

Die Verfasserin kann anhand der profunden Untersuchung der von ihr ausgewählten Bereiche deutlich machen, in welchen Bahnen sich Stadtpolitik und Verwaltungsarbeit im preußischen Frankfurt bewegten. Ein Bild der städtischen Lebenswirklichkeit, der sozialen und hygienischen Verhältnisse im zeitgenössischen Frankfurt schimmert nur ganz schwach hinter den hier ausgebreiteten Fragen der rechtlichen Ausgestaltung, Finanzierung und Trägerschaft von Versorgungseinrichtungen durch. Aus sozialhistorischem Blickwinkel könnten daher viele Fragen angeschlossen werden. Hier liegen allerdings nicht die Erkenntnisinteressen der Verfasserin, die ihre Befragung der Quellen eher an der verwaltungseigenen Perspektive ausgerichtet hat. In dieser Perspektive spielten – das wird mehrfach betont – Fragen der Ökonomie und Interessenpolitik oft eine viel größere Rolle als sozialpolitische Handlungsziele. *Ulrike Haerendel, Speyer*

Jörg R. Köhler, Städtebau und Stadtpolitik im Wilhelminischen Frankfurt. Eine Sozialgeschichte, Verlag Waldemar Kramer, Frankfurt/Main 1995, 354 S., geb., 68 DM.

Der Untersuchungszeitraum der hier vorliegenden Lokalstudie umfaßt die Hochphase der Urbanisierung, als die städtische Entwicklung ganz von Innovation und Expansion gekennzeichnet war und die Begriffe »Stadterweiterung«, »Stadtumbau« und »Stadtwachstum« allenthalben Konjunktur hatten. Das galt auch für das Wilhelminische Frankfurt, dessen rühriger Bürgermeister Franz Adickes seit 1891 energisch für eine kommunal gesteuerte Stadtplanungs- und Infrastrukturpolitik eintrat. Allerdings begnügt sich der Verfasser keineswegs damit, den Ausbau Frankfurts als einen administrativ und von oben gesteuerten Prozeß zu untersuchen; vielmehr bezieht er die Perspektive der Frankfurter Bürger und ihre Handlungsmöglichkeiten mit ein. Er möchte herausfinden, »wie sich Städtebau gesellschaftlich-kommunikativ entwickelte« (S. 27).

Als Hintergrund für die weitere Darstellung skizziert der Verfasser im zweiten Kapitel die wirtschaftlichen, sozialen und politischen Rahmenbedingungen in der Stadt Frankfurt unter preußischer Regierung. Dabei geht er bis auf die Ebene einzelner Stadtteile hinunter, schildert auf der Basis sozialstatistischer Daten Wohn- und Wirtschaftsweisen in den Vierteln des Groß- und Kleinbürgertums und der Arbeiterschaft. Politisch wurden die unterschiedlichen Quartiere durch die Wahlvereine der Parteien und seit den ausgehenden 1880er Jahren zunehmend auch durch Bezirksvereine vertreten, denen der Verfasser eine wichtige Bedeutung gerade für städtebauliche Fragen zumißt. Die planerischen Grundlagen für den Ausbau Frankfurts zur Großstadt werden im dritten und vierten Kapitel vorgestellt. Mit der Staffel-Bauordnung von 1891 wollte sich die Adickes-Verwaltung ein Instrument schaffen, um die Stadtentwicklung künftig gezielt nach unterschiedlichen Nutz- und daher auch Bebauungsformen in den verschiedenen Stadträumen voranzutreiben. Schon im Entstehungsprozeß des neuen Baustatuts mußte Adickes feststellen, daß Stadtplanungsfragen die Interessen von Frankfurts Bewohnern unmittelbar tangierten und daß eine breite öffentliche Diskussion daher nicht zu vermeiden war. Insbesondere die Stadtverordnetenversammlung konnte, auch wenn Bürgermeister und Magistrat die Verwaltung lenkten, als Anwältin von Bürgerinteressen eine hohe politische Wirksamkeit erzielen. Stadtplanung wurde immer mehr zum Aushandlungsprozeß zwischen Bürgern und Verwaltung, in den die Stadtvertretung, aber auch die Presse und die Bezirks- und Wahlvereine eingeschaltet waren. Die Kapitel 5–8 belegen diese These anhand der Ausbau- und Umbauprojekte in den verschiedenen sozio-geographischen Lagen der Stadt Frankfurt. Erfreulich ist, daß gerade die Frankfurtunkundigen Leser in dem Band auch mit zeitgenössischem Bildmaterial versorgt werden,

das die Einordnung manchen Bauvorhabens erleichtert. Ging es in den gutbürgerlichen Wohnquartieren des Westens und Nordwestens vor allem um die verkehrstechnisch bessere Versorgung durch Straßen und Trambahnlinien, so galt es im Osten die »Industriestadt« Frankfurt aufzubauen und den Standort entsprechend auszurüsten, was vor allem der neue Osthafen leisten sollte. Dabei gab es etwa im Hinblick auf die Einrichtung oder auch Elektrifizierung von Trambahnlinien durchaus Interessensidentitäten zwischen Stadtverwaltung und Bürgerschaft. Allerdings konnte so ein Konsens schnell an den Fragen der Kosten oder auch der notwendigen Enteignungen zerbrechen: Für letztere hätte sich der Bürgermeister gern eine weitergehende Handhabe gesichert, als sie ihm das als »Lex Adickes« bekanntgewordene Umlegungsgesetz von 1902 versprach.

Letztlich – so die Grundthese des Verfassers – waren alle diese Auseinandersetzungen im wesentlichen durch das langfristig und großräumig angelegte Planungsverständnis von Adickes bedingt, das auf ein eher von momentanen und eigennütigen Gesichtspunkten getragenes Selbstverständnis der Bürgerschaft traf. Ein wenig hat man den Verdacht, daß der Verfasser auch ex post noch all diejenigen verurteilen möchte, die sich den Plänen des Bürgermeisters entgegenstellten. Jedenfalls werden dessen Ziele immer wieder als fortschrittlich, »seiner Zeit voraus« und ähnlich charakterisiert, während Stadtverordnete pauschal mit dem Begriff von der »Honoratioren-Mentalität« belegt werden, und von »kleinbürgerlicher Reaktion« bei Bürgerprotesten gegen Straßendurchbrüche gesprochen wird (S. 293). Allerdings räumt Köhler ein, daß Adickes seine positiv zu bewertenden Ziele allzu oft mit autoritär-konservativen Mitteln durchzusetzen versucht habe. Dies galt auch für seine Reformideen im Bereich des Wohnungsbaus, die im neunten und letzten Kapitel nochmals besonders hervorgehoben werden. Sein Eintreten für eine »offene Bauweise«, die von den stark verdichteten Wohnzentren der Altstadt an die Peripherie führen sollte, konnte sich gegenüber dem Bodenprofitdenken der Haus- und Grundbesitzer vor dem Ersten Weltkrieg noch kaum durchsetzen. Auch die Staffel-Bauordnung war insbesondere seit ihrer Neufassung von 1910 kein ausreichendes Instrument, um die Frankfurter Wohnverhältnisse, die in der zeitgenössischen Diskussion als sehr schlecht eingestuft wurden, grundsätzlich zu reformieren.

Der großen Detailgenauigkeit der Darstellung etwa bei der Schilderung einzelner Stadtumbauprojekte wird immer wieder durch verallgemeinernde und abstrahierende Thesen und Zusammenfassungen entgegengearbeitet. Diesem an sich begrüßenswerten Prinzip nimmt eine schiefe und wenig präzise Begrifflichkeit aber leider manchmal die Wirkung: Kann man bei einem rührigen Bezirksverein tatsächlich gleich von einer »Modernisierungselite« (S. 143) sprechen; ist ein gemischter Ausschuß der Stadt als »Herrschaftsinstrument« des Bürgermeisters (S. 205) treffend gekennzeichnet? Und den »Wilhelminischen Zeitgeist« (S. 328 f.) müßte man auch nicht bemühen, wenn man schlichtweg die Verfassungspraxis meint. Die Arbeit hätte, wie auch gedankliche Brüche und schwer durchschaubare Formulierungen zeigen, einer gründlichen Korrektur und Lektorierung bedurft und sie hätte dies aufgrund ihrer Leistungen auch verdient. Die Perspektive der Untersuchung geht über eine rein verwaltungsorganisatorische Darstellung hinaus; intensive Quellenarbeit wurde an Hand von Akten und Berichten des Magistrats, Protokollen der Stadtverordnetenversammlungen, Presseartikeln, statistischen Materialien und anderem mehr geleistet. Während der Autor sich auch immer wieder mit der Forschung auseinandersetzt, bleibt allerdings unverständlich, warum er die thematisch eng verwandte Dissertation von Brian Ladd über »City planning and Social Reform in Cologne, Frankfurt and Düsseldorf, 1866–1914« nicht herangezogen hat. Trotz solcher Mängel vermag die Arbeit ohne Zweifel eine entscheidende Erkenntnis zu vermitteln: Stadtplanungsfragen gehörten im Wilhelminischen Kaiserreich zur politischen Kultur; sie trugen zur Identitätsbildung des städtischen Bürgertums bei, manifestierten aber auch dessen Anspruch auf politische Mitsprache.

*Ulrike Haerendel, Speyer*