

Johann Jessen

OTTO-BORST-PREIS 2011

Vierte Vergabe des Wissenschaftspreises in Steyr/Österreich

Die Arbeitsgemeinschaft Forum Stadt e.V. (bis 2010 Die alte Stadt e.V.) hat im Jahre 2010 zum siebten Mal den Otto-Borst-Preis ausgelobt, der im jährlichen Wechsel als Wissenschaftspreis und Sanierungspreis vergeben wird. Der Name erinnert an den Historiker Prof. Dr. Otto Borst (1924-2001), Gründer der Arbeitsgemeinschaft und langjähriger Herausgeber der Zeitschrift „Die Alte Stadt“, die seit Beginn dieses Jahres ebenfalls unter dem neuen Namen „Forum Stadt“ firmiert. Durch die Verleihung des Wissenschaftspreises will der Verein den wissenschaftlichen Nachwuchs in den Fachgebieten Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtplanung fördern. Der Jury des Otto-Borst-Preises 2011 gehörten an:

PROF. DR. HARALD BODENSCHATZ, Technische Universität Berlin; **PROF. DR. THERESIA GÜRTLER BERGER**, Universität Stuttgart; **PROF. DR. TILMAN HARLANDER**, Universität Stuttgart; **PROF. DR. JOHANN JESSEN**, Universität Stuttgart (Vorsitz); **HANS SCHULTHEISS**, Chefredakteur der Zeitschrift „Forum Stadt“ („Die Alte Stadt“).

Während wir uns in den vergangenen Jahren über eine ständige Zunahme der zum Wettbewerb eingereichten Arbeiten freuen konnten, war diesmal die Zahl trotz gleicher Öffentlichkeitsarbeit zum ersten Mal rückläufig. Gleichwohl ist eine beachtliche Zahl sehr qualitativvoller Arbeiten (Dissertationen und Studienabschlussarbeiten) eingegangen. Entsprechend schwer fiel der Jury auch diesmal die Entscheidung. Nach gründlicher Durchsicht, Lektüre und Erörterung der Schriften hat sie die Verleihung von zwei mit jeweils 1.000 Euro bedachten Preisen



Verleihung des Otto-Borst-Wissenschaftspreises 2011 im Museum Arbeitswelt Steyr/Österreich am 20. Mai 2011; v.l.: Prof. Dr. Johann Jessen (Juryvorsitz), Preisträgerin Dipl.-Ing. Theresia Kaufmann, Dr. Jürgen Zieger (Erster Vorsitzender des »Forum Stadt«).

vorgeschlagen: eine geschichtswissenschaftliche Dissertation und eine schriftliche Diplomarbeit im Fach Städtebau.

Preise

▷ **DR. SEBASTIAN HAUMANN**, Erkrath
»„Schade, dass Beton nicht brennt...“ –
Planung, Partizipation und Protest in Philadelphia und Köln 1940-1990«

Dissertation am Institut für Geschichte der Technischen Universität Darmstadt 2010

Aus dem Titel wird deutlich, dass diese geschichtswissenschaftliche Arbeit einen Fokus in den städtischen Konflikten hat, denen auch die Arbeitsgemeinschaft Forum Stadt ihre Entstehung verdankt und die inzwischen fast ein halbes Jahrhundert zurückliegen. In der Studie zeichnet Sebastian Haumann in zwei detail-

lierten Fallstudien zu Stadtanierungsprojekten in Köln und der US-amerikanischen Stadt Philadelphia nach, wie sich im Detail der Wandel des Planungsverständnisses von einer technisch orientierten Planung hin zu einer eher sozial-beteiligungsorientierten Planung vollzog und welche Bedeutung der Bürgerprotest für die Herausbildung einer neuen „Planungskultur“ hatte. Die beiden Untersuchungsstädte sind mit Bedacht gewählt und ihre Auswahl überzeugend begründet. Für beide Städte hat er detailliert den übergreifenden nationalen Politik- und Planungskontext skizziert, die lokale Geschichte von Stadterneuerung und Bürgerbeteiligung in beiden Städten (Köln 1960-1973 und Philadelphia 1940-1967) aufgearbeitet und schließlich als empirischen Kern der Arbeit die beiden großen Stadterneuerungsprojekte dieser Epoche in diesen Städten („Stollwerck“ und „Crosstown Controversy“) analysiert, die beide von jahrelangem, schließlich erfolgreichem Bürgerprotest begleitet waren. Dafür ist er tief in die lokalen Archive eingetaucht, ohne in dem aufbereiteten Material unterzugehen. Im Gegenteil, es sind dem Autor ausgezeichnete und gut lesbare Monographien der jüngeren Stadterneuerungsgeschichte beider Metropolen gelungen.

Dabei geht die Arbeit deutlich über das Monographische hinaus. Sie gehört zu der anspruchsvollen Gattung der international vergleichenden Stadtforschung, an die besonders hohe methodische Anforderungen gestellt werden; denn es müssen nicht nur die lokalen und regionalen, sondern auch die nationalen politischen, sozialen und kulturellen Kontexte im Blick gehalten und von einander unterschieden werden können. Diese Arbeit zeigt, wie fruchtbar ein international vergleichender Ansatz im Falle seines Gelingens auch im Forschungsfeld Stadt sein kann.

Ein zentraler und sicherlich bei vielen nicht unumstrittener Befund der Arbeit von Sebastian Haumann ist zum einen die These, dass nicht Bürgerprotest den Wandel der Planungskultur angestoßen hat, sondern dass dieser in der widersprüchlichen Anforderung der technokratischen Planung selbst schon angelegt

war. Der Protest habe vielmehr nur die Ausprägung dieses Wandels bestimmt, wie er sich in den schließlich gefundenen Stadterneuerungs-lösungen manifestiert habe. Dies steht gewiss im spannungsreichen Kontrast zur Deutung dieser Epoche durch die beteiligten Protagonisten, die die Wirkung des Bürgerprotests und damit auch die ihres eigenen Beitrags gern überhöhen.

Des weiteren arbeitet Sebastian Haumann heraus, dass mit dem Übergang von technokratischer zu beteiligungsorientierter Planungskultur der der öffentlichen Planung innewohnende Widerspruch zwischen der Selbstverpflichtung zum Gleichheitsgrundsatz einerseits und dem Wunsch, möglichst umfassend individuellen Bedürfnissen gerecht zu werden, keineswegs abgemildert wurde, sondern sich immer wieder reproduziert. Schließlich beeindruckt es, wie der Autor neben den offenkundigen Parallelen auch die kulturellen Unterschiede in der Transformation der Planungskulturen in Deutschland und den USA herausarbeitet, etwa wenn er zeigt, warum der Begriff der „Betroffenheit“ bzw. der „Sanierungsbetroffenen“, der in der deutschen Debatte beim Übergang von der Flächensanierung zur Erhaltenden Erneuerung für die Legitimation der Bürgerbeteiligung bei der Sanierung zentral war, in den USA kein Äquivalent hat, dort also die Legitimation der Bürgerbeteiligung andere politische und kulturelle Wurzeln hat. Es ist erfreulich, dass die Arbeit nicht als Pflichtexemplar in der Universitätsbibliothek verschwindet, sondern demnächst in der angesehenen Buchreihe „Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung“ veröffentlicht wird.

▷ **DIPL.-ING. THERESIA KAUFMANN**, Wien
 „Urbane Mobilität in Bogotá – Die Auswirkungen von TransMilenio seit 2000“

Diplomarbeit am Fachbereich Städtebau der Technischen Universität Wien, Fakultät Architektur und Raumplanung 2010

Theresia Kaufmann bringt uns in ihrer schriftlichen Diplomarbeit im Fachgebiet Städtebau

die außerordentlich beeindruckende Stadtplanung der letzten 15 Jahre in der kolumbianischen Hauptstadt Bogotá nahe. Gewöhnlich gilt die brasilianische Stadt Curitiba als das Vorzeigebispiel schlechthin einer der Nachhaltigkeit verpflichteten Stadt- und Verkehrsplanung in Südamerika, und dies durchaus zu Recht. In unseren Breiten weniger bekannt ist, dass seit einigen Jahren auch andere südamerikanische Städte dem Beispiel Curitiba mit einer sehr ambitionierten und konsequenten Stadtentwicklungspolitik gefolgt sind. Zu ihnen gehören die kolumbianischen Metropolen Bogotá und Medellín, mit denen hierzulande kaum etwas anderes assoziiert wird als urbanes Chaos, hohe Gewaltkriminalität und Bandenkämpfe zwischen Drogenbaronen. Die Arbeit von Theresia Kaufmann zeigt auf äußerst anschauliche, eindringliche und sehr überzeugende Weise, welche enormen und auf weite Strecken erfolgreichen stadtpolitischen und planerischen Anstrengungen die kolumbianische Hauptstadt in den letzten Jahren auf sich genommen hat, um mit einer bis dahin notorisch schwachen Verwaltung die immensen Probleme der rasant wachsenden Metropole in den Griff zu bekommen und inwieweit diese Bemühungen erfolgreich waren. Dabei konzentriert sich ihre Darstellung auf das Herzstück dieser Strategien, die Entwicklung, Einrichtung und den Weiterbau des Schnellbussystems TransMilenio (auch BRT-System = Bus Rapid Transit). Das System wird seit 2000 konsequent ausgebaut. Dieses neuartige Bussystem, das an die Stelle eines nicht finanzierbaren U-Bahnsystems tritt, ergänzt den bis dahin ausschließlich von zahllosen kleinen privaten Busunternehmen getragenen, wenig effizienten und schlecht koordinierten Öffentlichen Personennahverkehr in Bogotá. Die modernen Schnellbusse fahren exklusiv auf eigens eingerichteten, vom motorisierten Individualverkehr getrennt geführten Spuren und sind so deutlich weniger stauanfällig. Flankiert wird der sukzessive Ausbau dieses System, dessen weiterer Ausbau nicht ganz so schnell vorangeht wie geplant (und das teilweise aufgrund der Gebühren auch sozial selektiv zu wirken droht), mit einer Fülle von Maßnahmen zur Erneuerung

der benachbarten Quartiere, zur Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Verbesserung des Rad- und Fußwegenetzes.

Theresia Kaufmann zieht in ihrer Arbeit eine nüchterne Bilanz der verkehrlichen, stadtstrukturellen und sozialen Wirkungen dieser Maßnahmen, die sie im Wesentlichen auf die Initiative sehr engagierter und durchsetzungsfähiger Bürgermeister zurückführt, die seit 1995 die Geschicke der Stadt lenken und den Problemen des Verkehrs und Fragen der Sicherheit im öffentlichen Raum höchste Priorität einräumten. Hierzu hat sie vor Ort alle ihr verfügbaren Unterlagen systematisch ausgewertet, Fachgespräche mit Experten geführt und dann ihre Befunde auf höchstem Niveau dargestellt. Sie kommt in ihrer sehr gut nachvollziehbaren abwägenden Bewertung zu einer gemischten Bilanz: Sie würdigt die beachtlichen Erfolge. Neben der Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs ist im Laufe der letzten beiden Jahrzehnte etwa die Zahl der Morde in Bogotá um 75% zurückgegangen. Sie benennt aber auch die Schwachpunkte, Gefährdungen, ungenutzten Potenziale und systematischen Grenzen der Ansätze in aller Klarheit. Die sehr gut lesbare, vorbildlich illustrierte und graphisch aufbereitete Arbeit leistet Aufklärung im besten Sinne und legt damit im Übrigen auch die Eurozentrik unserer Profession offen, die die außergewöhnlichen Leistungen von Stadtpolitik in anderen Kontinenten, in der dem Städtebau und der Verkehrsplanung zur Durchsetzung sozialer und ökologischer Ziele eine Schlüsselrolle zugewiesen werden, bisher kaum zur Kenntnis genommen hat.

Stuttgart, im Mai 2011

Prof. Dr. Johann Jessen
Vorsitzender der Jury