abteilung CASA (Construcciones Aeronauticas S.A.) wurde 1923 gegründet, sie wuchs durch verschiedene Aufkäufe kleiner Flugzeughersteller und ging ebenfalls 2001 in EADS auf.

„Man kennt sich“

An dieser Stelle wird nur ein spotlichtartiger Blick auf die vorgefundenen „Wissenskonstellationen“ dargestellt. Die Überschrift „Man kennt sich“ drückt aus, dass sich die Beteiligten überwiegend bereits aus anderen Zusammenhängen kannten. In den vorangegangenen Ausführungen insbesondere im Punkt „Verquickung von Industrie und Politik“ wurde deutlich, dass über Jahre und Jahrzehnte gewachsene Beziehungen zwischen Politik und Industrie bestanden, sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene bis hin zu internationalen Verbindungen. Die Aushandlung des Standortes mit den entsprechenden Anteilen an der Produktion des A380 ist das Ergebnis eines europäischen Beziehungsgeflechts.

Dadurch, dass das Vorhaben nicht nur von lokalem Interesse war, gab es von Anbeginn an einen direkten Austausch zwischen Hamburg und Berlin. Die Durchsetzung des „Lex Airbus“ Gesetzes, das auf Bundesebene nur zur Durchsetzung des Hamburger Standortes verabschiedet wurde, war so möglich.

Die einzelnen Akteure vor Ort waren wiederum eingebunden in ein lokales Netzwerk, das insbesondere durch die jahrzehntelange SPD-Regierung bestimmt wurde. Die Zuständigkeit für das Vorhaben lag bei der damaligen Wirtschaftsbehörde. Nach dem Regierungswechsel 2001 kamen mit dem Amtsantritt eines neuen CDU geführten Senats wieder neue Konstellationen zustande, ohne jedoch dass dadurch das Vorhaben in Frage gestellt wurde.

Als die zentralen Strategen gelten der damalige Wirtschaftssenator Thomas Mirow, der Wirtschaftsstaatsrat Heinz Staatsrat Gizzas (SPD), der damalige Leiter der Wirtschaftsbehörde Gunther Bonz und ein ehemaliger SPD-Bürgerschaftsabgeordneter, Bodo Fischer. Mit Thomas Mirow und Gunther Bonz wurden im Rahmen der Recherchen Interviews geführt. Bodo Fischer und sein Büro das sich mit Umweltplanung beschäftigt (vgl. www.bfub.de), war als Berater für die Stadt engagiert worden, um das Vorhaben planungs- und verfahrensrechtlich zu begleiten. Fischer gilt als enger Vertrauter von Heinz Gizzas. Die WELT

bezeichnete ihn gar als *"graue Eminenz des Ansiedlungsprojekts Airbus"* (vgl. Bahnsen 2002). Diese Einschätzung beruht auf der Tatsache, dass Fischer für die Hamburger Behörde das Planfeststellungsverfahren begleitete und dadurch an allen wichtigen inhaltlichen Entscheidungen beteiligt war bzw. diese maßgeblich mit vorbereitete. Seine Beratungsfunktion bestand gerade im Aufzeigen von Verfahrenswegen. Wer genau wo an welcher Stelle welche Richtung oder Entscheidung getroffen hat, darüber lässt sich jedoch nur spekulieren. Sicher ist hingegen, dass das Vorhaben immer nur in einem sehr kleinen Kreis vorbereitet wurde, zu dem die genannten Personen gehörten. In diesem Zusammenhang wurde immer wieder bemängelt, dass die Wirtschaftsbehörde im Planfeststellungsverfahren gleichzeitig als Antragstellerin, Erörterungs- und Genehmigungsbehörde auftrat. Teilweise saßen die das Projekt Bearbeitenden in Räumen auf dem gleichen Flur, obwohl sie sich gegenseitig kontrollieren sollten (vgl. Westphal/ Nimitz-Köster 2005: 43). Im Fall A380 kann sehr eindeutig nachgewiesen werden, dass die am Prozess entscheidend Beteiligten sich bereits aus vorangegangenen Zusammenhängen kannten. Fragen wirft dies an den Stellen auf, an denen es eine gegenseitige Kontrollfunktion geben sollte. Die Umsetzung war Teil der Durchsetzungsstrategie, sie erfolgte durch die dafür eigens gegründete Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH (ReGe), als 100% Tochter der Stadt Hamburg. Die gesamte Planung konnte so gewissermaßen aus einer Hand gesteuert werden.

„Man kennt sich“ gilt auch in Bezug auf das Verhältnis von Befürwortern und Gegnern. Viele der am Planungsprozess Beteiligten kannten sich bereits aus vorangegangenen Verfahren. Dies trifft insbesondere für die Naturschutzverbände und deren Repräsentanten zu.

6.3 Quintessenz Park Fiction / A380

Anhand der Beispiele wird deutlich, wie der jeweils spezifische PLANUNGSRAUM die unterschiedlichen Planungen produziert hat.

Der PLANUNGSRAUM Park Fiction wurde durch St. Paulis TRADITION der immerwährenden Benachteiligung geprägt. Hier liegt die Basis für die Forderung nach einem Park für die ansässige Bevölkerung als Ort der Erholung und des Ausgleichs. Hinzu kam ein ausgeprägtes Gemeinschaftsgefühl, ein Widerstandsgedanke und Lagerdenken der ansässigen Bevölkerung, dass sich in dem Selbstverständnis, eine eigene Position zu beziehen, ausdrückt. „Überleben“ in der „Gefahrenzone“ zwischen zwei Städten hat eine Jahrhundert alte TRADITION und ebenso wie die TRADITION, für seine Rechte zu kämpfen und auch die Gewissheit, siegen zu können. Das Anderssein durch die vielfältigen beschriebenen Einflüsse hat einen Entwicklungs- und Erfahrungsbackground befördert „eigene Wege“ einzuschlagen, was sich letztendlich im außergewöhnlichen Planungsprozess ausdrückt. Aus der jüngeren Geschichte steht für das Gesagte auch die Hafestraße. Sie hinterließ vielfältige KONNEXE, auf die Park Fiction aufbaut. Die lokalen Zusammenschlüsse und übergeordneten Anschlüsse waren für das Gelingen von Park Fiction entscheidend. KONNEXE führten zum Zusammenkommen von Menschen mit höchst unterschiedlichen Erfahrungs- und Wissenshintergründen, die einen eigenen, kollektiven Planungsprozess begründeten. Angestoßen durch unterschiedlichste INITIALE, die in einigen Fällen von Einzelnen nicht zu beeinflussen waren, während des Planungsprozesses aber genauso, oftmals höchst kreativ aktiv gesetzt wurden. Auch wenn Park Fiction in Opposition zur damals gängigen Stadtplanungspraxis zu sehen ist, kann das Ergebnis nicht ohne die vermeintlichen Gegner verstanden werden, die Teil des PLANUNGSRAUMES Park Fiction waren. Mittlerweile ist Park Fiction Aushängeschild eines neuen, hippen St. Pauli.

Der PLANUNGSRAUM A380 ist dem gegenüber zum einen stark geprägt von der traditionellen Profilierung als *der* Standort für den zivilen Flugzeugbau in Deutschland, wie auch von traditionell entstandenen überregionalen, internationalen und hochpolitisierten Anschlüssen, Entscheidungsgewohnheiten und -befugnissen von Akteuren, die zum Teil vollkommen entkoppelt vom Ort des Airbus-Werkes und des Mühlenberger Lochs agieren. Über diesen PLANUNGSRAUM manifestiert sich das ebenfalls traditionell gewachsene politisch-industrielle Konglomerat mit seinen wirtschaftlichen, nationalen und europäischen Interessen. Hierdurch wird deutlich, wie es dazu kommen konnte, dass

örtliches, nationales und europäisches Recht, das außerhalb der zentralen Entwicklungsinteressen liegt, außer Kraft gesetzt wurde und die lokale Gegenbewegung trotz großen Kraftaufwandes und entgegen des vielfach erwarteten Verlaufs nicht zum Zuge kam. Den Prozess durch die Brille des traditionellen Raumverständnisses und der lokalen Vorgaben für die Planung betrachtet, hinterlässt ein Unverständnis darüber, dass z.B. wegen vermeintlichen 4000 Arbeitskräften das Projekt als gemeinnützig eingestuft werden konnte, es eine so zentrale Bedeutung im politischen Raum erfuhr und darüber warum führende Politiker sich dem Geschehen mit so viel Engagement annahmen. Den PLANUNGSRAUM angewendet und seine Prägung über die Wirkungskräfte herausgearbeitet muss man zum Schluss kommen, dass das Ergebnis im Prozessverlauf nichts anderes sein konnte, als die Zuschüttung des Mühlenberger Lochs zur Erweiterung der Betriebsflächen des Airbus-Werkes. Eine Frage bleibt indes: ob mit dem Wissen über den PLANUNGSRAUM eine Verhinderung der Zuschüttung oder der Landbahnerweiterung möglich gewesen wäre.

Es könnte der Vorwurf erhoben werden, dass die Untersuchungsbeispiele zu stark aus der Sicht der Siegerpartei betrachtet wurden. Es ging bei den Analysen, um die Darstellung der Gründe, die dazu führten, dass eine bestimmte Planung gegenüber der anderen den Vorrang hatte. Dieser Vorrang der einen Planungsstrategie führte unweigerlich zur Hervorhebung der Faktoren, die sich letztendlich durchsetzten. Eine bewusste Bewertung der Ergebnisse fand allerdings nicht statt. Ob nun die Zuschüttung des Mühlenberger Lochs zur Betriebsflächenerweiterung oder die Schaffung eines Park in St. Pauli als richtig angesehen werden bleibt letztendlich jedem selbst überlassen.

6.4 Quellen

Park Fiction

Einige der Protagonisten von Park Fiction hatten über die Durchsetzung eines Parks hinaus den Anspruch, den Planungsprozess zu reflektieren, zu dokumentieren und zu publizieren. Dadurch entstanden verschiedene Dokumente, auf die als *Basis-Quellen* zugegriffen werden konnte. Die Webseite www.parkfiction.org stellte dabei eine sehr wichtige Quelle dar. Angaben zum Planungsprozess, Fotos, und zentrale Texte konnten hier abgerufen werden. Eine weitere ergiebige Basis-Quelle war ein Dokumentarfilm zum Planungsprozess „Park Fiction“ von Margit Czenki (Czenki 1999, 66 Min.). Viele der zentralen Aktivisten spielen hier mit. Er vermittelt viel von der Idee und der Umsetzung von Park Fiction. Ebenfalls, mit dem Anspruch des weiteren Verbreitens und der Entwicklung von Park Fiction als weiterführende „Bewegung“ war geplant, in der Nähe des Parks ein Archiv mit Materialien zum Planungsprozess und ein „Institut für alternativen Urbanismus“ entstehen zu lassen. Dieses Vorhaben konnte bisher jedoch nur bedingt verwirklicht werden. Eine Veranstaltung „Unlikely Encounters in urban space“ mit entsprechender Dokumentation der Ergebnisse wurde jedoch als Teil dieses Vorhabens durchgeführt (Hamburg vom 26. bis 29.6.2003). Das Kongressmaterial stand entsprechend zur Verfügung. Eine weitere wichtige Basis-Quelle, vor allem zur Ergründung der „Idee“, wie sie von den zentralen Protagonisten von Park Fiction gesehen wurde, war die Ausstellung zur Dokumenta 11. Park Fiction hat zur Ausstellung einen Beitrag gestaltet, der den Planungsprozess darstellte und z.B. mit einer kleinen Bibliothek über Hintergründe Einblicke in die theoretischen Kulissen des Projektes gewährte (Dokumenta 11, 2002 Kassel).

Die umfangreichste Materialsammlung, auf die zugegriffen werden konnte, stammte vom Hafенrandverein. Der Hafенrandverein war ein Zusammenschluss von Aktiven im Stadtteil der im Planungsprozess eine entscheidende Rolle spielte. Dieser tagte regelmäßig in den Räumen der im Stadtteil ansässigen Sozialstation. Hier sammelte sich auch über die Jahre der Auseinandersetzungen eine umfangreiche Ordnersammlung mit Protokollen, Briefe, Entwürfe, Flugblättern, etc. an. Diese Unterlagen konnten nach anfänglicher Ablehnung eingesehen werden. Sie stellten zur Überprüfung von Aussagen zu Abläufen und Geschehnissen eine wichtige Grundlage dar. Daneben stand das sehr umfangreiche Material der Umweltbehörde die wichtigste Quelle zur Verfügung. Die Umweltbehörde, die heute zur Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt gehört, war federführend bei der konkreten Planung zum Park. In ihrem Archiv befanden sich wesent-

liche Teile der Unterlagen der behördlichen Seite des Planungsprozesses. Auf weitere Behördenunterlagen, z.B. aus der Kulturbehörde oder der Stadtentwicklungsbehörde, die ebenfalls stark an dem Planungsprozess beteiligt waren, wurde, auch, um die Arbeit notwendigerweise zu begrenzen, nicht weiter versucht zuzugreifen. Die meisten Unterlagen befanden sich ohnehin in den genannten Archiven.

Eigenständige *wissenschaftliche Publikationen* zu Park Fiction im Bereich der Stadtplanung fehlen bisher. Hingegen findet sich Christoph Schäfer, einer der zentralen Protagonisten, gelegentlich auf Veranstaltungen zum Thema Stadtentwicklung als Vortragender für Park Fiction. Großen Widerhall fand das Projekt in der Kunstszene. Hier entstanden eine ganze Reihe von Aufsätzen und Bezügen, auf die zum Teil eingegangen wird. Dieser Umstand ist vor allem auf einige der zentralen Akteure zurückzuführen, die aus dem Kunstbereich stammten und darüber das Projekt stark beeinflussten und bekannt machten. Aus dem Bereich der Kulturwissenschaften stammen zwei Arbeiten, auf die hier ebenfalls Bezug genommen wird. Die eine stammt von Uwe Lewitzky: *Kunst für alle? Kunst im öffentlichen Raum zwischen Partizipation, Intervention und neuer Urbanität*, 2005. Die Arbeit beschäftigt sich vor allem mit theoretischen Hintergrundkonzepten von Park Fiction. Die andere stammt von Wanda Wieczorek, 2005, eine Masterarbeit im Fachbereich Angewandte Kulturwissenschaften an der Universität Lüneburg.

Materialien zur Stadtteilgeschichte und statistische Angaben konnten vor allem im St. Pauli Archiv e.V. Stadtteilarchiv und Geschichtswerkstatt (www.st-pauli-archiv.de) und im St. Pauli Museum e.V. (www.st-pauli-museum.com) recherchiert werden. Ein Besuch der Veranstaltung zu: 25 Jahre St. Pauli - Hafenstraße „sich treffen, erinnern, feiern“ 15.9. – 17.9.2006, Ausstellung und Veranstaltungen in den Räumen der Hafenstraße, ergänzte die Erhebungen insbesondere zur Hafenstraße, die eine wichtige Rolle für Park Fiction spielte. Obwohl St. Pauli als sehr bekannter Stadtteil Deutschlands gelten kann, gab es aber nur sehr wenig und wenn dann sehr punktuell wissenschaftliches Material zur Stadtteilgeschichte. Darüber hinaus findet sich eine ganze Reihe von populärwissenschaftlichen Veröffentlichungen über den Stadtteil St. Pauli.

Die *Erforschung der baulichen Gegebenheiten und Veränderungen* konnten über regelmäßige Begehungen des sich im Umbruch befindenden Stadtteils wie auch über die Auswertung von historischen Fotos, Luftbildern, Karten und Plänen erfolgen. Die kontinuierliche Verfolgung der starken Veränderungen der Elbkante stellte ein wichtiges Element der Raumanalyse dar. Genau in dem Zeitraum der Entstehung und Umsetzung des Park Fiction hat eine rasante Entwicklung von einem „düsteren“, von der alten Hafearbeit bereits abgewandten, geprägten

Uferstreifen über die kurzzeitige Herausbildung der so genannten Medienmeile als pionierhafte Belebung hin zu einer hippen, vielfältigen und lebhaften Meile begonnen, die mit starken Transformationsprozessen einherging und weiter fortschreitet.

Presse- und laufende Internetrecherchen vervollständigten die Quellenarbeit. Die Pressearbeit erstreckte sich besonders auf die Hamburger Presse aber auch auf die Stadtteilebene, wie z.B. die Einsicht von Gemeindebriefen der St. Pauli Kirche und der Stadtteilzeitungen „Moin“. In der überregionalen Presse fand sich nur wenig. Die Internetrecherche war ein kontinuierlich die Arbeit begleitendes Instrument. Hierüber wurden vielfältige Informationen gewonnen und aktualisiert.

Im Zentrum der Erhebungen standen *Interviews mit zentralen Akteuren*. Der Arbeitsprozess wurde durchgehend durch Interviews mit entscheidenden Akteuren (Experteninterviews) des Planungsprozesses begleitet, die im Forschungsverlauf schrittweise ausgewählt wurden. Die Interviews dauerten teilweise mehrere Stunden und wurden zum Teil mehrfach zeitversetzt fortgesetzt. Als Gesprächspartner zu nennen sind hier insbesondere: Sabine Stövesand ehemalige Leiterin der GWA St. Pauli e.V.(Gemeinwesenarbeit); Axel Wiest, Lehrer der Ganztagschule St. Pauli; Christoph Schäfer, Künstler; Margit Czenki, Filmmacherin; Claus Petersen, Hafestraßenaktivist und -bewohner der ersten Stunde; Martin Paulekun, Pastor der St. Pauli Kirche; Marily Stroux, Fotografin und Dokumentaristin des Planungsprozesses und der Hafestraßenproteste. Thomas Mirow, ehemaliger Stadtentwicklungssenator und einer der höchsten Entscheidungsträger der politischen Seite in Bezug auf die Geschehnisse. Ulrich Hein-Wussow, ehem. Behörde für Umwelt und Gesundheit war sehr lange Zeit kontinuierlich von behördlicher Seite für die konkrete Umsetzung zuständig, wie auch weitere Behördenvertreter ebenfalls wichtige Gesprächspartner waren. Begleitet wurden die Erhebungen von vielen kontinuierlichen Besuchen des Areals und weiteren spontanen und informellen Gesprächen mit Beteiligten, Anwohnern und Besuchern.

A380

Publikationen: Einen wichtigen Einstieg für die Nachzeichnung des Planungsprozesses der Betriebsflächenerweiterung für den Bau des A380, war das Buch von Uwe Westphal (langjähriger NABU-Mitarbeiter) und Renate Nimitz-Köster (SPIEGEL-Redakteurin): „Das Mühlenberger Milliardenloch“, welches 2005 erschien. Es vermittelt einen sehr guten Überblick über die Themen der Auseinandersetzungen während des Planungsprozesses. Wie der Titel erahnen lässt, fällt Westphals und Nimitz-Kösters Bewertung zu Ungunsten des Vorhabens „Müh-

lenberger Loch“ aus. Sieht man von ihren Bewertungen ab, stellt sich das Buch als sehr detailliert und gut recherchiert dar. Die Publikation wurde von Rüdiger Nebelsieck kritisch durchgesehen. Nebelsieck ist Rechtsanwalt und war einer der Anwälte der Vorhabensgegner.

Presse- und Internetrecherchen: Neben dem Einstieg in das Thema über das genannte Buch war die intensive Presserecherche die wichtigste Quelle für meine Arbeit. Durch die besondere Bedeutung des Projektes und dem dadurch hervorgerufenen großen öffentlichen Interesse, widmete sich nicht nur die Hamburger Presse kontinuierlich dem Thema, sondern auch alle überregionalen Tageszeitungen und politischen Wochenblätter. Die wirtschaftspolitische Bedeutung und die starke Verwobenheit mit nationaler, europäischer und internationaler Politik führten dazu. Der Spiegel und die Frankfurter Allgemeine Zeitung stellten hier die ergiebigsten Beiträge. Der Einfluss, bzw. die deutliche Parteinahme der Presse, insbesondere der Hamburger „Springer-Presse“ muss dabei berücksichtigt werden. Als die Auseinandersetzung um das Mühlenberger Loch eine Phase erreichten, in der alle Seiten ihre maximalen Kräfte mobilisierten, trat die internationale Dimension des Projekts besonders stark in den Vordergrund. Weltweite Image-Kampagnen sowohl von Airbus als auch von Teilen der Umweltverbände wurden konzipiert und publiziert und fanden ihren Niederschlag in der internationalen Presse, die in Teilen ebenfalls als Quelle herangezogen wurde.

Der gesamte Planungsprozess wurde begleitet von juristischen Auseinandersetzungen, die in Fachzeitschriften und wissenschaftlichen Publikationen ausgetragen wurden.

Gerichtsurteile und dazugehörige Kommentaren sowie Behördendricksachen stellten eine weitere Quelle für meine Arbeit dar.

Durch die Beschäftigung mit dem Thema und durch Publikation in vielen Bereichen konnten die Geschehnisse sehr gut rekonstruiert werden. Die geführten Interviews konnten keine neuen Erkenntnisse in Bezug auf den Ablauf der Auseinandersetzungen liefern. Hinzu kam, dass die Diskussionen um Airbus anhalten und die Gespräche bei Entscheidungsträgern immer auch von einer gewissen Vorsicht geprägt waren. Die Brisanz von offenen Fragen, zum Beispiel wie ein Ausgleich für die Vernichtung von wertvollem Naturraum geschaffen wird, führte zur Zurückhaltung bei den Beteiligten.

Interviews wurden unter anderem mit dem während der Auseinandersetzungen amtierenden Wirtschaftssenator Thomas Mirow und zum Zeitpunkt des Interviews amtierenden Wirtschaftssenator, der damalige Leiter der Wirtschaftsbehörde Gunther Bonz geführt. Gunther Bonz war auf der Behördenseite federführend für die Durchsetzung der Planungen verantwortlich.

Ein weiteres Gespräch konnte ich während eines Besuches bei der Hamburger Vertretung in Brüssel führen. Dabei konnten punktuell Fragen zur Beeinflussung durch die europäischen Ebene gestellt werden. Mit Gegnern des Vorhabens haben ebenfalls Gespräche stattgefunden, wie mit der damaligen Büroleitung des NABU und mit Gabi Quast Sprecherin der Initiative „Schutzbündnis für Hamburgs Elbregion“, eine zentrale Personen des Widerstandes vor Ort. Von den Vorhabensgegnern wurden umfangreiche Materialien zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus standen vielfältigste Unterlagen von den Vorhabensgegnern im Netz zur Verfügung. Sie waren mit eigenen Webseiten vertreten.

Der Planungsprozess war immer gekoppelt an die förmlichen Planfeststellungen. Die dazugehörigen Planfeststellungsunterlagen standen ebenfalls zur Verfügung.

Die Erforschung der baulichen Gegebenheiten und Veränderungen konnte sehr gut über die direkte Besichtigung als auch über die Auswertung von historischen Fotos, Luftbildern, Karten und Plänen erfolgen. Die Materialien wurden bei einer Führung auf dem Airbusgelände und bei Besuchen einiger externer Standorte ergänzt.

Die Rückschau auf die Geschichte des Flugzeugbaus und die Standortentwicklung Finkenwerder sind anhand verschiedener Unternehmenschroniken zusammengetragen worden. Für die wirtschafts- und rüstungspolitischen Aspekte gab die Dokumentation von Arno L. Schmitz über 50 Jahre Luft- und Raumfahrt in Deutschland anlässlich des 50. Jahrestages von REUSS einen guten Überblick. Ergänzend zu dieser neutralen Übersicht und unverzichtbar waren historische Pressartikel. Hierbei waren insbesondere DER SPIEGEL und DIE ZEIT am ergiebigsten. Für ein vertiefendes Verständnis sind auch wissenschaftliche Arbeiten herangezogen worden, insbesondere aus dem wirtschaftspolitischen Bereich.

„Seit Juni 2001 besteht die Initiative Luftfahrtstandort Hamburg, um die überragende Bedeutung dieses Industriesektors für den Wirtschaftsstandort Hamburg in der Öffentlichkeit zu verankern“ (Hansestadt-Hamburg 2004, www.luftfahrtstandort-hamburg.de).

7 Ausblicke – mögliche Reichweite der Forschung

Eine Vorstellung von Planungsräumen soll drei Aufgaben erfüllen (vgl. Kapitel 1.2, Abschnitt: „Erkenntnisinteresse und Fragestellung“): *„Zum einen soll sie als Kommunikationsmedium für die Diskussion bestehender Probleme in der Planungstheorie ebenso wie für deren Weiterentwicklung dienen, des Weiteren die Grundlage bilden für die Analyse realer Planungsprozesse und schließlich Hilfestellung für die Planungspraxis generieren können – Ausgangspunkt für Planungsstrategien sein.“* Zum Schluss der Arbeit wird aufgezeigt, wie die Ergebnisse im Sinne der geforderten drei Aufgaben mit einer Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN weitergedacht werden können. Das Kapitel ist entsprechend in drei Themenfelder Planungstheorie, Analyse/Empirie und Strategie gliedert.

Phasen, Schichten, Schulen oder RÄUME

Wie wurde den im Kapitel 2 „Planungstheorie: Wege aus einer stagnierenden Diskussion“ aufgeworfenen Fragen und Forderungen mit einer Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN begegnet, und wie können diese Ergebnisse auf einer übergeordneten Ebene zum Schluss der Arbeit eingeordnet werden? Zur Beantwortung der Fragen möchte ich drei prominente Planungstheorietylogien heranziehen und mit dem Verständnis von PLANUNGSRÄUMEN konfrontieren. Dies sind die an deutschen Stadtplaner-Hochschulen bedeutenden Typologien von Gerd Albers (vgl. Albers 1969, 1993) mit seinem Phasenmodell, Klaus Selle mit seinem Schichtenmodell (vgl. Selle 1995; Selle 1998) sowie das im englischsprachigen Raum anerkannte Modell von Oren Yiftachel mit seinen „Theorieschulen“ (Yiftachel 1989).

Das Phasenmodell von Gerd Albers besticht durch seine Eindeutigkeit bis heute. Anhand von vier Phasen, die einem Zeitraum von etwa 120 Jahren, von 1860 bis in die 1980er Jahre, zugeordnet sind, werden Wechsel im Planungsverständnis beschrieben. Die Abgrenzung der Phasen untereinander erfolgt anhand von Zäsuren, die in den jeweiligen historischen Entwicklungen begründet liegen. Jede Phase stellt dabei immer nur eine „Durchgangsphase“ dar - so ist auch die zuletzt genannte eine vorläufige - bis durch einen Paradigmenwechsel eine neue Phase eintritt, die die vorangegangene ablöst. Danach bestand die „Anpassungsplanung“ von 1860 bis 1900, gefolgt von der „Auffangplanung“ bis 1960, die wiederum von der „Entwicklungsplanung“ bis 1980 abgelöst wurde. Die letztgenannte Phase beginnt ab 1980 mit der „Perspektivplanung“ (Albers 1993b).

Die Auseinandersetzung mit dem Modell war vielfältig und bezog sich insbesondere auf die Phase der Entwicklungsplanung. Bei dieser ist es am augenschein-

lichsten, dass sie weder in der dargestellten Form zur Anwendung kam noch das damit verbundene Planungsmodell der „Rationalen Planung“ (vgl. dazu Kapitel 2).

Klaus Selle stellte sich ebenfalls in die Reihen der Kritiker und entwirft eine Weiterentwicklung des Albersschen. Seine Schichten folgen den Phasen. Die klaren Zäsuren zwischen jeder Schicht werden dabei in Additionen oder Überlagerungen überführt. Nicht die Ablösung und Erneuerung einzelner Planungsverständnisse stehen danach im Vordergrund seines Modells, sondern deren Fortbestand über vermeintliche Hochzeiten hinweg und die schrittweise Addition von Neuem. Danach existiert aus der Sicht von Selle nicht nur immer ein aktuelles, sondern über die Zeit hinweg entstandene vielfältige Planungsverständnisse. Selle verwendete dafür die Bezeichnung „Gleichzeitigkeit von Ungleichzeitigem“ (vgl. Selle 1995: 240). Die Schichten erscheinen dabei als plausible Metapher, wenn man die Vorstellung zugrunde legt, dass Planungstheorie auf einer zeitlichen Entwicklung beruht, die aufeinander aufbaut, sich fortentwickelt und so jede weitere Schicht immer auch Bestandteile der vorangegangenen Schichten bzw. Phasen beinhaltet (vgl. ausführlich Selle 1995 und 1998). Einen etwas anderen Weg beschreitet Yiftachel. Er entwirft eine Typologie von Planungstheorie, die anhand von drei Diskursen entwickelt wird: „The Analytical Debate, The Urban Form Debate“ und die „Procedural Debate“. Diese Debatten erfuhren nach 1960 einen „Paradigmatic Breakdown“ (vgl. ausführlich Yiftachel 1989). Der grundsätzliche Wandel im Theorieverständnis von einer positivistischen hin zu einer postpositivistischen Sicht diente auch als Grundlage für die Darstellung im Kapitel 2 „Ausgangspunkt: das Planungsmodell der „Rationalen Planung“. Anhand der drei genannten Debatten stellt Yiftachel unterschiedliche „Theorie-Schulen“ dar, die wie bei Albers und Selle den Zeitraum von 1900 bis 1980 beschreiben.

Was bedeutet es nun, diese Modelle durch die PLANUNGSRÄUME-Brille zu sehen? Die im Kapitel 2 beschriebenen Probleme sind den Modellen innewohnend. Allen drei Modellen liegt der gleiche Blick auf Theorie zugrunde: dass sich diese mehr oder weniger linear entwickelt und sie exponentiell zunimmt. Bei Albers löst ein Planungsverständnis noch das vorangegangene ab, bei Selle kommt es zu Überlagerungen und bei Yiftachel entwickeln sich unterschiedliche Theorierichtungen mehr oder weniger parallel zueinander. Grundlage bei allen ist die indirekte Beibehaltung einer Trennung in Prozedurales und Substanzielles. Dabei ist nicht das „Substanzielle“ Gegenstand der Modelle, sondern die Identifizierung unterschiedlicher Verfahrensweisen. Die dargestellten Planungsverständnisse werden zwar als abhängig von ihrem jeweiligen politischen und sozialen Kontext angesehen, dieser Kontext ist jedoch nicht Teil der entwickelten Typologien, nur insoweit, als dass damit bei Albers und Selle die einzelnen Phasen oder Schichten begründet werden, ähnlich des Vorgehens von Yiftachel, der den Kontext als

universale, übergeordnete Rahmenbedingung versteht. Die Modelle lassen damit offen, welches Planungsverständnis in einer konkreten Situation zum Tragen kommt oder gar zu wählen ist. Darüber hinaus ist in keinem der Modelle Platz für Mischformen, Unbekanntes und Unentdecktes. Die Vorstellung, dass auch noch ganz anders gartete Planungsverständnisse oder Abwandlungen von den beschriebenen zur Wirkung kommen, ist in keines der Modelle integriert. Das in Kapitel 2 genannte Problem der Kluft zwischen Theorie und Praxis besteht danach auch hier. Der in Kapitel 2 herausgearbeiteten zentralen Problemlage des ungelösten Kerns der Planungstheoriediskussion (vgl. Kapitel 2 „Der Schlüssel der Kontext) begegnen diese Modelle nicht. Das heißt für die Beantwortung meiner Leitfrage, warum welche Planung wann und wie zum Tragen kommt, bieten die angeführten Modelle keine Hilfestellung.

Das führt mich zu folgendem Standpunkt: Auch für eine übergeordnete Einordnung von Planungstheorie (Typologie) muss es darum gehen, die Funktion einer Typologie in Bezug auf Entstehung und Anwendung in den Vordergrund zu rücken, und weniger darum, einzelne Planungsmodelle oder Verfahrensweisen zu beschreiben und diese nacheinander darzustellen. Theoriegenese und deren Anwendung, d.h. die konkrete Planung (Praxis), sind dabei nicht zu trennen. PLANUNGSRÄUME bieten einen Ansatz dafür, von einem zeitlich-linearen Modell hin zu einem (planungs-)räumlichen zu wechseln. Die zentrale These dieser Arbeit, dass PLANUNGSRÄUME Planungen hervorbringen, soll dabei als ein Gegenentwurf zu den genannten Typologien verstanden werden. Nicht mehr einzelne Theorieansätze sollen im Vordergrund stehen, sondern der PLANUNGSRAUM und wie er Planung und deren Theorie produziert. Wie eine entsprechende Typologie genau aussehen könnte, muss noch erarbeitet werden, denkbar wäre es nach einer Art Muster oder Cluster von PLANUNGSRÄUMEN zu forschen. Als Aussicht auf mögliche weitere Forschungen und Rückschau auf die Arbeit soll dazu der Blick noch einmal auf die Stadt gelenkt werden.

Eine Stadt = viel PLANUNGSRÄUME: PLANUNGSRÄUME ist das Ergebnis der Auseinandersetzung mit verschiedenen Diskussionen um ein neues Verständnis von Raum (vgl. Kapitel 3 Raumdiskurse: Transformationen – Konzeptionen). Die angeführten Diskussionen hatten alle einen Ausgangspunkt: die Suche nach neuen Erklärungsansätzen für die derzeit stattfindenden tiefgreifenden urbanen Veränderungen, in deren Mittelpunkt die Stadt steht (vgl. Kapitel 3.2 Urbane Wende). PLANUNGSRÄUME kann dazu dienen, eine differenzierte Sicht auf die Stadt in Bezug auf die tatsächlich stattfindenden verschiedensten Planungsprozesse zu erhalten, indem die Stadt nicht als eine homogene, passive Plattform verstanden wird, auf der sich Planung abspielt und deren Bedingungen mehr oder weniger die gleichen sind, sondern als Geflecht oder Konglomerat aus verschiedensten sich überlagernden, gegenseitig beeinflussenden und sich wan-

delnden PLANUNGSRÄUMEN, die die verschiedensten Planungen hervorbringen.

PLANUNGSRÄUME wirken nach

Als zweite Aufgabe sollte eine Vorstellung von PLANUNGSRÄUMEN die Basis für die Analyse von Planungsprozessen bilden. Es galt zu klären, wie im konkreten Fall PLANUNGSRÄUME Planungen hervorbringen. Die Antwort erfolgt über die Generierung der Planungsräumlichen Wirkungskräfte TRADITIONEN, KONNEXE und INITIALE (vgl. Kapitel 5.2). Die Darstellung der Exemplarischen Analysen folgte den synthetisierten Zugängen und wurde ausführlich abgebildet. Im Sinne eines Ausblicks auf mögliche weitere Anwendungen wird abschließend ein Ergebnis der „Exemplarischen Analysen“ hervorgehoben - dass PLANUNGSRÄUME nachwirken können. Gemeint ist damit, dass die Ereignisse während der Planungsprozesse wieder in TRADITIONEN und KONNEXE eingehen, die bei weiteren Planungsprozessen - aber auch wieder nur bei ganz bestimmten - zum Tragen kommen. Am Beispiel Park Fiction kann dies besonders gut verdeutlicht werden. Als Ausgangslage wurden hier bereits die Ereignisse und Auseinandersetzungen um die Hafestraße beschrieben, die als eine Grundlage der planungsräumlichen Wirkungskräfte TRADITIONEN von Park Fiction interpretiert wurden. In direkter Verbindung damit standen wiederum die identifizierten KONNEXE, die sich z.B. in Beziehungsgeflechten, Anschlüssen oder Kompetenzen niederschlugen, die dann wieder den PLANUNGSRAUM Park Fiction bestimmten. PLANUNGSRÄUME haben so eine Geschichte, eine Vita, die sich an anderem Ort, Situationen und Zeiten, wenn auch in veränderter Form wieder entfalten kann. PLANUNGSRÄUME haben danach keinen Anfang oder kein Ende. Sie wirken nach oder gehen in weitere PLANUNGSRÄUME über. Im Fall von Park Fiction kann dies für eine ganze Reihe von Aktionsbündnissen gelten, die in Hamburg aktiv sind. Genannt wurden z.B. „Strand für alle statt beachclubs für wenige“ (vgl. <http://esregnetkaviar.wordpress.com>), der Widerstand gegen das Bernhard-Nocht-Quartier (vgl. www.no-bnq.org) oder die Proteste um die Nutzung des Frappant Gebäude als Ikea Standort (vgl. <http://frappant.blogsome.com>). Als besonders bekannt wurde die Besetzung einiger der letzten verbliebenen Bauten des Gängeviertel (<http://dasgaengeviertel.info>). Bei all diesen Planungsräumen lassen sich die Bezüge zum PLANUNGSRAUM Park Fiction herstellen. Ähnlich verhält es sich im Fall A380, hier bestand ein PLANUNGSRAUM, der sich aus der „TRADITION der Verquickung von Industrie und Politik“ speiste – diese besteht nach wie vor und findet Eingang in weitere PLANUNGSRÄUME. Für mögliche weitere Forschungen nach Mustern oder Clustern von PLANUNGSRÄUMEN ist diese Einsicht zentral.

Mit der Aussage, dass PLANUNGSRÄUME nachwirken, tritt noch einmal der zentrale Unterschied zu einem materiellen Raumverständnis hervor. PLANUNGSRÄUME sind nur mit einem gesellschaftlichen Raumverständnis zu verstehen. Im Kapitel 3.1 „Konzeptionelle Wende“ ist die dafür angenommene Ausgangslage beschrieben worden. Das der PLANUNGSRAUM sich fortsetzt oder nachwirkt, d.h. gewissermaßen als etwas „lebendiges“ zu verstehen ist, unterstreicht das gesellschaftliche Raumverständnis, das im Kapitel 5 „Zugang zum PLANUNGSRAUM“ dann auf Planung übertragen wurde. Mit einem materiellen oder absolutistischen Raumverständnis wäre die hier verfolgte Analyse nicht möglich gewesen. Erst die dargelegte Konzeptualisierung von PLANUNGSRÄUMEN hat die dargestellten Möglichkeiten der Analyse eröffnet, wohl wissend, dass es sich auch hier wieder nur um eine Annäherung an unsere sinnliche Welt handelt.

Mit dem RAUM planen

Das letztendliche Ziel der Arbeit war es, Ableitungen und Anleitungen für die Planungspraxis zu generieren. Die Entwicklung eines Konzepts von PLANUNGSRÄUMEN war nicht darauf gerichtet, zu sagen, was der Raum ist, sondern wie er bezogen auf Planung wirkt (vgl. Kap. 3.1). Die Frage, wie sich Räume der Planung konstituieren und welche Optionen ihnen innewohnen, zielte darauf ab, das Gefüge von PLANUNGSRÄUMEN zu verstehen und darüber auch die enthaltenen Handlungsspielräume für die Planungen. Das Kapitel 5 Zugang zum PLANUNGSRAUM widmete sich der Frage des Konstitutionsprozesses von PLANUNGSRÄUMEN. Die entwickelten Denkmuster bilden dafür den Zugangsrahmen. Hier habe ich resümiert, dass *„bei der Analyse von Planungsprozessen sich auf eine Suche begeben werden muss, nach Abhängigkeiten, Zusammengehörigkeiten und Möglichkeiten“* (vgl. Kapitel 5.1). Die Hauptaussage der Denkmuster liegt in der Darstellung einer relationalen Sichtweise. Diesen gewissermaßen übergeordneten Grundsatz gilt es auch bei der Entwicklung von Planungsstrategien zu beachten. Grundsätzlich gilt: der PLANUNGSRAUM ist kein starres Gebilde, Planung ist kein starrer Vorgang, es geht um ein Ausloten, Experimentieren und gegebenenfalls Anpassen seiner Strategie. Bestehende Ansätze, sei es in Sinne einer Entwicklungsplanung, aber auch kommunikative, inkrementalistische oder pervormative Ansätze, werden dadurch nicht obsolet. Im Gegenteil: Sie sind mögliche Ergebnisse von PLANUNGSRÄUMEN, die bei Bedarf weiter zu entwickeln sind.

Die Leitfrage, welche Planung warum zum Tragen kommt, muss für die Entwicklung von Planungsstrategien andersherum gestellt werden und lautet somit: Welche Planung kann zum Tragen kommen? Die entwickelten Wirkungskräfte wer-

den zur Beantwortung herangezogen. Anhand ihrer werden die grundlegenden Ableitungen getroffen. Diese sind weiter auszugestalten und bilden einen Ausblick auf mögliche Anwendungen. Dabei, wird nochmals abschließend betont, konstituieren die Wirkungskräfte nur im Zusammenspiel, sich gegenseitig überlagernd und ergänzend den PLANUNGSRAUM und bringen seine Manifestationen hervor (siehe auch Abb. „Planungsräumliche Wirkungskräfte“).

TRADITIONEN – als Grundlage für die Generierung von Planungszielen

Die Wirkungskraft TRADITIONEN, wurde als Basis für ein Grundverständnis des PLANUNGSRAUMES beschrieben. Darüber sind Ableitungen für die Entwicklung von Planungszielen im Einklang mit Mitteln und Maßnahmen zu treffen.

KONNEXE – als Ausgangspunkt für die Entwicklung von Planungsstrategien

Über die Identifizierung der KONNEXE kann abgeleitet werden, welche Handlungsspielräume und Ansätze oder auch Defizite für die Verwirklichung von Zielen zur Verfügung stehen.

INITIALE – nutzen und zum Aktivieren von Planungsprozessen setzen

INITIALE bezeichnen die Anbahnung oder Richtungsänderung einer Entwicklung. Sie sind in vielen Fällen für den Einzelnen unbeeinflussbar. Sie können aber auch aktiv eingesetzt werden, um Planungsprozesse zu bestimmen.

Schlussatz:

Mit PLANUNGSRÄUME wird die Erweiterung einer zeitlich-linearen Einordnung von Planungstheorie hin zu einem räumlichen Konzept möglich und ihre Notwendigkeit deutlich. Gleichzeitig beinhaltet dieser Ansatz die Überwindung der „Theorie-Praxis-Lücke“ und die Zusammenführung von prozeduraler und substanzieller Theorie. Die in vielen Planungstheoriediskursen vertretene Annahme, dass Planungstheorie immer auch von „Substanziellem“ abhängt und die Voraussetzung, dass alle Theorie stark oder weniger stark normativ ist, führte dazu, dass auch die Anwendung von Planungstheorie - die Planung – als situationsabhängig und damit beliebig und nicht prognostizierbar angesehen wird (wie dies in postmodernen Positionen oft vertreten). Mit der Konzeptualisierung von PLANUNGSRÄUMEN wurde eine Richtung eingeschlagen, einer allzu postposi-

tivistischen Ausrichtung – alles ist möglich und unvorhersehbar – entgegenzuwirken und Wirkungskräfte von PLANUNGSRÄUMEN, die Planungen hervorbringen, zu identifizieren, ohne wieder in einen positivistisch-rationalistischen Ansatz zurückzufallen. Damit wurde der Versuch unternommen, dem auf der Stelle treten von Planungstheorie, wie es zu Beginn der Arbeit als ein nicht überwundenes Problem der Kritik an Rationalität dargestellt wurde, entgegen zu treten.

8 Abbildungsverzeichnis

Alle Abbildungen sind eigene Darstellungen

Abb. 1: Arbeitsprozess

Abb. 2: Planungsräumliche Wirkungskräfte

Abb. 3: Lage Park Fiction, (rote Fläche)

Abb. 4: Verortung des Parkgeländes im historischen Hamburg (1836)

Abb. 5: Lage Airbus Betriebsgelände, (rote Fläche)

Abb. 6: Ur-Unternehmen der deutschen Flugzeugbaubranche

9 Literatur / Quellen

Albers, Gerd (1969): "*Über das Wesen räumlicher Planung*". *Stadtbauwelt*, Heft 21: 10-14.

Albers, Gerd (1993a): "*Eine Streitschrift - aktuell noch nach 30 Jahren?*". In: J. Jacobs: *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*. Braunschweig / Wiesbaden, Vieweg.

Albers, Gerd (1993b): "*Über den Wandel im Planungsverständnis*". In: M. Wentz: *Wohn-Stadt. Die Zukunft des Städtischen*. Frankfurt/M, New York. Bd. 6: 45-55.

Albers, Gerd (1997): "*Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa*". Braunschweig / Wiesbaden, Vieweg.

Albers, Gerd; Alexander Papageorgiou-Venetas (1984): "*Stadtplanung. Entwicklungslinien 1945-1980*". Tübingen, Bd. 1+2. Wasmuth.

Alexander, E.R. (1997): "*A mile or a millimetre? Measuring the 'planning theory-practice-gap'*". *Environment and Planning B: Planning and Design*, 24: 3-6.

Alexander, Ernst R. (1984): "*After Rationality, What?*". *Journal of the American Planning Association*, 50: 62-69.

Alexander, Ernst R. (1996): "*After Rationality: Towards a Contingency Theory for Planning*". In: S. J. Mandelbaum, L. Mazza und R. W. Burchell: *Explorations in Planning Theory*. New Brunswick / New Jersey, Center for Urban Policy Research (CUPR): 45-64.

Alheit, Peter (1999): "*'Grounded Theory': Ein alternativer methodologischer Rahmen für qualitative Forschungsprozesse*". http://www.fallarchiv.uni-kassel.de/pdf/alheit_grounded_theory_ofas.pdf, zugegriffen am: 15.03.2007.

Allmendinger, Philip (2002a): "*Towards a Post-Positivist Typology of Planning Theory*". *Planning Theory*, Vol. 1(1): 77-99.

Allmendinger, Philip (2002b): "*The Post-Positivist Landscape of Planning*". In: P. Allmendinger und M. Tewdwr-Jones: *Planning Futures - New Directions for Planning Theory*. London / New York, Routledge: 3-17.

Allmendinger, Philip (2002c): "*Planning Theory*". New York, Palgrave.

AltonaerWochenblatt (1995): "*St. Pauli: Park auf dem Turnhallendach*". 05.07.95.

Altrock, Uwe (2004): "*Anzeichen für eine 'Renaissance' der strategischen Planung?*". *Perspektiven der Planungstheorie*. U. Altrock, S. Günther, S. Huning und D. Peters. Berlin, Leue. 9 = *Planungsrundschau* 10: 221-238.

Altrock, Uwe; Simon Günter; Sandra Huning, et al., Eds. (2004): "*Perspektiven der Planungstheorie*". Berlin, Leue.

Altrock, Uwe; Sandra Huning; Deike Peters (2006): "*Neue Wege in der Planungspraxis und warum aktuelle Planungstheorien unvollständig bleiben*". In: K. Selle: *Planung neu denken*. Bd. 1: *Zur räumlichen Entwicklung beitragen*. Dortmund, Verlag Dorothea Rohn: 248-263.

Altshuler, Alan (1965): "*The Goals of Comprehensive Planning*". *Journal of the American Planning Association*, Volume 31, Issue 3: 186-195.

- Altwater, Elmar (1987): "*Sachzwang Weltmarkt. Verschuldungskrise, blockierte Industrialisierung und ökologische Gefährdung. Der Fall Brasilien*". Hamburg, VSA-Verlag.
- ARL, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Ed. (2005): "*Handwörterbuch der Raumplanung*". Hannover, Verlag der ARL.
- Arnstein, Sherry R. (1969): "*A Ladder of Citizen Participation*". Journal of the American Planning Association, Vol. 35, No. 4, July 1969: 216-224.
- Baier, Xaver (2000): "*Der Raum: Prologomena zu einer Architektur des gelebten Raumes*". Köln, Buchhandlung Walter König.
- Baßler, Moritz; Walter Gödden; Jochen Grywatsch, et al., Eds. (2008): "*Stadt.Land.Pop - Popmusik zwischen westfälischer Provinz und Hamburger Schule*". Bielefeld Aisthesis.
- BBR, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2005): "*Raumordnungsbericht 2005*". Bonn, Bericht Band 21, Selbstverlag des BBR.
- Beauregard, Robert A. (1989): "*Beetween modernity and postmodernity. The ambiguous position of US Planning*". Environment and Planning, 7/4: 381-385.
- Benz, Athur, Ed. (2004): "*Governance - Regieren in komplexen Regelsystemen*". Wiesbaden, Verlag für Sozialwissenschaften.
- Beurmann, Eduard (1836): "*Skizzen aus den Hanse-Städten*". Hanau, Friedrich König.
- Bischoff, Ariane; Klaus Selle; Heidi Sinning (2005): "*Informieren, Beteiligen, Kooperieren. Kommunikation in Planungsprozessen. Eine Übersicht zu Formen, Verfahren und Methoden*". Dortmund, Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.
- Blotevogel, Hans Heinrich (2008): "*Literaturempfehlungen: Archibugi, Franco (2008): Planning Theory*". <http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/rlp/Empfehlungen/Literaturempfehlungen.php>, zugegriffen am: 08.06.2009.
- Bodenschatz, Harald (1982): "*Thesen zur Debatte über die 'Planungstheorie: Die Bedeutung des planungsgeschichtlichen Ansatzes'*". In: M. Rodenstein: Diskussionen zum Stand der Theorie in der Stadt- und Regionalplanung. Berlin, Institut für Stadt- und Regionalplanung (IRS): 90-93.
- Bollnow, Otto, F. (2000): "*Mensch und Raum*". Stuttgart / Berlin / Köln, Kohlhammer.
- Brindley, T.; Y. Rydin; G. Stoker (1996): "*Remarking Planning: The Politics of Urban Change in the Thatcher Years*". London, Unwin Hyman.
- Bude, Irene; Olaf Sobczak (2009): Film: "*Empire St. Pauli - Von Perlenketten und Platzverweisen*". Deutschland, Produktion: Steffen Jörg, GWA St. Pauli.
- BUND-Hamburg (2012): "*Ausgleich Mühlenberger Loch: Hamburg erfüllt Verpflichtung nicht!*". http://bund-hamburg.bund.net/nc/presse/pressemitteilungen_hamburg/detail/artikel/ausgleich-muehlenberger-loch-hamburg-erfuellt-verpflichtung-nicht/, zugegriffen am: Feb. 2012.
- Bürk, Thomas (2006): "*Raumtheoretische Positionen in angloamerikanischen und deutschsprachigen sozial- und kulturwissenschaftlichen Publikationen seit 1997*". zugegriffen am: 07.07.2007.
- Castells, Manuel (1977): "*The Urban Question*". London, Arnold.

- Castells, Manuel (1994): "*Space of Flows - Raum der Ströme*". In: P. Noller und u.a.: *Stadt-Welt. Die Zukunft des Städtischen*. Frankfurter Beiträge Band 6. Frankfurt / New York, Campus: S.120-134.
- Catton, William R. (1994): "*Overshoot. The Ecological Basis of Revolutionary Change*", University of Illinois Press.
- Crang, Mike; Nigel Thrift, Eds. (2000): "*Thinking Space*". London / New York, Routledge.
- Czenki, Margit (1999): Super 8 Film: "*Die Wünsche werden die Wohnungen verlassen*". Deutschland, Eigenproduktion.
- Dangschat, Jens (1994): "*Lebensstile in der Stadt. Raumbezug und konkreter Ort von Lebensstilen und Lebensstilisierungen*". In: ders. und J. Blasisus: *Lebensstile in den Städten. Konzepte und Methoden*. Opladen, VS: 335-354.
- Davidoff, Paul (1965): "*Advocacy and pluralism in planning*". *Journal of the American Planning Association*, 31/4: 331-338.
- Davis, Mike (2006): "*Planet der Slums*". Berlin / Hamburg, Assoziation A.
- Dear, Michael (1986): "*Postmodernism and Planning*". *Environment and Planning D: Society and Space*, 4/3: 367-384.
- Defert, Daniel (1997): "*Foucault, der Raum und die Architekten*". In: *Das Buch zur Documenta X = politics-poetics*. Kassel, Cantz: 274-283.
- Defert, Daniel (2005): "*Raum zum Hören*". In: M. Foucault: *Die Heterotopien. Der utopische Körper*. Frankfurt/M, Suhrkamp: 67-92.
- Deleuze, Gilles; Felix Guattari (1996): "*Was ist Philosophie*". Frankfurt/M.
- Denso, Christian (2006): "*Kriminalität: So sieht es in Ihrem Stadtteil aus*". *Hamburger Abendblatt*, 3. März 2006.
- Döring, Jörg; Tristan Thielmann (2008a): "*Einleitung: Was lesen wir im Raume? Der Spatial Turn und das geheime Wissen der Geographen*". *Spatial Turn*. dies. Bielefeld, Transcript: 7-45.
- Döring, Jörg; Tristan Thielmann, Eds. (2008b): "*Spatial Turn*". Bielefeld, Transcript.
- Dünne, Jörg (2004): "*Forschungsüberblick "Raumtheorie"*". <http://www.raumtheorie.imu.de/Forschungsbericht4.pdf>, zugegriffen am: 07.02.2007.
- Dünne, Jörg (2006): "*Soziale Räume*". In: ders. und S. Günzel: *Raumtheorie. Grundagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*. Frankfurt/M, Suhrkamp: 289-353.
- Dünne, Jörg; Stephan Günzel, Eds. (2006): "*Raumtheorie. Grundagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*". Frankfurt/M, Suhrkamp.
- Einig, Klaus; Dennis Guth (2005): "*Neue Beschäftigungszentren in deutschen Stadtregionen: Lage, Spezialisierung, Erreichbarkeit*". *Raumforschung und Raumordnung*, 6 / 2005: 444-458.
- Elias, Norbert (1997): "*Über die Zeit*". Frankfurt/M, Suhrkamp.
- Engels, Hans-Werner** (1981): "*Wo ein St. Paulianer hinsieht, wächst so leicht kein Gras wieder. St. Pauli und die Revolution von 1848/49*". Das andere Hamburg. Freiheitliche

Bestrebungen in der Hansestadt seit dem Spätmittelalter. J. Berlin. Köln, Pahl-Rugenstein: 93-115.

Esposito, Elena (2002): "*Virtualisierung und Divination*". In: R. Maresch und N. Werber: Raum Wissen Macht. Frankfurt/M, Suhrkamp: 33-48.

Etzioni, Amitai (1967): "*Mixed-scanning: A "Third" Approach to Decision-making*". Public Administration Review, 27: 387-392.

Ev.-luth.-Kirchengemeinde-St.-Pauli (1981): "Einwendung Bebauungsplan St. Pauli Süd" vom 01.10.1981.

Faludi, Andreas, Ed. (1973): "*A Reader in Planning Theory*". Oxford, Pergamon.

Faludi, Andreas (1996): "*Rationality, Critical Rationalism, and Planning Doctrine*". In: S. J. Mandelbaum, L. Mazza und R. W. Burchell: Explorations in Planning Theory. New Brunswick / New Jersey, Center for Urban Policy Research (CUPR): 65-82.

Fester, Marc (1970): "*Vorstudien zu einer Theorie kommunikativer Planung: Zur Kritik entscheidungslogischer u. regelungstheoretischer Planungskonzepte*", Universitätsbibliothek d. TU in Komm.

Feyerabend, Paul Karl (1978): "*Science in a Free Society*". London, New Left Books.

FHH (2001): "*Bebauungsplan Altona-Altstadt 47*". Freie und Hansestadt Hamburg. Staatliche Pressestelle.

Fischer, Björn (2007): "*Die Lyrik der späten Hamburger Schule (1992-1999) - Eine intermediale Untersuchung*". München/Ravensburg, Grin Verlag.

Fischer, Frank; John Forester, Eds. (1993): "*The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning*". London, UCL Press.

Floeting, Holger; Busso Grabow (1998): "*Auf dem Weg zur virtuellen Stadt? Auswirkungen der Telematik auf die Entwicklung der Städte und damit verbundene Handlungserfordernisse*". Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/1998.

Florida, Richard (2002): "*The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure and Everyday Life*". New York, Basic Books.

Florida, Richard (2005): "*Cities and the Creative Class*". New York / London, Routledge.

Flyvbjerg, Bent (1996): "*The Dark Sides of Planning: Rationality and "Realrationality"*". Explorations in Planning Theory. S. Mandelbaum, L. Mazza und R. Burchell. New Brunswick, New Jersey, Center for Urban Policy Research (CUPR): 383-394.

Flyvbjerg, Bent; Tim Richardson (2002): "*Planing and Foucault: In Search of the Dark Side of Planning Theory*". Planning Futures. P. Allmendinger und M. Tewdwr-Jones. London, New York, Routledge: 44-62.

Forester, John (1989): "*Planning in the Face of Power*". London, University of California Press.

Foucault, Michel (1984): "*Andere Räume*". Idee - Prozess - Ergebnis. Die Reparatur und Rekonstruktion der Stadt. Katalog zur Internationalen Bauausstellung Berlin 1987. Berlin, Frölich & Kaufmann: 337-340.

FR (2008): "*Ein Flugzeuggigant entsteht*". <http://fr-online.de/spezials/chronologie-ein-flugzeuggigant-entsteht,1472874,2761560.html>, zugegriffen am: Dec. 2011.

- Friedmann, John (1986): *"The World City Hypothesis"*. Development and Change 17/1, 69-84.
- Friedmann, John (2006/1998): *"Planning theory Revisted"*. Planung neu denken | Bd. 2: Praxis der Stadt- und Regionalentwicklung. K. Selle. Dortmund, Verlag Dorothea Rohn: 265-278.
- Friedmann, John; Goetz Wolf (1982): *"World City Formation: An Agenda for Research and Action"*. International Journal of Urban and Regional Research Vol. 6/3, 309-344.
- Fürst, Dietrich (2004): *"Planungstheorie - die offenen Stellen"*. Perspektiven der Planungstheorie. U. Altrock, S. Günther, S. Huning und D. Peters. Berlin, Leue: 239-255.
- Fürst, Dietrich (2007): *"Urban Governance. Einblicke in die Diskussion"*. Städte im Umbruch - das Online-Magazin für Stadtentwicklung, Stadtschrumpfung, Stadtbau und Regenerierung, Ausgabe 4/2007: 5-10.
- Fürst, Dietrich (2008): *"Begriffe der Planung und Entwicklung der Planung in Deutschland"*. Handbuch Theorien und Methoden der Raum- und Umweltplanung. D. Fürst und S. Frank. Dortmund, Rohn: 21-47.
- Fürst, Dietrich; Ernst-Hasso Ritter (2005): *"Planung"*. Handwörterbuch der Raumplanung. A. f. R. u. L. (ARL). Hannover, Verlag der ARL: 765-769.
- Fürst, Dietrich; Frank Scholles, Eds. (2008): *"Handbuch Theorien und Methoden der Raum- und Umweltplanung"*. Dortmund, Rohn.
- Ganser, Karl; Walter Siebel; Thomas Sieverts (1993): *"Die Planungsstrategie der IBA Emscher Park"*. RaumPlanung, 61: 112-118.
- Geppert, Kurt; Martin Gornig (2003): *"Renaissance der großen Städte - und die Chancen Berlins"*. DIW-Wochenbericht, Nr. 26: 411-418.
- Gerdes, Klaus, Ed. (1978): *"Explorative Sozialforschung"*. Stuttgart, Enke.
- Glaser, Barney (1978): *"Theoretical sensitivity"*. Mill Valley, CA, Sociology Press.
- Glaser, Barney; Anselm Strauss (1967a): *"The discovery of grounded theory"*. Chicago, Aldine.
- Glaser, Barney; Anselm Strauss (1967b): *"The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research"*. Chicago, Aldine.
- Glass, Ruth (1959): *"The evaluation of planning: Some sociological considerations"*. International Social Science Journal, Vol. 11: 393-409.
- Gleeson, Brendon; Nicholas Low (2000): *"Is Planning History?"*. Urban Planning in a Changing World - The Twentieth Century Experience. R. Freestone. London, E & FN Spon: 269-283.
- Gornig, Martin (2005): *"Polarisierung der wirtschaftlichen Potenziale - Folgen von Tertiärisierung und Europäisierung für die Städte"*. Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften, 44.Jg. 2005/II: 50-63.
- Gosztanyi, Alexander (1976): *"Der Raum. Geschichte seiner Probleme in Philosophie und Wissenschaften"*. Freiburg, Bd. 1 u. 2. Alber.
- Günter, Peters (1988): *"Vom Schmuckstück zum Ärgernis"*. Hamburg, Gemeinwesenarbeit St. Pauli-Süd.

- Günzel, Stephan, Ed. (2009): "*Raumwissenschaften*". Frankfurt/M, Suhrkamp.
- HA (2004): "*Airbus: Krisentag im Rathaus*". Hamburger Abendblatt Nr. 277, 25.11.2004: 12.
- Habermas, Jürgen (1971): "*Vorbereitende Bemerkungen zu einer Theorie der kommunikativen Kompetenz*". Theorie der Gesellschaft oder Sozialtechnologie. Was leistet die Systemforschung? J. Habermas und N. Luhmann. Frankfurt/M, Suhrkamp: 101-141.
- Hafenrandverein (1991a): "Bebauungsplan - Entwurf, Altona - Altstadt 35, Einspruch sowie Anregungen und Bedenken" vom 30.09.1991.
- Hafenrandverein (1991b): "Flugblatt: Liebe NachbarInnen, am Sonntag den 10.11 wollen wir mit Euch am Pinnaßberg, ab 13:00 Uhr ein Straßen fest feiern"
- Hafenrandverein (1991c): "Protokoll der Gründungsversammlung des Hafenrandvereins für selbstbestimmtes Leben und Wohnen in St. Pauli" vom 03.09.1991.
- Hafenrandverein (1991d): "Vereinsatzung" vom 03.09.1991.
- Hafenrandverein (1993): "Presseerklärung zur Verabschiedung des Bebauungsplans St. Pauli 35 durch die Hamburgische Bürgerschaft " vom 20.06.1993.
- Hafenrandverein (1996): "*Protokoll vom 13.02.1996*".
- Hafenrandverein (1996 a): "*Stillstand. „Alarm Beton oder Park“*". Flugblatt zur öffentliche Anhörung am 21.10.
- Hafenrandverein (1996 b): "*Presseinfo zur Parkplanung*", März 1996.
- Hafenrandverein (1998): "*Protokoll vom 20.07.1998*".
- Hamburg, Freie und Hansestadt (1996): "*Niederschrift über die 26. Sitzung Bezirksversammlung Altona in der XIV. Wahlperiode am 25.04.1996. Bezirksversammlung Altona. Gemeinsamer Antrag der Fraktionen GAL und SPD: Drs. XIV/570 GS*".
- Hamedinger, Alexander; Oliver Frey; Jens S. Dangschat, et al., Eds. (2007): "*Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat*". Wiesbaden, VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Handlötgen, Günter (2009): "*Wahlrummel in Hamburg*". Berliner Journalisten, Nr. 4: 29-32.
- Hanisch, Jochen (2003): "*Texte und Materialien zur Vorlesung Grundlagen der Wissenschafts- und Planungstheorie WS 03/04*". Hamburg / Berlin.
- Hannemann, Christine; Dieter Läßle (2004): "*Zwischen Reurbanisierung, Suburbanisierung und Schrumpfung. Ökonomische Perspektiven der Stadtentwicklung in West und Ost*". Kommune, 5/04: V-X.
- Harvey, David (1973): "*Social Justice and the City*". London, Arnold.
- Harvey, David (1990a): "*The Condition of Postmodernity: An Enquiry Into The Origins of Cultural Change*". Oxford / Massachusetts, Blackwell.
- Häußermann, Hartmut; Ilse Helbrecht (2005): "*Die Zukunft der europäischen Stadt. Formen und Folgen von New Urban Governance*".

Häußermann, Hartmut; Dieter Läßle; Walter Siebel (2008): "*Stadtpolitik*". Frankfurt/M, Suhrkamp.

Healey, Patsy (1992): "*Planning Through Debate: The Communicative Turn in Planning Theory*". Town Planning Review, 63, no. 2: 143-162.

Healey, Patsy (1997): "*Collaborativ planning: shaping places in fragmented societies*". London, Macmillan Press.

Heidegger, Martin (1979): "*Sein und Zeit*". 15. Aufl. Tübingen.

Hermann, Michael; Hans-Joachim Lenger; Jan Philipp Reemtsma, et al., Eds. (1987): "*„Hafenstraße“ Chronik und Analyse eines Konflikts*". Hamburg, Verlag am Galgenberg.

Hildebrand, Bruno (1991): "*Vorwort*". In: A. Strauss: Grundlagen qualitativer Sozialforschung. München, Fink: 11-17.

Hildebrand, Bruno (2000): "*Anselm Strauss*". Qualitative Forschung. Ein Handbuch. U. Flick, E. von Kardorff und I. Steinke. Reinbek, Rowolt: 32-42.

Hoch, Charles J. (1994): "*What Planners Do*". Chicago, Planners Press.

Holm, Andrej (2009): "*Städtische Verwertungsökonomie*". Empire St. Pauli. Die Broschüre. I. Bude, O. Sobczak und J. Steffen, Creative-Commons-Lizenz: 16-23.

Hopf, Christel; Elmar Weingarten, Eds. (1979): "*Qualitative Sozialforschung*". Stuttgart, Enke.

Hornschild, Kurt (1993): "*Luft- und Raumfahrtindustrie auf dem Weg zu einer europäischen Industrie?*". In: W. Süß und G. Becher: Politik und Technologieentwicklung in Europa. Analysen ökonomisch-technischer und politischer Vermittlungen im Prozess der europäischen Integration. Berlin: 131-159.

http001: <http://www.hamburg.citysam.de/altona.htm>, zugegriffen: Nov. 2011.

http002: http://www.reuss.de/mediacontent/download_files/pdf_files/Doku_50J_REUSS.pdf, zugegriffen: Nov. 2011.

http003: <http://www.walther-blohm-stiftung.de/geschichte.htm> zugegriffen: Nov. 2011.

http004: <http://de.wikipedia.org/wiki/MBB>, zugegriffen: Nov. 2011.

http005: <http://hansa-jet.de/vom-fischerdorf-zum-flugzeugwerk/>, zugegriffen: Nov. 2011.

http006: <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/medienbericht-bund-koennte-anteile-an-eads-uebernehmen/6364026.html>, zugegriffen: Nov. 2011.

http007: <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/kommentar-der-kauf-der-eads-anteile-ist-ohne-alternative/5818422.html>, zugegriffen: Nov. 2011.

http008: <http://www.lilienthal-museum.de/olma/5.htm> zugegriffen: Nov. 2011.

http010: http://www.ihkzuschwerin.de/boelkow/pdf/05_lebenslauf.pdf, zugegriffen: Nov. 2011.

http011: http://www.geschichte.aero/geschichte/firmengeschichte/beitrag.cfm?id_nr=151&katid=41&kat_d=Der%20Neuanfang%20nach%20dem%202E%20Weltkrieg, zugegriffen: Nov. 2011.

http013: <http://www.hanse-aerospace.net/verband.html>, zugegriffen: Nov. 2011.

Huck, Burkhardt J. (1989): "*Die Fusion von Daimler Benz und MBB. Ressourcenbündelung statt Abrüstung und Rüstungskonversion*". <http://wissenschaft-und-frieden.de/seite.php?dossierID=030>, zugegriffen am: Dec. 2011.

Huxley; Oren Yiftachel (2000): "*New paradigm or old myopia? Unsettling the communicative turn in planning theory*". *Journal of Planning Education and Research*, 14: 333-342.

IBA (1984): "*Idee - Prozess - Ergebnis. Die Reparatur und Rekonstruktion der Stadt. Katalog zur Internationalen Bauausstellung Berlin 1987*". Berlin, Frölich & Kaufmann.

Jacobs, Jane (1961): "*Death and Life of Great American Cities*". New York, Random House.

Jammer, Max (1960): "*Das Problem des Raumes. Die Entwicklung der Raumtheorien*". Darmstadt, Wissenschaftliche Buchgesellschaft.

Jungwirth, Bernhard (1993): "*St. Pauli im Wandel*". Hamburg, Schubert.

Keim, Karl-Dieter (2003): "*Das Fenster zum Raum. Ein Traktat über die Erforschung sozialräumlicher Transformation*". Opladen, Leske+Budrich.

Knox, Paul L.; Peter J. Taylor, Eds. (1995): "*World cities in a world-system*". Cambridge, Cambridge University Press.

Koolhaas, Rem; Stefano Boeri; Sanford Kwinter, et al. (2000): "*MUTATIONS*". Barcelona, ACTAR.

Koop, Martin (2006): "*Behörde enteignet erstmals Airbus-Gegner*". *Die Welt* Nr. 105, 06.05.2006: 37.

Kraft, Sabine (2001): "*Zukunft der Planung. Zwei Workshops zur Zukunft der Fachbereiche Architektur und Stadtplanung, Landschaftsplanung*". Universität Gesamthochschule Kassel, Dokumentation der beiden ASL-Workshops vom 9. Febr. und 23. Mai 2001.

Krämer-Badoni, Thomas; Werner Petrowsky, Eds. (1997): "*Das Verschwinden der Städte, Dokumentation ds 18. Bremer Wissenschaftsforum der Universität Bremen*". 14.-16 Nov. 1996, Bremen.

Krätke, Stefan (1993): "*Strukturwandel der Städte*". Frankfurt/M / New York, Campus.

Krätke, Stefan (1995): "*Globalisierung und Regionalisierung*". *Geographische Zeitschrift*, 83. Jahrgang, Heft 1: 207-221.

Krätke, Stefan (2007): "*Europas Stadtsystem zwischen Metropolisierung und Globalisierung. Profile und Entwicklungspfade der Großstadtreionen Europas im Strukturwandel zur wissensintensiven Wirtschaft*". Münster / Hamburg / London, LIT.

Krumholz, Norman (1975): "*The Cleveland Policy Planning Report*". *Journal of the American Planning Association*, 41/5: 298-304.

Kuhn, Thomas (1962): "*The Structure of Scientific Revolutions*". Chicago, University of Chicago Press.

Kuhnert, Nikolaus; Thomas Sieverts; Mathias Ungers, et al. (1982): "*Das war eine ungeheuer kreative Situation*". *Stadtbauwelt* 76, Heft 48: 369-394.

labiennale-architecture (2006). www.labiennale.org/en/architecture/.

Lange, Ralf (1995): "*Architekturführer Hamburg*". Stuttgart.

Läpple, Dieter (1991): "*Essay über den Raum*". Stadt und Raum. H. Häußermann, D. Ipsen, T. Krämer-Badoniet al. Pfaffenweiler, Centaurus: 157-207.

Läpple, Dieter (1998): "*Ökonomie der Stadt*". In: H. Häußermann: Großstadt. Soziologische Stichworte. Oladen, Leske + Budrich: 193-206.

Läpple, Dieter (2001): "*Stadt und Region in Zeiten der Globalisierung und Digitalisierung*". Zeitschrift für Kommunalwissenschaften, 40 Jg. 2001/II: 12-36.

Läpple, Dieter (2003a): "*Die Auflösung städtischer Strukturen und die Neuerfindung des Städtischen*". Neue Urbanität - Das Verschmelzen von Stadt und Landschaft. F. Oswald und N. Schüller. Zürich, gta: 147-169.

Läpple, Dieter (2003b): "„*Einführung in die Planungstheorie*“ WS 2003/04, *Vorlesungsskript*". Hamburg.

Läpple, Dieter (2006): "*Städtische Arbeitswelten im Umbruch*". Das neue Gesicht der Stadt. Heinrich-Böll-Stiftung. Berlin: 19-35.

Läpple, Dieter; Andrea Soyka (2007): "*Stadt - Zwischenstadt - Stadtregion. Raumwirtschaftliche Transformationen in der Stadtregion Frankfurt/Rhein-Main*". Wuppertal, Müller + Busmann.

Lefebvre, Henri (1970): "*La révolution urbaine*". Paris, Gallimard.

Lefebvre, Henri (1974): "*La production de l'espace*". Paris, Gallimard.

Legewie, Heiner (1996): "*Vorwort zur deutschen Ausgabe*". In: A. Strauss und J. Corbin: *Grounded Theory: Grundlagen Qualitativer Sozialforschung*. Weinheim, Beltz: VII-VIII.

Lehmann-Waffenschmidt, Marco; Marcus Reichel (1999): "*Pfadabhängigkeit, Lock-In und Kontingenz - wann sind ökonomische Prozesse berechenbar?*". Die Professoren der Fachgruppe Volkswirtschaftslehre: Dresdner Beiträge zur Volkswirtschaftslehre, Nr. 12/99. Dresden.

Lehrer, Ute (2004): "*Wo ist die Stadt in der Planungstheorie?*". Perspektiven der Planungstheorie. U. Altröck, S. Günther, S. Huning und D. Peters. Berlin, Leue: 113-121.

Lindblom, Charles, E. (1959): "*The science of muddling through*". *Public Administration Review* 19: 79-88.

Linde, Hans (1972): "*Sachdominanz in Sozialstrukturen*". Tübingen, Mohr (Paul Siebeck).

Lindner, Rolf (2004): "*WALKS ON THE WILD SIDE. Eine Geschichte der Stadtforschung*". Frankfurt/M, Campus.

Löw, Martina (2001): "*Raumsoziologie*". Frankfurt/M, Suhrkamp.

Maar, Christian; Florian Rötzer, Eds. (1997): "*Virtual Cities. Die Neuerfindung der Stadt im Zeitalter der globalen Vernetzung*". Basel / Boston / Berlin, Birkhäuser.

March, James G. (1978): "*Bounded rationality, ambiguity, and the engineering of choice*". *The Bell Journal of Economics* (9): 587-607.

- Maresch, Rudolf; Niels Werber, Eds. (2002): "*Raum Wissen Macht*". Frankfurt/M, Suhrkamp.
- Martens, Renè; Günter Zint (2000): "*St. Pauli Kiez Kult Alltag*". Hamburg, Die Hanse.
- Menzl, Marcus (2007): "*Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg*". Frankfurt / New York, Campus.
- Meuser, Michael; Nagel, Ulrike (1991): "*ExpertInneninterviews - vielfach erprobt, wenig bedacht. Ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion*". In: D. K. Graz, Klaus: *Qualitativ-empirische Sozialforschung: Konzepte, Methoden, Analysen*. Opladen, Westdeutscher Verlag: S.441-471.
- Meuser, Michael; Nagel, Ulrike (1997): "*Das Experteninterview - Wissenssoziologische Voraussetzungen und methodische Durchführung*". In: B. P. Friebertshäuser, Annedore: *Handbuch Qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft*. Weinheim/München: S.481-491.
- Meyer (1836). [http: http://20359hamburg.de/strassenverzeichnis/ausgabe.php?nav=H](http://20359hamburg.de/strassenverzeichnis/ausgabe.php?nav=H)),
zugegriffen am: Feb. 2010.
- Mitscherlich, Alexander (1965): "*Die Unwirklichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden*". Frankfurt/M, Suhrkamp.
- MM (2007): "*Der lange Weg des A380*". [http: manager-magazin.de/unternehmen/artikel/a-511404.html](http://manager-magazin.de/unternehmen/artikel/a-511404.html), zugegriffen am: Dec. 2011.
- Mönch, Stefan (1998): "*Technologiekooperation in Europa. Das Beispiel Airbus*". Hausarbeit Politikwissenschaft. FernUniversität in Hagen.
- NDR (2007): "*Der Streit über den Werksausbau in Hamburg*". [http: ndr.de/regional/dossiers/airbus/chronologie/airbus44.html](http://ndr.de/regional/dossiers/airbus/chronologie/airbus44.html), zugegriffen am: Dec. 2011.
- Neddermeyer, Franz H. (1832): "*Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg*". Hamburg, Hoffmann und Campe.
- Neufville, Judith Innes de (1983): "*Planning Theory and Practice: Bridging the Gap*". *Journal of Planning Education and Research*, Vol. 3, No. 1: 35-45.
- Offe, Claus (1972): "*Demokratische Legitimation der Planung*". In: ders.: *Strukturprobleme des kapitalistischen Staates*. Frankfurt am Main, Suhrkamp: 202-227.
- Ott, Michaela; Elke Uhl, Eds. (2005): "*Denken des Raumes in Zeiten der Globalisierung*". Münster, Litverlag.
- ParkFiction (1995): "*Park Fiction III. Park Benefiz am Pinnasberg*", Flyer.
- ParkFiction (1995): "*Park Fiction 3 ½ - Wir planen weiter“ Parks & Politik* ", Flyer.
- ParkFiction (1996a): "*Eines Tages werden die Wünsche die Wohnung verlassen und auf die Straße gehen* ". Flyer.
- ParkFiction (1996b): "*Park Fiction 5*". Flyer.
- ParkFiction (1998): "*Park Fiction Post*". Broschüre II Hamburg, Hein & Co.
- Peters, Deike (2004): "*Zum Stand der deutschsprachigen Planungstheorie*". *Perspektiven der Planungstheorie*. U. Altrock, S. Günther, S. Huning und D. Peters. Berlin, Leue: 5-18.

Pohlan, Jörg (2008): "*Monitoring der Städte und Regionen*". Jahrbuch StadtRegion 2007/08. Schwerpunkt: Arme reiche Stadt. N. Gestring, H. Glasauer, C. Hannemann, W. Petrowsky und J. Pohlan. Opladen, leske+budrich.

Popper, Karl (1935): "*Logik der Forschung*". Wien.

Popper, Karl (1945): "*The Open Society and Its Enemies*". London, Routledge.

Poulantzas, Nicos (1978): "*Staatstheorie. Politischer Überbau, Ideologie, sozialistische Demokratie*". Hamburg, VSA-Verlag.

Preuss, Olaf (1999): "*Startbahn Watt*". greenpeace magazin, <http://greenpeace-magazin.de/index.php?id=4158>, zugegriffen Dec. 2011.

Reuter, Wolf (2000): "*Zur Komplementarität von Diskurs und Macht*". DISP, 141: 4-16.

Reuter, Wolf (2004): "*Planung und Macht*". Perspektiven der Planungstheorie. U. Altrock, S. Günther, S. Huning und D. Peters. Berlin, Leue: 57-78.

Richard, Nelson; Sydney G. Winter (1982): "*An Evolutionary Theory of Economic Change*". Cambridge / London.

Rodenstein, Marianne (1982): "*Planungstheorie in der Stadt- und Regionalplanung - ein Überblick über die Entwicklung verschiedener Ansätze seit Ende der 60er Jahre*". Diskussionen zum Stand der Theorie in der Stadt- und Regionalplanung. dies. Berlin, Institut für Stadt- und Regionalplanung (IRS): 1-59.

Ronge, Volker; Günter Schmiege (1973): "*Restriktionen politischer Planung*". Frankfurt/M, Fischer Athenäum.

Sandercock, Leonie (1989): "*Making the Invisible Visible*". Berkeley / Los Angeles / London, University of California Press.

Sandercock, Leonie (1998): "*Towards cosmopolis: planning for multicultural cities*". Chichester / New York / Toronto / u.a., John Wiley & Sons.

Sandercock, Leonie (2003): "*Cosmopolis II - Mongrel Cities in the 21st Century*". London / New York, Continuum.

Sassen, Saskia (1991): "*The Global City*". New York / London / Tokyo, Princeton University Press.

Sassen, Saskia (2000): "*Machtbeben*". Stuttgart / München, DVA.

Schäfer, Christoph (2006): "*Die Stadt ist ungeschrieben*". parkfiction.org/2006/07/134.html: 12.

Schäfer, Christoph (2010): "*Die Stadt ist unsere Fabrik = The city is our factory*". Leipzig, Spector Books.

Schäfer, Christoph; Cathy Skene (1989): "*Promised Land - Das Versprechen der Stadt*". Disco UNIT, St. Pauli.

Schäfer, Christoph; Cathy Skene (1994): "*Objektive Begierden der Epoche. Vorschläge zum Umgang mit Architekturen*". In: B. Steiner und S. Schnidt-Wulf: Bewegung. Denkmodelle zur Veränderung von Architektur und bildender Kunst. Schriften des Kunstvereins in Hamburg. Köln, Oktagon: 27-33.

Schäfers, Bernhard; Bettina Bauer (1994): "*Georg Simmels Beitrag zur Raumbezogenheit sozialer Wechselwirkungen*". Ein Puzzle, das nie aufgeht. Stadt,

- Region und Individuum in der Moderne. S. Meyer und E. Schultz. Berlin, edition sigma: 45-56.
- Scharpf, Fritz W., Ed. (1973): "*Planung als Politischer Prozess*". Frankfurt/M, Suhrkamp.
- Schlögel, Karl (2003): "*Im Raume lesen wir die Zeit*". München / Wien, Carl Hanser.
- Schmid, Christian (2005): "*Stadt, Raum und Gesellschaft. Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes*". München, Franz Steiner.
- Schögel, Karl (2003): "*Im Raume lesen wir die Zeit*". München / Wien, Carl Hanser.
- Schönwandt, Walter, L. (2002): "*Planung in der Krise?*". Stuttgart, Kohlhammer.
- Schroer, Markus (2006): "*Räume, Orte, Grenzen. Auf dem Weg zu einer Soziologie des Raumes*". Frankfurt/M, Suhrkamp.
- Schubert, Dirk (1990a): "*10 Jahre Wohnprojekte in Hamburg - von der Ausnahme zur Regel und vom Hausbesetzer zum Hausbesitzer?*". Jahrbuch Wohnpolitische Innovationen 90: 267-227.
- Schubert, Dirk (1990b): "*Gretchenfrage Hafensstraße. Wohngruppenprojekte in Hamburg*". Forschungsjournal Neue Soziale Bewegungen, 4/90: 35-43.
- Schubert, Dirk (1992): "*Von der 'Ausmerze' zur, 'Verbesserung der Sozialstruktur' - Stadtсанierung und Verdrängung sozialer Gruppen*". In: Arbeitskreis-Stadterneuerung: Jahrbuch Stadterneuerung 1992, Technische Universität Berlin: 92-109.
- Schubert, Dirk (1993): "*Wohngruppen als Bausteine einer behutsamen Stadterneuerung in Hamburg - Tendenzen und Entwicklungen*". In: Arbeitskreis-Stadterneuerung: Jahrbuch Stadterneuerung 1993, Technische Universität Berlin: 124-140.
- Selle, Klaus (1994a): "*Was ist bloß mit der Planung los? Erkundungen auf dem Weg zum kooperativen Handeln*". Dortmund, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 69.
- Selle, Klaus (1995): "*Phasen oder Stufen? Fortgesetzte Anmerkungen zum Wandel des Planungsverständnisses*". RaumPlanung, 71 1995: 237-242.
- Selle, Klaus (1998): "*Alte und neue Planungskulturen. Vermutungen über Zäsur und Kontinuitäten*". In: T. Harlander: 49-65.
- Selle, Klaus (2000): "*Neue Perspektiven? Praxis und Theorie verändern ihr Planungsverständnis*". DISP, 141 / 2000: 44-54.
- Selle, Klaus (2004): "*Wovon reden sie denn? Am Anfang der Wiederbelebung planungstheoretischer Diskussion steht die Frage nach ihrem Gegenstand*". Perspektiven der Planungstheorie. U. Altröck, S. Günther, S. Huning und D. Peters. Berlin, Leue: 143-160.
- Selle, Klaus, Ed. (2006a): "*Planung neu denken. Bd. 1: Zur räumlichen Entwicklung beitragen*". Dortmund, Verlag Dorothea Rohn.
- Sennett, Richard (1973): "*The Uses of Disorder*". Harmondsworth, Pelican Books.
- Simon, Herbert (1947): "*Administrative Behavior*". New York, Macmillan.
- Sloterdijk, Peter (1993): "*Medien-Zeit*". Stuttgart.
- Soja, Edward (2008): "*New Twists on Spatial Turn*". Spatial Turn. J. D. T. Thielmann. Bielefeld, transcript: 241-262.

Soja, Edward W. (1989): *"Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory"*. London / New York, Verso.

Soja, Edward W. (1996): *"Thirdspace. Journeys to Los Angeles and other real and imagined places"*. Cambridge, Blackwell.

Soja, Edward W. (2000): *"Postmetropolis"*. Massachusetts, Blackwell.

Soyka, Andrea (2004): *"Neue raumwirtschaftliche Muster in der Stadtregion Rhein-Main. Zwischen Dispersion, Ausdifferenzierung und Rekonzentration."* Mitten am Rand. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft. L. Bölling und T. Sieverts. Wuppertal, Müller + Busmann: 190-195.

SPIEGEL (1964a): *"Geschäft in der Lücke"*. <http://spiegel.de/spiegel/print/d-46162679.html>, zugegriffen am: Nov. 2011.

SPIEGEL (1964b): *"Schuß nach hinten"*. <http://spiegel.de/spiegel/print/d-46176138.html>, zugegriffen am: Nov. 2011.

SPIEGEL (1966): *"Fliegende Acht"*. <http://spiegel.de/spiegel/print/d-38223916.html>, zugegriffen am: Nov. 2011.

SPIEGEL (1969): *"Große Masche"*. <http://spiegel.de/spiegel/print/d-45702251.html>, zugegriffen am: Nov. 2011.

SPIEGEL (1987): *"Mercedes: Im Kern treffen. Bonn drängt den Autokonzern zur Übernahme der Rüstungs- und Raumfahrtfirma MBB"*. <http://spiegel.de/spiegel/print/d-13525993.html>, zugegriffen am: Nov. 2011.

SPIEGEL (2004): *"Das lange Ringen um die Landebahn"*. <http://spiegel.de/wirtschaft/0,1518,331287,00.html>, zugegriffen am: Dec. 2011.

St.Pauli-Hafenstraße (2006): *"25 Jahre Hafenstraße. Sich treffen, erinnern, feiern, 15.09.-17.09.2006."*

Statistisches-Amt-für-Hamburg-und-Schleswig-Holstein (2008): *"NORD.regional. Hamburger Stadtteilprofile 2008"*.

Steets, Silke (2008): *"Wir sind die Stadt!" Kulturelle Netzwerke und die Konstitution städtische Räume in Leipzig"*. Frankfurt/M / New York, Campus.

Stövesand, Sabine (2005): *"Aneignung städtischer Räume. Park Fiction - Ein persönlicher Bericht"*. www.stadtteilarbeit.de/Seiten/Projekte/hamburg/park_fiction.htm: 4.

Strauss, Anselm (1987): *"Qualitative analysis for social scientists"*. New York, Cambridge University Press.

Strauss, Anselm; Juliet Corbin (1990): *"Basics of qualitative research: Grounded theory procedures and techniques"*. London, Sage.

Strauss, Anselm; Juliet Corbin (1996): *"Grounded Theory: Grundlagen Qualitativer Sozialforschung"*. Weinheim, Beltz.

Streich, Bernd (2005): *"Stadtplanung in der Wissensgesellschaft"*. Wiesbaden, VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Strübing, Jörg (2008): *"Grounded Theory. Zur sozialtheoretischen und epistemologischen Fundierung des Verfahrens der empirisch begründeten Theoriebildung"*. Wiesbaden, Verlag für Sozialwissenschaften.

Sturm, Gabriele (2000): "*Wege zum Raum. Methodologische Annäherungen an ein Basiskonzept raumbezogener Wissenschaft*". Opladen, Leske + Budrich.

Terlinden, Ulla (2010): "*Soziologie und Planung. Zur Notwendigkeit des Wissens über die gesellschaftliche Raumproduktion und Geschlechterkonstruktionen*". Soziologie in der Stadt- und Freiraumplanung. A. Harth und G. Scheller. Wiesbaden, Verlag für Sozialwissenschaften: 69-85.

Thinius, Carl (1975): "*Damals in St. Pauli. Lust und Freude in der Vorstadt*". Hamburg, Hans Christians.

Tiefel, Sandra (2005): "*Kodierung nach der Grounded Theory lern- und bildungstheoretisch modifiziert: Kodierleitlinien für die Analyse biographischen Lernens*". Zeitschrift für Qualitative Bildungs-, Beratungs- und Sozialforschung, 5(1).

Töpfer, Klaus (2006): "*Der Chaosplanet*". Kulturaustausch, III/2006: 16-19.

Touraine, Alain (1996): "*Die Stadt - Ein überholter Entwurf*". archplus, 136 / 1996: 68-70.

TU-Darmstadt (2008): "*Eigenlogik der Städte*". LOEWE-Schwerpunkt. Forschungsgruppe an der TU-Darmstadt.

Tuan, Yi-Fu (1974): "*Topophilia: A Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values*". New York, Englewood Cliffs.

unhabitat (2007). www.unhabitat.org.

UrbanAge (2007). www.urban-age.net.

Venturi, Marco (2006): "*Wandel im Planungsverständnis für Städte im Wandel - Blick über die Grenzen*". Planung neu denken. Bd. 1: Zur räumlichen Entwicklung beitragen. K. Selle. Dortmund, Verlag Dorothea Rohn: 322-338.

Verma, Niraj (1996): "*Pragmatic Rationality and Planning Theory*". Journal of Planning Education and Research, 16/1: 5-14.

Voigt, Rüdiger (2007): "*Den Staat denken. Der Leviathan im Zeichen der Krise*". Baden-Baden, Nomos.

Wagner, Martin (1951): "*Wirtschaftlicher Städtebau*". Stuttgart, Verlag Julius Hoffmann.

Westphal, Uwe; Renate Nimitz-Köster (2005): "*Das Mühlenberger Milliardenloch*". Hamburg, Nautilus.

Wiechmann, Thorsten (2008): "*Planung und Adaption. Strategieentwicklung in Regionen, Organisationen und Netzwerken*". Dortmund, Dorothea Rohn.

Wildavsky, Aaron (1973): "*If planning is everything, maybe it's nothing*". Policy Sciences, 4: 127-153.

Wixforth, Jürgen; Jörg Pohlen (2005): "*Typisierung der Umlandgemeinden in den Stadtreionen Hamburg und Berlin-Potsdam nach sozio-ökonomischen Kriterien - Ein methodischer Beitrag mit ersten Interpretationsansätzen*". Beiträge zur sozialökonomischen Stadtforschung, Nr. 02.

Yiftachel, Oren (1989): "*Towards a New Typology of Urban Planning Theories*". Environment and Planning B: Planning and Design, 16: 23-39.

ZEIT, DIE (1967): "*Himmel ohne Deutsche*". <http://zeit.de/1967/20/himmel-ohne-deutsche>,
zugegriffen am: Nov. 2011.

Zimmermann, Horst (2005): "*Die Kraft des regionalen Unterschieds*". FAZ Nr. 264,
12.11.2005: 13.

Zint, Günter (1984): "*Die weiße Taube flog für immer davon. Ein St. Pauli-Bilderbuch von Günter Zint*". Reinbeck bei Hamburg, Rowohlt.

Webseiten:

<http://aku-wilhelmsburg.blog.de>

<http://www.asfpg.de>

<http://www.bfub.de>

<http://www.blohmvooss.com>

<http://www.dorniermuseum.de>

<http://www.buback.de/nion>

<http://centrosociale.breitaufgestellt.de>

<http://www.christophschaefer.net>

<http://www.dorniermuseum.de>

<http://www.elbbucht.de>

<http://esregnetkaviar.wordpress.com>

<http://das-gaengeviertel.info>

<http://florableibt.blogspot.de>

<http://frappant.blogsome.com>

<http://www.hamburg-st-pauli.de>

<http://www.hinifoto.de/a/marily.html>

<http://www.lufffahrtstandort-hamburg.de>

<http://www.no-bnq.org>

<http://www.parkfiction.org>

<http://www.pudel.com>

<http://www.rechtaufstadt.net>

<http://www.rege-hamburg.de>

<http://www.stpaulikirche.de>

Zwei Themen, die meist in unterschiedlichen Kreisen diskutiert werden, waren Anlass für die Arbeit: zum einen der Bedeutungsgewinn eines veränderten Verständnisses von Raum, Raum wird dabei verstanden als gesellschaftlich konditioniertes Gebilde gegenüber einem Verständnis von Raum als dreidimensionale Box. Zum anderen gab die „Stagnation der Diskussionen“ im Feld der Planungstheorie im Bereich der Stadtplanung Anlass. Beide Diskussionen wurden zusammengebracht, um neue Wege für die Bildung von (Stadt) Planungstheorie auszuloten. Neben theoretischen Reflexionen wurden dabei zwei Planungen exemplarisch analysiert: Zum einen die Betriebsflächenerweiterung von Airbus in Hamburg und die damit verbundene Teilzuschüttung des „Mühlenberger Lochs“, einer Bucht der Elbe, und zum anderen Park Fiction , ein von Bewohnern und Künstlern initiiertes Planungsprozess für einen Park im Hamburger Stadtteil St. Pauli; beides Beispiele, die mit größten Auseinandersetzungen und höchst unterschiedlichen Planungsstrategien verbunden waren.

Ergebnis der Arbeit ist eine Vorstellung darüber wie Räume Planungen hervorbringen: PLANUNGSRÄUME. Dieser Zugang ermöglicht es Optionen und Begrenzungen in Planungsprozessen zu erfassen. Zentral dabei sind die generierten Planungsräumlichen Wirkungskräfte: TRADITIONEN, KONNEXE, INITIALE.

ISBN 978-3-86219-846-7



9 783862 198467 >