

Stadt auf Papier – Die Entstehung des modernen Stadtplans

Stadtpläne sind aus dem Alltag in den Städten nicht wegzudenken. Ob Einwohner oder Tourist: Wenn es darum geht, sich ein Bild von der Stadt zu machen und sich in ihr zurechtzufinden, greifen wir meistens zum Stadtplan. Die Ausstellung „Stadt auf Papier“ im Berliner Mitte Museum am Festungsgraben (28. März bis 30. September 2007) ging der Geschichte und Bildsprache des modernen Stadtplans auf den Grund.

Seit jeher dienen Karten als Orientierungsinstrumente. Als grafische Landschaftsmodelle vermitteln sie ein anschauliches Bild eines unbekanntes oder unübersehbaren Raums. Dass ausgerechnet die Stadt – Inbegriff menschlicher Ordnung – eines kartografischen Informationsbilds bedarf, ist ein vergleichsweise junges Phänomen. Erst im Lauf des 19. Jahrhunderts werden Stadtpläne in Berlin und anderswo zu urbanen Massenmedien der Orientierung, wie sie für eilige Großstädter und verirrte Touristen noch heute unentbehrlich sind.

Das Berliner Mitte Museum am Festungsgraben zeigte vom 28. März bis zum 30. September 2007 die Ausstellung „Stadt auf Papier. Die Entstehung des modernen Stadtplans“. [1] Anhand von rund 60 Berliner Stadtplänen und Vogelschauen aus den großen Berliner Sammlungen konnte der Besucher hier nachvollziehen, wie und unter welchen Umständen der moderne Stadtplan in Berlin im 19. Jahrhundert Form angenommen hat.

Die Entstehung des modernen Stadtplans ist eng verwoben mit dem Prozess der Urbanisierung, in dem die Städte der westlichen Welt ihr Gesicht von Grund auf veränderten und sich innerhalb weniger

Jahrzehnte zu offenen und unüberschaubaren Millionenstädten entwickelten. Berlin steht, spätestens seitdem die Stadt 1871 politisches Zentrum des neu gegründeten Kaiserreichs wird, als vielbeachtete Großstadt an der Spitze dieser Entwicklung. Innerhalb weniger Jahrzehnte entwickelt sich die Stadt von der kleinen, in erster Linie von Militär und Landwirtschaft geprägten Residenzstadt zu einem Zentrum von Verkehr und Industrie, dessen ökonomische und kulturelle Macht immer mehr Menschen anzieht. Berlins Stadtgebiet vervierfacht sich allein zwischen 1800 und der Reichsgründung, die Bevölkerung wächst von einer halben Million um 1850 auf beinahe zwei Millionen um 1900. Das wachsende Netzwerk urbaner Infrastruktur, des öffentlichen Nahverkehrs, diverser Zirkulationssysteme und der Verwaltung verändert die traditionelle Stadtlandschaft grundlegend: Der vorindustrielle Raum weicht der Physiognomie einer Metropole.

Mit der Entwicklung zur Großstadt wird der städtische Lebensraum auch in Berlin zu einem unüberschaubaren Organismus, der von den Menschen immer mehr Mobilität, Flexibilität und Effizienz verlangt.

Bei Stadtbewohnern und bei Reisenden wächst der Bedarf an Orientierungshilfen. Stadtpläne bekommen in dieser Zeit eine neue Funktion. Lange dienten sie einem kleinen Benutzerkreis vor allem als Planungsinstrumente oder exklusive Repräsentationsobjekte. Nun bekommen sie für ein breites Publikum eine neue Funktion als Navigationsinstrumente, für deren Gestaltung eine neue Bildsprache gefunden werden muss.

Der Blick auf die Stadt

Angesichts des unüberschaubaren Häusermeers nimmt das Bedürfnis zu, den nicht mehr greifbaren Stadtraum als Ganzes zu erfassen. In Berlin wie auch in anderen Städten wird es in dieser Zeit des rasanten Wandels Mode, sich die Stadt von oben anzusehen. Das erstarkende Bürgertum erobert sich den Blick aus „göttlicher Perspektive“: Die Anhöhen um Berlin werden mit ihren Lokalen, Terrassen und Belvederes zu populären Ausflugszielen. Die Türme der großen Stadtkirchen, die Plattform des neuen Rathauses, das Kreuz-

bergdenkmal und die Siegessäule sind beliebte Aussichtspunkte für Einheimische und Fremde, um aus luftiger Höhe einen umfassenden Überblick über das Gewirr der Straßen, Häuser und Türme zu gewinnen. Der Blick über die Stadt befriedigt dabei nicht nur die Schaulust, er bietet auch die Möglichkeit, sich die unübersichtlich gewordene Stadt durch die Betrachtung von oben wieder anzueignen. Nicht von ungefähr werden in dieser Zeit Vogelschauansichten zu gefragten Berlinensichten, in denen die Künstler die Metropole vor dem Betrachter bildlich ausbreiten und repräsentativ in Szene setzen. Einige dieser Souvenirblätter nehmen sich ganz explizit auch der topografischen Bildung ihrer Betrachter an: Straßen und wichtige Gebäude sind in der Darstellung selbst oder in einem beigefügten Schlüssel beschriftet.

Der Blick über die Stadt ist ein wichtiger Ausgangspunkt für die Orientierung im Stadtraum – ob es sich nun um die Sicht von einem erhöhten Gebäude, den Blick einer Vogelschauerspektive oder



Abb.1: Berlin aus der Vogelperspektive, Franz Wiese, 1899

um einen Kartengrundriss handelt. Dabei kommen Stadtpläne dem Bedürfnis, die Stadt als Ganzes wahrnehmen zu können, in besonderer Weise entgegen, denn in ihnen wird der Überblick für die Orientierung im Stadtraum nutzbar gemacht. Die parallelperspektivische Darstellung des Kartenbilds legt dem Betrachter die Struktur der Stadt offen. Straßen, Gebäude, Parks und Wasserläufe sind eindeutig bezeichnet und durch ihre konventionell festgelegte Färbung schnell erkenn- und unterscheidbar. Im 19. Jahrhundert nehmen die Kartografen immer wieder den eingängigen Überblick der Vogelschauansicht in ihre Stadtpläne auf. Meist wird der Blick auf die Stadt am Kartenrand dem abstrakten Planbild zur Seite gestellt. Es gibt aber auch Versuche, beide Strategien des Überblicks in einem

Bild zu vereinen und Mischformen zu erfinden – Vogelschauansichten werden dann zu beschrifteten, geordneten Orientierungsbildern. (Abbildung 1)

Suchen und Finden

Als sich die Stadt im Lauf des 19. Jahrhunderts zur komplexen Verwaltungsaufgabe entwickelt, wird der Stadtplan immer häufiger als anschauliche Grundlage ihrer Organisation gebraucht. Mit der Differenzierung und Ausstrukturierung der Verwaltung entsteht eine amtliche Kartografie. Im Auftrag der Behörden wird Berlin unter den unterschiedlichsten Aspekten kartiert – von der Bevölkerungsdichte, den Sterblichkeitsraten und der Kanalisation bis hin zu den Standorten der Wochenmärkte und Anschlagssäulen. In Berlin ist es Julius Straube, dessen

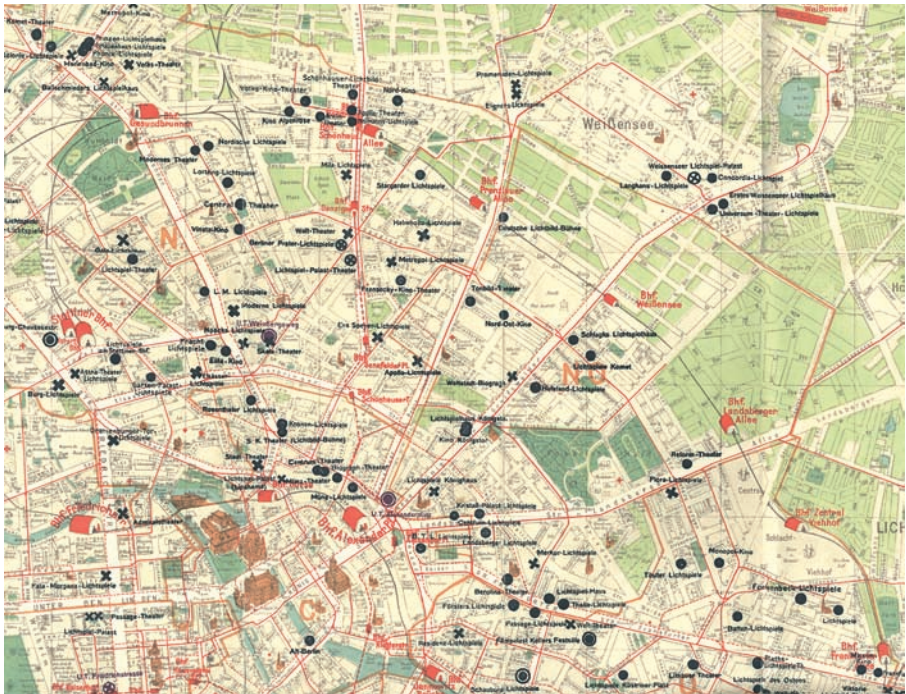


Abb. 2: Kino-Pharus-Plan Berlin, Pharus-Verlag Berlin, um 1910 (Ausschnitt)

«Geographisches Institut und Landkartenverlag» seit 1870 Marktführer thematischer Karten vor allem im behördlichen Auftrag wird. Spezialinteressen werden aber auch in Stadtplänen bedient, die einen weit größeren Benutzerkreis haben. So gibt zum Beispiel der Pharus-Verlag einen Plan heraus, der den Kinobegeisterten die Standorte sämtlicher Lichtspielhäuser Berlins zeigt (Abbildung 2). Auch Unternehmen empfehlen sich ihren Kunden gerne mit kleinen Stadtplänen, auf denen ihr Geschäftsstandort gleich markiert ist.

Mit dem Heranwachsen Berlins zur Großstadt vervielfachen sich die Informationen, die auf dem Stadtplan Platz finden müssen. Gleichzeitig beansprucht die wachsende Stadtfläche immer mehr Raum auf dem Papier. Die Entwicklung verständlicher und leicht handhabbarer Ordnungssysteme für den Plan wird zur ständigen Herausforderung für Kartenhersteller. Zunehmend verwenden die Kartenzeichner unterschiedliche Farben, um die Lesbarkeit der Pläne zu erleichtern. Serifenlose Schriften setzen sich durch, weil sie selbst auf engstem Raum gut lesbar bleiben. Mit wiedererkennbaren Zeichen und Symbolen werden die Standorte wichtiger Institutionen im Plan markiert. Zur schnelleren Orientierung auf dem Planbild werden Suchgitter und separat beigebundene Straßenverzeichnisse eingeführt. Neue Faltsysteme und Formate wie Stadtatlanten lassen auch Stadtpläne mit Vorort- und Umgebungskarten zu praktischen Begleitern im Stadtraum werden. Die privaten Kartenverlage nutzen solche Neuerungen in der Kartengestaltung, um sich auf dem inzwischen hart umkämpften Markt von der Konkurrenz abzuheben. Sie führen verlagseigene Faltsysteme, Suchsysteme und Bildsymbole ein, die

sie als Schutzmarken beim kaiserlichen Patentamt eintragen lassen.

Durch Berlin

In zunehmendem Maß bestimmt der Verkehr die Struktur und Anlage der Stadt Berlin und das Selbstverständnis ihrer Bewohner. Züge, Droschken, Omnibusse und Straßenbahnen durchkreuzen die Stadt mit Dampfkraft, Pferden oder Elektrizität. Der Verkehr, insbesondere die Eisenbahn, diktiert den Fortgang der Stadtentwicklung und beschleunigt den Puls der Großstadt. Dynamik und Tempo werden zu Schlagworten der modernen Zeit. Der großstädtische Massenverkehr wird bald auch zum Thema der Stadtpläne, die ihren Nutzern eine übersichtliche und gut nachvollziehbare Darstellung der neuen Fortbewegungsmöglichkeiten bieten müssen. Der Stadtplan übersetzt Wege und Stationen in eine effiziente, rationalisierte Grafik, die vor allem eine Frage beantwortet: Wie komme ich am schnellsten von A nach B?

Schon in den 1860er Jahren entstehen Pläne, in denen die Verkehrswege besonders betont werden. Die Kartografen zeigen wichtige Verkehrsstraßen immer häufiger deutlich übermaßstäblich, entwickeln spezielle Pläne für die unterschiedlichsten Verkehrsmittel und experimentieren mit der Darstellung der Verkehrslinien. In vielen früheren Plänen sind die verschiedenen Linien, die auf einer Straße verlaufen, noch einzeln eingezeichnet. Oft dehnen sich dann im Planbild die Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen übermäßig in die Breite (Abbildung 3). Zur besseren Übersicht werden die Verkehrslinien daher bald zu Streckennetzen gebündelt, farblich von einander abgesetzt und mit auffälligen Symbolen markiert. Eine konsequente Fortsetzung findet diese Entwicklung in

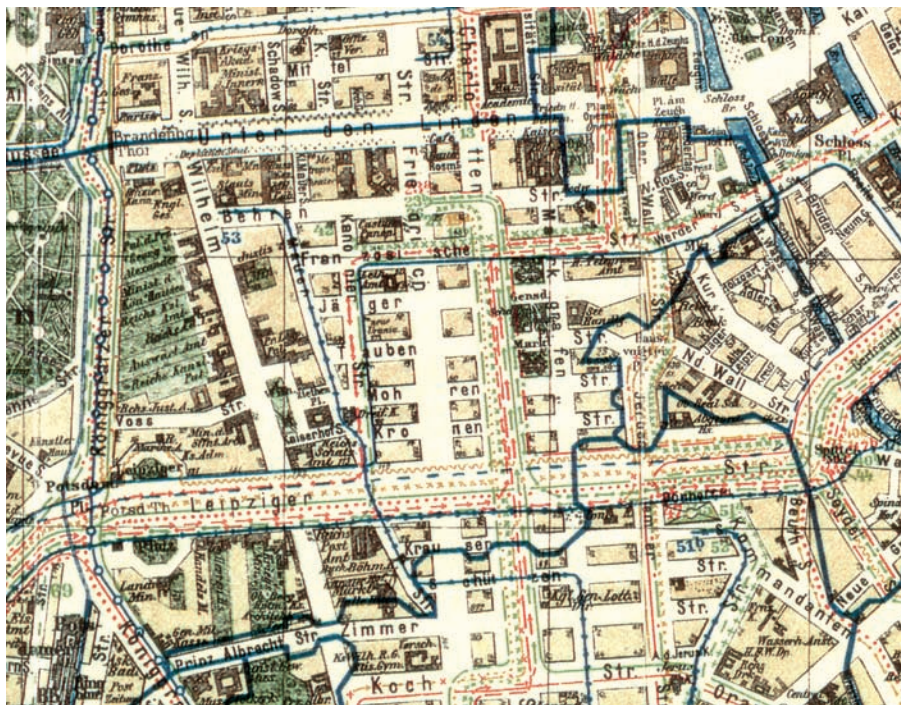


Abb. 3: Großer Verkehrsplan von Berlin mit seinen Vororten, Wilhelm Maraun, 1900 (Ausschnitt)

den ersten reinen Verkehrsgrafiken, die um 1900 zunächst als Nebenkarten auf Stadtplänen entstehen. In diesen „Netzspinnen“ ist der Stadtraum ganz auf das Verkehrsnetz reduziert. Die Topografie der Stadt verschwindet zugunsten einer regelmäßigen und übersichtlichen grafischen Organisation der Verkehrswege auf dem Papier.

Berliner Ansichten

Berlin, lange Zeit abseits der europäischen Reiserouten gelegen, entwickelt sich nach 1871 und dem Ausbau zur „Deutschen Kaiserstadt“ zum Touristenmagneten. Mit dem Strom der Reisenden wächst auch die Produktion von Stadtbildern – im eigentlichen und im übertragenen Sinn. In Stadtführern und auf Ansichtskarten wird

die Stadt mit ihren unterschiedlichen, fast gegensätzlichen Gesichtern inszeniert: Neben den Insignien des monarchistischen Berlin wird den Gästen aus aller Welt die moderne Weltstadt, das „Chicago an der Spree“ vorgeführt.

Nicht nur die Hersteller von Souvenirs, auch die Berliner Stadtplanverlage richten sich auf ihre wachsende Kundschaft ein: Insbesondere für ein touristisches Publikum entstehen Stadtpläne, die neben dem kartografischen Bild der Stadt mit anschaulichen Gebäudeansichten aufwarten. Solche Veduten und Schrägansichten wichtiger Gebäude im Stadtplan oder an seinen Rändern waren im Zuge der Verwissenschaftlichung der Kartografie im 18. Jahrhundert aus offiziellen Plänen verschwunden. Im 19. Jahrhundert kehren

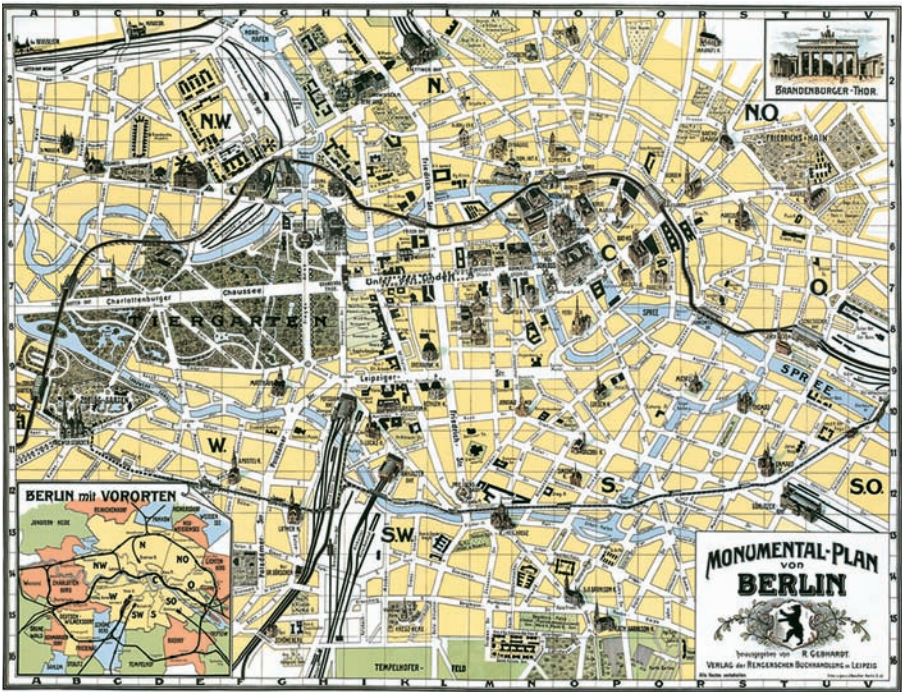


Abb. 4: Monumental-Plan von Berlin, Johann Aescher, 1902

die Ansichten, nicht zuletzt aus marktstrategischen Gründen, als attraktive Blickfänger auf den Stadtplan zurück. Sie bieten dem touristischen Publikum eine Auswahl der wichtigsten Sehenswürdigkeiten und erleichtern es auch ungeübten Kartenlesern, sich im Stadtraum zu orientieren. Schließlich werden vor allem diejenigen Gebäude anschaulich dargestellt, die besonders markant oder weithin sichtbar sind und deswegen auch als Landmarken funktionieren. Format, Ausschnitt und Aufmachung vieler dieser Pläne verraten eine gehobene touristische Zielgruppe, die sich vorwiegend im Stadtzentrum aufhält und meist nur einen groben Überblick über ganz Berlin benötigt (Abbildung 4). Ebenso wie Stadtführer oder Ansichtskarten dienen Stadtpläne nicht einfach nur zur Information oder als Souvenirs. Sie

spiegeln auch das wider, was man heute das „Image“ der Stadt nennen würde und tragen zu seiner Verbreitung bei.

[1] Zur Ausstellung ist ein Begleitheft erschienen, das auf 24 Seiten die überarbeiteten und ergänzten Ausstellungstexte, 17 Abbildungen ausgewählter Exponate sowie Hinweise auf weiterführende Literatur und Webadressen enthält. Bestellung über www.senefeld.de.

Die Veröffentlichung der Abbildungen erfolgt mit freundlicher Genehmigung der Kartenabteilung des Landesarchivs Berlin (Abbildungen 1,2,4) sowie der Kartenabteilung der Staatsbibliothek zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz und des Verlags Pharos-Plan Berlin, www.dein-plan.de (Abbildung 3).

