



BÜCHERWALD

FG STADT

TEXTE ZUR STADT

TU Darmstadt | FB Architektur
Enwerfen und Stadtentwicklung

Unterrichtsmaterial

Diese Zusammenstellung von Textauszügen zum Thema Stadt möchte Sie neugierig machen auf die Auseinandersetzung mit unterschiedlichen Stadtbildern: mit der Stadt als physische-räumliche Realität, mit der Stadt als gelebte soziale Realität und mit der Stadt in der künstlerischen Auseinandersetzung. Die Auswahl ist daher auch nicht in ihrer Gesamtheit als Lehrmeinung zu verstehen, sondern als Sammlung wichtiger Gedanken, die Ihnen zur Anregung und zur kritischen Auseinandersetzung mit Stadtvorstellungen dienen können. Insofern sind Sie eingeladen, keiner Chronologie beim Lesen zu folgen, sondern ihrer eigenen Neugier. Viel Spaß!

Inhalt

Christopher Alexander A City is not a Tree	4	Dieter Hofmann-Axthelm Die dritte Stadt	33	Walter Prigge Peripherie ist überall	60
Peter Baccini Franz Oswald Netzstadt	8	Ebenezer Howard Die Gartenstadt von Morgen	35	Hans-Bernhard Reichow Die autogerechte Stadt	63
Le Corbusier Die Charta von Athen	11	Rem Koolhaas Delirious New York	37	Aldo Rossi Die Architektur der Stadt	66
Le Corbusier Städtebau	14	Rem Koolhaas Die Stadt ohne Eigenschaften	39	Colin Rowe Collage City	68
Gottfried Feder Die neue Stadt	16	Robert Krier Stadtraum in Theorie und Praxis	45	Thomas Sieverts Zwischenstadt	71
Carl Fingerhut Die Gestalt der postmodernen Stadt	19	Martina Löw Raumsoziologie	50	Camillo Sitte Der Städtebau	74
Michel Foucault Die Heterotopien	23	Kevin A. Lynch Das Bild der Stadt	55	Luigi Snozzi Monte Carasso	76
Tony Garnier Une Cite Industrielle	26	Kevin A. Lynch The view from the road	58	Robert Venturi Lernen von Las Vegas	79
Johannes Göderitz, Roland Rainer Hubert Hoffmann Die gegliederte und aufgelockerte Stadt	28	Alexander Mitscherlich Die Unwirtlichkeit unserer Städte	60	Frank Lloyd Wright Die lebendige Stadt	80

Christopher Alexander

A City is not a Tree

The tree of my title is not a green tree with leaves. It is the name of an abstract structure. I shall contrast it with another, more complex abstract structure called a semilattice. In order to relate these abstract structures to the nature of the city, I must first make a simple distinction.

I want to call those cities which have arisen more or less spontaneously over many, many years natural cities. And I shall call those cities and parts of cities which have been deliberately created by designers and planners artificial cities. Siena, Liverpool, Kyoto, Manhattan are examples of natural cities. Levittown, Chandigarh and the British New Towns are examples of artificial cities.

It is more and more widely recognized today that there is some essential ingredient missing from artificial cities. When compared with ancient cities that have acquired the patina of life, our modern attempts to create cities artificially are, from a human point of view, entirely unsuccessful.

Both the tree and the semilattice are ways of thinking about how a large collection of many small systems goes to make up a large and complex system. More generally, they are both names for structures of sets.

In order to define such structures, let me first define the concept of a set. A set is a collection of elements which for some reason we think of as belonging together. Since, as designers, we are concerned with the physical living city and its physical backbone, we must naturally restrict ourselves to considering sets which are collections of material elements such as people, blades of grass, cars, molecules, houses, gardens, water pipes, the water molecules in them etc.

When the elements of a set belong together because they co-operate or work together somehow, we call the set of elements a system.

For example, in Berkeley at the corner of Hearst and Euclid, there is a drugstore, and outside the drugstore a traffic light. In the entrance to the drugstore there is a newsrack where the day's papers are displayed. When the light is red, people who are waiting to cross the street stand idly by the light; and since they have nothing to do, they look at the papers displayed on the newsrack which they can see from where they stand. Some of them just read the headlines, others actually buy a paper while they wait.

This effect makes the newsrack and the traffic light interactive; the newsrack, the newspapers on it, the money going from people's pockets to the dime slot, the people who stop at the light and read papers, the traffic light, the electric impulses which make the lights change, and the sidewalk which the people stand on form a system - they all work together.

From the designer's point of view, the physically unchanging part of this system is of special interest. The newsrack, the traffic light and the sidewalk between them, related as they are, form the fixed part of the system. It is the unchanging receptacle in which the changing parts of the system - people, newspapers, money and electrical impulses - can work together. I define this fixed part as a unit of the city. It derives its coherence as a unit both from the forces which hold its own elements together and from the dynamic coherence of the larger living system which includes it as a fixed invariant part.

Of the many, many fixed concrete subsets of the city which are the receptacles for its systems and can therefore be thought of as significant physical units, we usually single out a few for special consideration. In fact, I claim that whatever picture of the city someone has is defined precisely by the subsets he sees as units.

Now, a collection of subsets which goes to make up such a picture is not merely an amorphous collection. Automatically, merely because relationships are established among the subsets once the subsets are chosen, the collection has a definite structure.

To understand this structure, let us think abstractly for a moment, using numbers as symbols. Instead of talking about the real sets of millions of real particles which occur in the city, let us consider a simpler structure made of just half a dozen elements. Label these elements 1,2,3,4,5,6. Not including the full set [1,2,3,4,5,6], the empty set [-], and the one-element sets [1],[2],[3],[4],[5],[6], there are 56 different subsets we can pick from six elements.

Suppose we now pick out certain of these 56 sets (just as we pick out certain sets and call them units when we form our picture of the city). Let us say, for example, that we pick the following subsets: [123], [34], [45], [234], [345], [12345], [3456].

What are the possible relationships among these sets? Some sets will be entirely part of larger sets, as [34] is part of [345] and [3456]. Some of the sets will overlap, like [123] and [234]. Some of the sets will be disjoint - that is, contain no elements in common like [123] and [45].

As we see from these two representations, the choice of subsets alone endows the collection of



subsets as a whole with an overall structure. This is the structure which we are concerned with here. When the structure meets certain conditions it is called a semilattice. When it meets other more restrictive conditions, it is called a tree.

The semilattice axiom goes like this: A collection of sets forms a semilattice if and only if, when two overlapping sets belong to the collection, the set of elements common to both also belongs to the collection.

The structure illustrated in diagrams A and B is a semilattice. It satisfies the axiom since, for instance, [234] and [345] both belong to the collection and their common part, [34], also belongs to it. (As far as the city is concerned, this axiom states merely that wherever two units overlap, the area of overlap is itself a recognizable entity and hence a unit also. In the case of the drugstore example, one unit consists of newsrack, sidewalk and traffic light. Another unit consists of the drugstore itself, with its entry and the newsrack. The two units overlap in the newsrack. Clearly this area of overlap is itself a recognizable unit and so satisfies the axiom above which defines the characteristics of a semilattice.) The tree axiom states: A collection of sets forms a tree if and only if, for any two sets that belong to the collection either one is wholly contained in the other, or else they are wholly disjoint.

However, in this chapter we are not so much concerned with the fact that a tree happens to be a semilattice, but with the difference between trees and those more general semilattices which are not trees because they do contain overlapping units. We are concerned with the difference between structures

in which no overlap occurs, and those structures in which overlap does occur.

It is not merely the overlap which makes the distinction between the two important. Still more important is the fact that the semilattice is potentially a much more complex and subtle structure than a tree. We may see just how much more complex a semilattice can be than a tree in the following fact: a tree based on 20 elements can contain at most 19 further subsets of the 20, while a semilattice based on the same 20 elements can contain more than 1,000,000 different subsets.

This enormously greater variety is an index of the great structural complexity a semilattice can have when compared with the structural simplicity of a tree. It is this lack of structural complexity, characteristic of trees, which is crippling our conceptions of the city.

To demonstrate, let us look at some modern conceptions of the city, each of which I shall show to be essentially a tree.

Each of these structures, then, is a tree. Each unit in each tree that I have described, moreover, is the fixed, unchanging residue of some system in the living city (just as a house is the residue of the interactions between the members of a family, their emotions and their belongings; and a freeway is the residue of movement and commercial exchange). However, in every city there are thousands, even millions, of times as many more systems at work whose physical residue does not appear as a unit in these tree structures. In the worst cases, the units which do appear fail to correspond to any living reality; and the real systems, whose existence actually

makes the city live, have been provided with no physical receptacle.

Neither the Columbia plan nor the Stein plan for example, corresponds to social realities. The physical layout of the plans, and the way they function suggests a hierarchy of stronger and stronger closed social groups, ranging from the whole city down to the family, each formed by associational ties of different strength.

In the natural city, even the house on a long street (not in some little cluster) is a more accurate acknowledgement of the fact that your friends live not next door, but far away, and can only be reached by bus or car. In this respect Manhattan has more overlap in it than Greenbelt. And though one can argue that in Greenbelt, too, friends are only minutes away by car, one must then ask: since certain groups have been emphasized by the physical units of the physical structure, why are just these the most irrelevant ones?

The units of which an artificial city is made up are always organized to form a tree. So that we get a really clear understanding of what this means, and shall better see its implications, let us define a tree once again. Whenever we have a tree structure, it means that within this structure no piece of any unit is ever connected to other units, except through the medium of that unit as a whole. The enormity of this restriction is difficult to grasp. It is a little as though the members of a family were not free to make friends outside the family, except when the family as a whole made a friendship. In simplicity of structure the tree is comparable to

the compulsive desire for neatness and order that insists the candlesticks on a mantelpiece be perfectly straight and perfectly symmetrical about the centre. The semilattice, by comparison, is the structure of a complex fabric; it is the structure of living things, of great paintings and symphonies.

It must be emphasized, lest the orderly mind shrink in horror from anything that is not clearly articulated and categorized in tree form, that the idea of overlap, ambiguity, multiplicity of aspect and the semilattice are not less orderly than the rigid tree, but more so. They represent a thicker, tougher, more subtle and more complex view of structure. Let us now look at the ways in which the natural, when unconstrained by artificial conceptions, shows itself to be a semilattice.

A major aspect of the city's social structure which a tree can never mirror properly is illustrated by Ruth Glass's redevelopment plan for Middlesbrough, England, a city of 200,000 which she recommends be broken down into 29 separate neighborhoods. After picking her 29 neighborhoods by determining where the sharpest discontinuities of building type, income and job type occur, she asks herself the question: 'If we examine some of the social systems which actually exist for the people in such a neighborhood, do the physical units defined by these various social systems all define the same spatial neighborhood?' Her own answer to this question is no. Each of the social systems she examines is a nodal system. It is made of some sort of central node, plus the people who use this centre. Specifically she takes elementary schools, secondary schools, youth clubs, adult clubs, post offices, greengrocers and grocers selling sugar. Each of these centres draws

its users from a certain spatial area or spatial unit. This spatial unit is the physical residue of the social system as a whole, and is therefore a unit in the terms of this discussion. The units corresponding to different kinds of centres for the single neighborhood of Waterloo Road are shown in Figure 11.

We cannot get an adequate picture of what Middlesbrough is, or of what it ought to be, in terms of 29 large and conveniently integral Chunks called neighborhoods. When we describe the city in terms of neighborhoods, we implicitly assume that the smaller elements within any one of these neighborhoods belong together so tightly that they only interact with elements in other neighborhoods through the medium of the neighborhoods to which they themselves belong. Ruth Glass herself shows clearly that this is not the case.

There is nothing in the nature of the various centres which says that their catchment areas should be the same. Their natures are different. Therefore the units they define are different. The natural city of Middlesbrough was faithful to the semilattice structure of the units. Only in the artificial-tree conception of the city are their natural, proper and necessary overlaps destroyed.

Another favourite concept of the CIAM theorists and others is the separation of recreation from everything else. This has crystallized in our real cities in the form of playgrounds. The playground, asphalted and fenced in, is nothing but a pictorial acknowledgment of the fact that 'play' exists as an isolated concept in our minds. It has nothing to do with the

life of play itself. Few self-respecting children will even play in a playground.

Play itself, the play that children practise, goes on somewhere different every day. One day it may be indoors, another day in a friendly gas station, another day down by the river, another day in a derelict building, another day on a construction site which has been abandoned for the weekend. Each of these play activities, and the objects it requires, forms a system. It is not true that these systems exist in isolation, cut off from the other systems of the city. The different systems overlap one another, and they overlap many other systems besides. The units, the physical places recognized as play places, must do the same.

In a natural city this is what happens. Play takes place in a thousand places it fills the interstices of adult life. As they play, children become full of their surroundings. How can children become filled with their surroundings in a fenced enclosure! They cannot.

A similar kind of mistake occurs in trees like that of Goodman's *Communitas* or Soleri's *Mesa City*, which separate the university from the rest of the city. Again, this has actually been realized in the common American form of the isolated campus.

What is the reason for drawing a line in the city so that everything within the boundary is university, and everything outside is nonuniversity? It is conceptually clear. But does it correspond to the realities of university life? Certainly it is not the structure which occurs in nonartificial university cities.

Let us look next at the hierarchy of urban cores realized in Brasilia, Chandigarh, the MARS plan for

London and, most recently, in the Manhattan Lincoln Center, where various performing arts serving the population of greater New York have been gathered together to form just one core.

Does a concert hall ask to be next to an opera house? Can the two feed on one another? Will anybody ever visit them both, gluttonously, in a single evening, or even buy tickets from one after going to a performance in the other? In Vienna, London, Paris, each of the performing arts has found its own place, because all are not mixed randomly. Each has created its own familiar section of the city. In Manhattan itself, Carnegie Hall and the Metropolitan Opera House were not built side by side. Each found its own place, and now creates its own atmosphere. The influence of each overlaps the parts of the city which have been made unique to it.

The only reason that these functions have all been brought together in Lincoln Center is that the concept of performing art links them to one another.

But this tree, and the idea of a single hierarchy of urban cores which is its parent, do not illuminate the relations between art and city life. They are merely born of the mania every simple-minded person has for putting things with the same name into the same basket.

The total separation of work from housing, started by Tony Garnier in his industrial city, then incorporated in the 1929 Athens Charter, is now found in every artificial city and accepted everywhere where zoning is enforced. Is this a sound principle? It is easy to see how bad conditions at the beginning of the century prompted planners to try to get the dirty factories out of residential areas. But

the separation misses a variety of systems which require, for their sustenance, little parts of both.

Finally, let us examine the subdivision of the city into isolated communities. As we have seen in the Abercrombie plan for London, this is itself a tree structure. The individual community in a greater city has no reality as a functioning unit. In London, as in any great city, almost no one manages to find work which suits him near his home. People in one community work in a factory which is very likely to be in another community.

There are therefore many hundreds of thousands of worker-workplace systems, each consisting of individuals plus the factory they work in, which cut across the boundaries defined by Abercrombie's tree. The existence of these units, and their overlapping nature, indicates that the living systems of London form a semilattice. Only in the planner's mind has it become a tree.

The fact that we have so far failed to give this any physical expression has a vital consequence. As things are, whenever the worker and his workplace belong to separately administered municipalities, the community which contains the workplace collects huge taxes and has relatively little on which to spend the tax revenue. The community where the worker lives, if it is mainly residential, collects only little in the way of taxes and yet has great additional burdens on its purse in the form of schools, hospitals, etc. Clearly, to resolve this inequity, the worker-workplace systems must be anchored in physically recognizable units of the city which can then be taxed.

It might be argued that, even though the individual communities of a great city have no functional

significance in the lives of their inhabitants, they are still the most convenient administrative units, and should therefore be left in their present tree organization. However, in the political complexity of a modern city, even this is suspect.

Edward Banfield, in his book *Political Influence*, gives a detailed account of the patterns of influence and control that have actually led to decisions in Chicago. He shows that, although the lines of administrative and executive control have a formal structure which is a tree, these formal chains of influence and authority are entirely overshadowed by the ad hoc lines of control which arise naturally as each new city problem presents itself. These ad hoc lines depend on who is interested in the matter, who has what at stake, who has what favours to trade with whom.

This second structure, which is informal, working within the framework of the first, is what really controls public action. It varies from week to week, even from hour to hour, as one problem replaces another. Nobody's sphere of influence is entirely under the control of any one superior; each person is under different influences as the problems change. Although the organization chart in the Mayor's office is a tree, the actual control and exercise of authority is semilattice-like.

Now, why is it that so many designers have conceived cities as trees when the natural structure is in every case a semilattice? Have they done so deliberately, in the belief that a tree structure will serve the people of the city better? Or have they done it because they cannot help it, because they are trapped by a mental habit, perhaps even trapped by the way the mind works - because they cannot

encompass the complexity of a semilattice in any convenient mental form, because the mind has an overwhelming predisposition to see trees wherever it looks and cannot escape the tree conception?

I shall try to convince you that it is for this second reason that trees are being proposed and built as cities - that is, because designers, limited as they must be by the capacity of the mind to form intuitively accessible structures, cannot achieve the complexity of the semilattice in a single mental act.

Let me begin with an example. Suppose I ask you to remember the following four objects: an orange, a watermelon, a football and a tennis ball. How will you keep them in your mind, in your mind's eye? However you do it, you will do it by grouping them. Some of you will take the two fruits together, the orange and the watermelon, and the two sports balls together, the football and the tennis ball. Those of you who tend to think in terms of physical shape may group them differently, taking the two small spheres together - the orange and the tennis ball and the two large and more egg-shaped objects - the watermelon and the football. Some of you will be aware of both.

Quelle:

Alexander, Christopher:

A City is not a Tree

<http://www.patternlanguage.com/leveltwo/archives-frame.htm?/leveltwo/./archives/alexander1.htm>

Peter Baccini Franz Oswald

Netzstadt

Die Vision eines lang andauernden Umbauprozesses

Ist das, was wir seit den 1950er-Jahren gebaut haben, langfristig überhaupt überlebensfähig? Ist mit anderen Worten Neue Urbanität nachhaltig angelegt? Es gibt drei Gründe, diese Frage zu verneinen:

Der Verlauf der beschriebenen Urbanisierung lässt erwarten, dass wahrscheinlich bis zu Mitte des 21. Jahrhunderts die grosse Mehrheit der Weltbevölkerung in urbanen Siedlungen leben wird. Vor 50 Jahren lebten rund 80 Prozent von drei Milliarden Menschen auf dieser Welt rural. In 50 Jahren werden es acht bis 10 Milliarden Menschen sein, die sich europäisch-nordamerikanische Siedlungsgewohnheiten zum Vorbild genommen haben.

Die ökonomisch begründete, rasche Globalisierung gefährdet die kulturell langsam gewachsenen Stadtgesellschaften. Globale Netzwerke erweitern die Möglichkeiten für Angebot und Nachfrage. Sie wecken zwar Erwartungen in neue Existenzgrundlagen, polarisieren jedoch zunehmend die Gesellschaft in stärkere und schwächere Mitglieder. Sie sind undurchsichtig und entziehen sich demokratischer Legitimation und Aufsicht. Ob es gelingt, für die gestörten Identitäten und Kräfteverhältnisse im Zusammenspiel regionaler Stadtkulturen eine tragfähige Basis neu zu schaffen und zu entwickeln, ist ungewiss.

Abschätzungen der fossilen Energiereserven und anderer lebenswichtiger Ressourcen zeigen, dass europäisch-nordamerikanische Lebensmuster langfristig nicht globalisierbar sind. Der Zeitraum

zwischen 1850 und 2050 kann, gemessen an geschichtlichen Kulturepochen, nur eine kurze Periode des Übergangs sein (von rund zehn Menschengenerationen).

Am Anfang des 21. Jahrhunderts stehen wir in einem ungebrochenen globalen Wachstumsprozess, die Bevölkerung und der Güterkonsum pro Kopf wachsen. Dieser Prozess wird durch die ökonomisch begründete Globalisierung gefördert. Gleichzeitig nehmen die Ungleichheiten in Bedarf und Verbrauch vitaler Ressourcen sowohl global als auch regional zu, sodass es künftig zu vermehrten Verteilungskonflikten kommen wird. Die politischen Institutionen sind geschwächt, ihnen fehlt es an wirksamen Instrumenten, und sie zeigen Schwierigkeiten, laufende Vorgänge auf das erwünschte Gleichgewicht zwischen öffentlichen und privaten Interessen auszurichten. Die Neue Urbanität zeigt ein Janusgesicht mit attraktiv leuchtenden, aber auch finsternen Charakterzügen.

Der unter dem Begriff "nachhaltige Entwicklung" bekannte Kurswechsel will die Menschheit in eine Lebensform führen, die sich im Wesentlichen auf erneuerbare Ressourcen dieses Planeten einstellt und diese weltweit gerecht verteilt. Wenn die heutige Stadt in ihrer gegenwärtigen Form nicht überlebensfähig ist, dann muss sie umgebaut werden. Welche Zielvorstellungen haben wir für einen solchen Prozess und sein Produkt? Die noch junge Diskussion über nachhaltige Entwicklung lässt zwei wichtige Botschaften erkennen:

Sie will Strategien zum Überleben der gesamten Biosphäre entwerfen, die den Menschen in den Kontext einer globalen Entwicklung stellt. Dies ist auch



ein Bekenntnis zur gestalterischen Verantwortung und Kompetenz des Menschen in der Entwicklung der Biosphäre, aber eine Absage an den zu eng verstandenen Naturschutz, der mit einer dogmatischen ökozentrischen Position gekoppelt ist, die dem Menschen grosse gestalterische Eingriffe aus ethischen Gründen verweigert. Ebenso ist es eine Absage an den zu eng verstandenen Heimat- und Landschaftsschutz, der auf die Vergangenheit fixiert, doch blind für die Zukunft ist, keinen Glauben an neue Formen der Alltagsbewältigung aufkommen lässt und Erneuerungen und Umbrüche mit Verweis auf die bewährte Tradition verwehrt.

Sie verlangt nach einer Entwicklung von souveränen Regionen, die ihre Leitideen in offenen Zeithorizonten von mehreren Generationen skizzieren und anerkennen, dass diese regionale Entwicklung von einer global bedingten Ressourcenbegrenzung und von global beeinflusstem Wissensaustausch ausgehen muss.

Umbauen heisst in diesem Zusammenhang, ein kluges Experiment in einer demokratischen Gesellschaft einzuleiten, um die heutige Stadt überlebensfähig zu machen. Es ist ein Prozess, dessen Endzustand wir nicht kennen. Wir setzen Qualitätsziele für neues, regional massgeschneidertes urbanes Leben. Regional massgeschneidert bedeutet zu Beispiel, dass jede Gesellschaftsgruppe von einigen Millionen Menschen konkrete Vorstellungen darüber entwickelt, woher sie langfristig ihr Wasser, ihre Nahrungsmittel, ihre Bau- und Werkstoffe und ihre Energieträger nehmen kann, ohne ihr eigenes und das globale Kapital zu vermindern; wie sie

langfristig ihr Erfahrungswissen erneuern, ihre kreativen Fähigkeiten fördern, ihre Symbole schaffen kann, ohne die Beziehung zu ihrer eigenen Herkunft und zur globalen Kommunikation zu unterbinden. Eine Region im Umbau erkennt an, dass die zeit absolutistischer Meisterentwürfe einer fernen Vergangenheit angehört. Sie erteilt auch jenen eine Absage, deren Erhaltungswille für das Bestehende derart defensiv ist, dass er lebensbedrohend für das Ganze wird. Sie bleibt kritisch jenen Propheten gegenüber, die das Heil nur in exklusiven Sanierungsmassnahmen sehen. Die Summe von Solarhäusern macht so wenig eine ökologische Stadt aus wie die Summe von Museen eine Kulturmetropole. Der Transfer des Personenverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel oder die Übertragung der Verwaltung öffentlicher Interessen auf private Unternehmungen allein machen die heutige Stadt noch nicht nachhaltig. Städte zu gründen, zu erweitern und zu zerstören war einst das Privileg feudaler Herrscher und imperialer Machthaber selbst in bürgerlichen Gesellschaften. Sie haben nun Grossartiges hinterlassen. Auch haben sie auf ihre Art die Kunst entwickelt, nicht nur auf der grünen Wiese oder in sandgelber Wüste neu zu bauen, sondern auch Bestehendes umzubauen. Ihre Art, die Art der Fürsten, kann nicht das unsrige sein.

Wir brauchen Erfindungen, um unsere urbanen Systeme in der noch jungen Stadt von heute zu verändern. Es sind nicht primär ästhetische, naturwissenschaftlich-technische oder ökonomische Erfindungen. Gefragt sind im wahrsten Sinne des Wortes politische Erfindungen. Wir müssen die Polis neu erfinden. Denn die Polis ist so beschaffen, wie wir sie denken.

Die Stadt neu entwerfen

Entwerfen heißt vordenken. Ohne Vorstellungen über Zielqualitäten kann man die Stadt weder neu erfinden noch umbauen. In der deutschen Sprache bezeichnet "Bauen" nicht nur das Errichten eines Bauwerkes. Die Wortwurzel für "Bauen" ist dieselbe wie im Wort "Sein" und klingt noch in "ich bin" nach (Heidegger 1967). Wir bauen, also sind wir. Vor der Anwendung baulicher Fähigkeiten kommt zuerst die Frage, was wir mit diesen Fähigkeiten machen und erreichen wollen, und erst darauf gestützt die Frage, wie wir beabsichtigtes Wollen verwirklichen können.

Was wollen wir bei uns aus der heutigen Stadt machen, und was wollen wir nicht machen?

Diese doppelte Zielfrage gehört zum Ausgangspunkt des Stadtentwerfens und berücksichtigt dabei, dass sich die Beantwortung der zweiten Teilfrage nicht einfach aus der Umkehrung der ersten Teilantwort ergibt. Also: Wie wollen wir die heutige Stadt umbauen? Den Bau einer Stadt, eines Hauses oder Gartens kann man als Ganzes erleben, aber nur aus Stücken bestehend erfassen, auseinander nehmen oder zusammensetzen. Dies führt dazu, dass Zielfragen zu operablen Grössen reduziert und aufgeschlüsselt werden müssen. So stellt sich bei einem Bauvorhaben stets das Problem, wie aus Stücken das Ganze zu schaffen wäre. Beim Bau einer Stadt wird dieses Problem ganz besonders deutlich. Die gebaute Stadt ist aus unzähligen und ungleich grossen Stücken zusammengesetzt, die an verstreuten Standorten und in nie zu koordinierender Lebensdauer völlig unterschiedliche Aufgaben wahrnehmen. Sie sind von kaum zu entziffernder

Herkunft und Urheberschaft und stammen aus kontroversen Wunschkonzeptionen und Entscheidungen von Akteuren, die sich kennen oder sich womöglich nie begegnet sind. Der Bau einer Stadt kann also nie ganz erfasst werden. Immerhin kann er in aufeinander bezogenen Stücken, seien dies einzelne Zustände oder Prozesse, untersucht und zu Teileinheiten zusammengesetzt werden.

Die Aufgabe des Stadtumbaus stützt sich auf vier Prinzipien, aus ihnen leiten sich vier Leitfragen ab. In der Übersicht sind dies: Gestaltbarkeit, Nachhaltigkeit, Umbau und Verantwortung.

Das Prinzip Gestaltbarkeit

Stadtkultur entwickelt sich in Dimensionen von Raum und Zeit. Das Prinzip Gestaltbarkeit bedeutet, dass einzelne Zustände der Stadtentwicklung in differenzierten Kriterien von Raum und Zeit wahrzunehmen sind. Neue Eingriffe müssen auf die gleichen Kriterien nicht nur ebenso differenziert wie Analysen antworten, sondern auch einleuchten. Sie sollen sich in Inhalt und Form auf den Willen relevanter Akteure stützen.

Wie die Praxis im Stadtbau zeigt, ist bei der Realisierung von Stadtstücken die willentliche Bezugnahme auf das grösser gewählte Teilganze alles andere als selbstverständlich. Man lässt das Bauen der Stadt im Sinn eines "laissez faire" mehr oder weniger geschehen. Es gebe sowieso keine befriedigenden Instrumente, mit denen sich der Bau koordinieren lasse, wird behauptet. Hauptsache sei, dass er funktioniere, denkt man, sagt es auch und handelt danach. Man argumentiert, das man zwar ausgewählte Aspekte technisch, vielleicht auch

ökonomisch vor der Ausführung testen könne, damit sei dann aber vorausblickendes Vorgehen hinreichend nachgewiesen, alles andere zu kompliziert und aufwändig. Eine solche Argumentation mag praktische Handgriffe rechtfertigen, aber nicht Gestaltungen im anerkannt komplexen Stadtbauwerk. Sie greift nicht nur zu kurz, sondern widersetzt sich bereits im Ansatz dem hier diskutierten Prinzip.

Vor diesem Hintergrund lässt sich die Zielfrage zur Qualität der Gestaltung so formulieren:

Wie kann in Rücksichtnahme auf Alltag und Geschichte die heutige Stadt architektonisch so gestaltet werden, dass die Lebensqualität sinnstiftend erneuert und gesteigert wird?

In der Erklärung von Rio 1992 ist Nachhaltigkeit zum Prinzip erhoben und seither von vielen Ländern formell anerkannt worden. Die Schweiz nimmt es 1999 in ihre Bundesverfassung auf (Art. 73, Schweiz. Bundesverfassung 2000).

Beim Umbau der Stadt ist auf zwei Dimensionen des Prinzips Nachhaltigkeit besonders zu achten. Dies ist, erstens, die Dimension "Ressource", das heisst Rohstoffe und andere Mittel, die beim Bau der Stadt nicht nur zur Erstellung, sondern ebenso zum Betrieb und Unterhalt eingesetzt und genutzt werden. Zum anderen ist es die Dimension "Generation", die es in der Bewertung der eingesetzten und genutzten Mittel unbedingt zu berücksichtigen gilt.

Jeder späteren Generation wird das Recht eingeräumt, sowohl quantitativ als auch qualitativ über die gleichen Ressourcen zur Lebensgestaltung verfügen zu können wie die jetzt lebende. Daraus folgt, dass die lebende Generation verpflichtet ist, diese Voraussetzung tatsächlich zu gewährleisten.

Beim Umbau der Stadt bedeutet dies, dass geplante Massnahmen und Auswirkungen auch in Bezug auf die nächsten Generationen beurteilt werden und nicht nur auf kurzfristiger angesetzte Amortisations- oder Legislaturperioden.

Die Leitfrage zum Qualitätsziel Nachhaltigkeit kann man wie folgt stellen:

Wie kann die heutige Stadt ihre eigenen und die globalen Ressourcen so nutzen, dass künftige Generationen über mindestens gleichwertige Voraussetzungen wie heutige Generationen zur Entwicklung ihrer Lebensverhältnisse verfügen?

Das Prinzip Umbau

Bauen ist Leben und verändert immer vorhandene Lebensnetze. So gehört Umbauen prinzipiell zum Bau der Stadt. Eine Stadt ohne Baustelle ist tot. Bauen kann aber nicht nur bedeuten, neu zu bauen. Sowohl die Population als auch die Bauwerke pro Kopf müssen früher oder später in die Nähe eines Fließgleichgewichtes gelangen. In einem solchen Zustand verändert sich die Stadt hauptsächlich durch den Umbau.

Diese Einsicht wird durch das Erfahrungswissen gefestigt, dass Zielzustände, die nach den Prinzipien Gestaltbarkeit und Nachhaltigkeit geplant, auch nach bestem Wissen und Können mit intelligenten Planungsinstrumenten gebaut werden, trotzdem keine Gewähr für Vollendung darstellen. Selbst wenn beim Umbau der Stadt nur gute Absichten verfolgt werden, kommt es zu Entwicklungen, die von später Geborenen als unpassend und mangelhaft gewertet werden. Dennoch führt nur der Umbau zu Ersatz und Verbesserung. Es können kon-

krete Bestände, abstrakte Instrumente oder beide gleichzeitig umgebaut werden.

Die Leitfrage zum Qualitätsziel Umbau lautet:

Mit welchen Szenarien, Strategien oder Projekten kann man die heutige Stadt so verändern, dass das Qualitätsziel Gestaltung und das Qualitätsziel Nachhaltigkeit erreicht werden können?

Das Prinzip Verantwortung

Der Umbau der Stadt stützt sich auf Entscheidungen interessierter Akteure. Der Kleinbauer, der spätere Squatter, entscheidet sich, am Stadtrand die Baulücke zu finden, in der er mit seiner Sippe zusammen die Hütte errichten und sich niederlassen kann. Der Investor entscheidet sich, in verschiedenen Städten ausgewählte Areale, auch in der Altstadt, zur Kapitalanlage zu erwerben, lässt Immobilien erstellen und vermieten. Der Stadtbaudirektor entscheidet im Kreis interessierter Manager und beauftragter Fachleute über neue Infrastrukturen, um eine Serie von Industriebrachen neu nutzen zu könnten.

Alle Entscheidungen führen zur Übernahme von Verantwortung. Die gewählten Beispiele zeigen, ohne sie näher beleuchten zu müssen, wie unterschiedlich die Bedeutung von Verantwortung beim Umbau der Stadt erscheinen kann. Die Akteure haben auch Verantwortungen für den Kontext wahrzunehmen, in dem das umzubauende Stadtstück, unabhängig von seiner Grösse und Aufgabe, eingebettet ist. Sie haben tradierte Werte ebenso wie Zukunftsvorstellungen in sinnstiftenden Bildern zu verkörpern und andere Akteure, besonders direkt Betroffene, einzubeziehen.

In der Ausübung von Verantwortung gibt es keine

Automatik, die Entscheiden und Handeln regelt. Ob der Kontext relevant gewählt und wahrgenommen oder sinnstiftende Bilder verwirklicht werden, hängt direkt von der persönlichen Betroffenheit und Begabung, von Pflichtbewusstsein und kulturellem Gedächtnis der zuständigen Akteure ab. Daraus ergibt sich für das "Prinzip Verantwortung" (Jonas 1984) folgende Leitfrage:

Wie lassen sich beim Umbau der Stadt die Aufgaben und Zuständigkeiten so regeln, dass relevante Akteure und direkte Betroffene gemeinsam an der Verantwortung teilhaben?

Wichtigstes Ziel dieses Buches ist die Darstellung von transdisziplinär gewonnenen Methoden, mit deren Hilfe Antworten zu den vier Leitfragen gewonnen werden können. Die heutige Stadt kann auf der Basis konventioneller Stadtmodelle und Instrumente nicht zufriedenstellend entworfen, geschweige denn umgebaut werden.

Quelle:

Baccini, Peter und Oswald, Franz:

Netzstadt, Transdisziplinäre Methoden zum Umbau Urbanner Systeme, S. 25–28

Zürich 1998

Le Corbusier

Die Charta von Athen

Die Region und ihre Stadt

1. Die Stadt ist nur ein Teil eines ökonomischen, sozialen und politischen Ganzen, welches ihre Region bildet.

Die Verwaltungseinheit deckt sich selten mit der geographischen Einheit, d.h. mit der Region. Die verwaltungsmäßige Zerschneidung des Stadtgebietes mag von Anfang an willkürlich gewesen sein oder ist es erst später geworden, als die Hauptsiedlung infolge ihres Wachstums andere Gemeinden zusammenfügte und dann eingemeindete. Diese künstliche Zerschneidung widersetzt sich einer guten Verwaltung des neuen Ganzen. Einige vorstädtische Gemeinden haben in der Tat überraschend einen nicht voraussehbaren – positiven oder negativen – Wert erlangen können, sei es, indem sie die Region luxuriöser Wohnsitze geworden sind, sei es, indem sie intensive Industrie-Zentren aufgenommen haben, sei es, indem sie Sammelplatz einer elenden Arbeiterbevölkerung geworden sind. Die Verwaltungsgrenzen, die den Stadtkomplex unterteilen, beginnen dann lähmend zu wirken. Eine Ansiedlung bildet den vitalen Kern eines geographischen Raumes, dessen Grenze nur durch das Einflussgebiet einer anderen Ansiedlung gezogen wird. Ihre Lebensbedingungen werden bestimmt durch die Verbindungswege, die ihren Austausch sicherstellen und sie innig mit ihrem besonderen Gebiet verknüpfen.

MAN KANN EIN PROBLEM DES STÄDTEBAUS NUR INS AUGEN FASSEN, INDEM MAN SICH BESTÄNDIG AUF DIE BESTIMMENDEN ELEMENTE DER REGION

bezieht und besonders auf seine Geographie, die dazu berufen ist, in dieser ganzen Angelegenheit eine ausschlaggebende Rolle zu spielen: Wasserscheiden, angrenzende Bergrücken, die eine natürliche Kontur zeichnen, eine Kontur, noch bekräftigt durch Verkehrswege, die von Natur aus im Boden eingezeichnet sind. Kein Bauvorhaben kann in Erwägung gezogen werden, das sich nicht der harmonischen Bestimmung des Gebietes anpassen läßt.

DER PLAN DER STADT IST NUR EINES DER ELEMENTE JENES GANZEN, DAS DEN REGIONALPLAN AUSMACHT.

2. Neben dem Ökonomischen, Sozialen und Politischen bringen die an die menschliche Person gebundenen Werte psychologischer und physiologischer Ordnung Überlegungen individueller und gesellschaftlicher Art in die Debatte.

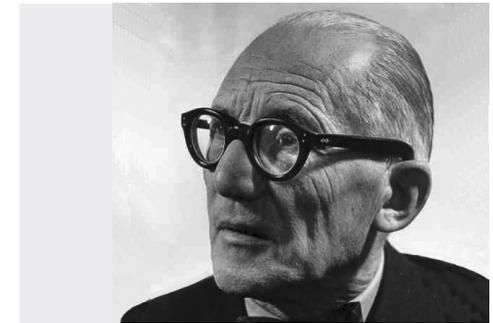
Das Leben entfaltet sich nur in dem Maße, in dem die beiden widerstrebenden Prinzipien, die die menschliche Persönlichkeit beherrschen, die Individuelle und das Gesellschaftliche, sich einigen. Isoliert, fühlt der Mensch sich schutzlos. Deshalb schließt er sich freiwillig einer Gruppe an. Nur seinen eigenen Kräften überlassen, würde er nichts als seine Hütte bauen und in Unsicherheit ein Gefahren- und Beschwerlichkeiten unterworfenen Leben führen, verschlimmert durch die Todesängste der Einsamkeit. Der Gruppe einverleibt, fühlt er zwar den Druck unvermeidlicher Disziplin, aber zum Entgelt ist er bis zu einem gewissen Grad gegen Gewalt, Krank-

heit, Hunger gesichert. Er kann daran denken, seine Behausung zu verbessern und auch sein tiefes Bedürfnis nach sozialem Leben zu befriedigen. Mitbestimmendes Element einer Gesellschaft geworden, die ihn unterstützt, arbeitet er direkt oder indirekt an den Tausenden von Unternehmungen mit, die sein physisches Leben sichern und sein geistiges Leben entwickeln. Seine Initiative wird fruchtbarer, und seine wirksamer verteidigte Freiheit macht nur da halt, wo sie die Freiheit eines anderen bedrohen würde. Wenn die Unternehmungen der Gruppe vernünftig sind, wird dadurch das Leben des Individuums geistig erweitert und veredelt. Wenn Trägheit, Dummheit, Egoismus die Gruppe überkommen, dann bringt sie, blutarm und der Ordnungslosigkeit ausgeliefert, jedem einzelnen ihrer Mitglieder nur Rivalität, Haß und Enttäuschung.

EIN PLAN IST VERNÜNFTIG, SOLANGE ER EINE FRUCHTBARE ZUSAMMENARBEIT GESTATTET UND DABEI DENNOCH DER PERSÖNLICHEN FREIHEIT EIN MAXIMUM AN SCHONUNG GEWÄHRT.

Ausstrahlung der Person im Rahmen staatsbürgerlichen Gemeinsinns.

3. Diese psychologischen und biologischen Konstanten unterliegen den Einwirkungen des Milieus: geographische und topographische Lage, ökonomische Lage, politische Lage. Erstens: geographische und topographische Lage, die Beschaffenheit der Elemente, Wasser und Erde, die Beschaffenheit des Bodens, des Klimas . . .



Die Geographie und die Topographie spielen im Geschick der Menschen eine beachtliche Rolle. Man darf nie vergessen, daß die Sonne beherrschend ist und ihr Gesetz jeder Unternehmung aufzwingt, deren Gegenstand die Beschützung des menschlichen Wesens ist.

Ebenen, Hügel, Berge schalten sich ebenfalls ein, um ein bestimmtes Empfinden zu formen und eine bestimmte Geisteshaltung festzulegen.

Während der Bergbewohner gern in die Ebene herabsteigt, steigt der Mensch der Ebene selten aus den Tälern hoch und überschreitet nur mit Mühe das Gebirge.

Es sind die Gebirgszüge, die die Grenzen der Sammelbecken festgelegt haben, wo 5 nach und nach, geeint durch gemeinsame Bräuche und Sitten, Menschen zu Völkerstämmen zusammenschlossen. Das Verhältnis der Elemente Wasser und Erde, ob es nun an der Oberfläche spielt, indem es Fluß- oder Binnenmeergebiete den Steppenweiten gegenüberstellt, oder in der Tiefe wirkt, hier fette Weiden, anderswo Heide oder Wüsten schafft, gestaltet ebenfalls eine geistige Haltung, die dann ihre Spuren in den Bauvorhaben einzeichnet und ihren Ausdruck findet im Haus, im Dorf oder in der Stadt.

Je nachdem, wie die Sonne sich zum Meridiankreis verhält, stoßen die Jahreszeiten sich hart aneinander oder folgen sich in unmerklichen Übergängen, und, obgleich die Erde in ihrer Rundung, Stück für Stück, sich weiter dreht und keine Unterbrechung kennt, so tauchen doch zahllose Kombinationsmöglichkeiten auf, und jede einzelne hat ihren besonderen Charakter.

Schließlich vervielfältigen die Rassen mit ihren verschiedenen Religionen oder Philosophien die Ver-

schiedenheit der Unternehmungen, und jede Rasse bringt ihre persönliche Art zu sehen, ihren persönlichen Lebensanspruch in Vorschlag.

4. Zweitens: ökonomische Lage. Die Hilfsquellen des Gebietes. Natürliche und künstliche Kontakte mit dem Draußen...

Die wirtschaftliche Situation, Reichtum oder Armut, ist eine der großen Triebkräfte des Lebens und bestimmt seine Bewegung im Sinne des Fortschritts oder Rückschritts.

Sie spielt die Rolle eines Motors, der je nach der Stärke seines Pulsschlags die Verschwendung heraufführt, zur Vorsicht mahnt oder Mäßigkeit verlangt; sie bedingt die Veränderungen, die die Geschichte des Dorfes, der Stadt oder des Landes zeichnen.

Die Stadt, die umgeben ist von einer Region des Ackerbaus, hat ihre Versorgung gesichert. Die Stadt, die über kostbare Bodenschätze verfügt, wird reich durch Rohstoffe, die ihr dann als Tauschgeld dienen, besonders, wenn sie mit einem genügend dichten Verkehrsnetz ausgestattet ist, das ihr erlaubt, in einen ersprießlichen Kontakt mit ihren nahen und weiter entfernten Nachbarn zu treten.

Die Spannkraft des ökonomischen Bereiches kann, wenn dieser zum Teil von unveränderlichen Umständen abhängt, jeden Augenblick verändert werden durch das Auftreten unvorhergesehener Kräfte, die der Zufall oder menschliche Initiative produktiv machen oder wirkungslos belassen können.

Weder die latenten Reichtümer, die man ausbeuten wollen muß, noch die individuelle Energie haben absoluten Charakter. Alles ist Bewegung,

UND DAS WIRTSCHAFTLICHE IST NIEMALS MEHR ALS EIN AUGENBLICKSWERT.

5. Drittens: politische Lage: Verwaltungssystem

Ein Phänomen, beweglicher als jedes andere, Zeichen für die Vitalität des Landes, Ausdruck einer Weisheit, die ihren Höhepunkt erreicht oder schon ihrem Verfall nahe ist.

Wenn die Politik von Natur im wesentlichen Bewegung ist, besitzt ihre Frucht, das Verwaltungssystem, eine natürliche Stabilität, die ihm im Laufe der Zeit gestattet, auf längerem Fuß zu fassen, und keine allzu häufigen Abänderungen zuläßt. Manifestation der beweglichen Politik, ist seine Dauer gesichert durch seine eigentliche Natur und die Macht der Ereignisse selbst.

Es ist ein System, das in ziemlich strengen Grenzen Territorium und Gesellschaft einheitlich verwaltet, ihnen seine Statuten auferlegt und, regelmäßig auf alle Kommandohebel einwirkend, im Ganzen des Landes eine einheitliche Art des Ha bestimmt. Selbst wenn sein Wert sich für eine gewisse Dauer im Gebrauch bestätigt hat, kann dieser Rahmen – wirtschaftlich und politisch – jeden Augenblick gesprengt werden, ob nun in einem seiner Teile oder in seiner Ganzheit. Manchmal genügt eine wissenschaftliche Entdeckung, um das Gleichgewicht zu zerstören, einen Mißklang zwischen dem Verwaltungssystem von gestern und den gebieterischen Realitäten von heute aufkommen zu lassen.

Es kommt vor, daß Gemeinden, die ihren besonderen Rahmen zu erneuern wußten, vom allgemeinen Rahmen des Landes erstickt werden. Der letztere kann, seinerseits, direkt dem Angriff der großen Weltströmungen ausgesetzt sein.

ES GIBT KEINEN VERWALTUNGSRAHMEN, DER ANSPRUCH AUF UN VERÄNDERLICHKEIT HABEN KÖNNTE.

6. Besondere Umstände haben im Laufe der Geschichte den Charakter der Stadt bestimmt: militärische Verteidigung, wissenschaftliche Entdeckungen, aufeinanderfolgende Verwaltungen, fortschrittliche Entwicklung der Verkehrsmöglichkeiten und Transportmittel (Landwege, Wasserwege, Schienenwege, Luftwege).

Die Geschichte ist eingezeichnet in den Grundrissen und Bauten der Stadt. Was da von übrig geblieben ist, bildet den Leitfaden, der, zusammen mit den Texten und Bilddokumenten, gestattet, sich die auf einander folgenden Gesichter der Vergangenheit vorzustellen.

Die Beweggründe, die zur Geburt der Städte führten, waren verschiedener Natur. Manchmal lagen sie im Verteidigungswert. Der Gipfel eines Felsens, ein Flußknie sah einen befestigten Marktflecken entstehen. Bald war es die Kreuzung zweier Landstraßen, ein Brückenkopf oder eine Küstenbucht, die die Lage der ersten Siedlung bestimmte. Die Stadt war in ihrer Form nicht festgelegt, am häufigsten war sie halbkreis- oder kreisförmig. Wenn sie eine koloniale Gründung war, dann organisierte man sie wie ein Feldlager auf rechtwinkligen Achsen und von geradlinigen Palisadenzäunen umgeben. Alles war hier nach Proportionen, Hierarchie und Harmonie angeordnet. Die Straßen lösten sich aus den Toren der Stadtmauer und liefen auf und ab zu weit entfernten Zielen.

Man erkennt im Plan der Städte noch den ersten

zusammengedrängten Kern des Marktfleckens, die aufeinanderfolgenden Mauergürtel und die Linien auseinander- laufender Straßen.

In den Städten setzte man sich fest und fand, je nach dem Grade der Zivilisation, ein unterschiedliches Maß an Wohlstand. Hier diktierten zutiefst humane Gesetze die Wahl bestimmter Vorrichtungen; dort führten willkürliche Zwangsmaßnahmen zu offensichtlichen Ungerechtigkeiten.

Dann kam das Maschinenzeitalter herauf. Einem jahrtausende alten Maß, das man unveränderlich hätte halten können, der Geschwindigkeit des menschlichen Schrittes, hat sich ein Maß zugesellt, das mitten in der Entwicklung steht: die Geschwindigkeit der mechanischen Fahrzeuge.

7. Die Gründe, die über die Entwicklung der Städte bestimmen, sind also fortwährenden Änderungen unterworfen.

Zu- oder Abnahme einer Bevölkerung, Blüte oder Niedergang der Stadt, das Schleifen der Stadtmauern, die erstickend geworden waren, neue Verbindungswege, die die Austauschzone erweiterten, die Segnungen oder Missetaten einer gewählten oder erduldeten Politik, das Auftreten des Maschinensystems – alles ist nur Bewegung. Nach und nach zeichnen Werte sich unbezweifelbar dem Erbteil einer Gruppe ein, sei sie Stadt, Land oder Menschheit; dennoch sucht eines Tages der Verfall jedes Ganze heim, Bauwerk oder Straße. Der Tod ereilt die Werke ebenso wie die Lebewesen.

Wer soll den Trennungsstrich ziehen zwischen dem, was bleiben und dem, was verschwinden soll? Der Geist der Stadt ist entstanden im Laufe der Jahre;

einfache Bauwerke haben Ewigkeitswert bekommen in dem Maße, wie sie die gesellschaftliche Seele symbolisieren; sie sind der eiserne Bestand einer Tradition, die, ohne die Weite zukünftigen Fortschritts begrenzen zu wollen, mitbestimmend ist für die Bildung des Individuums, ebenso wie Klima, Gegend, Rasse, Brauchtum. Weil sie <ein kleines Vaterland> ist, ist der Stadt ein moralischer Wert eigen, der zählt und der unlöslich mit ihr verbunden ist.

8. Das Heraufkommen des Maschinenzeitalters hat ungeheure Verwirrungen im Verhalten der Menschen, in ihrer Verteilung auf der Erde, in ihren Unternehmungen hervorgerufen: eine nicht mehr zu zügelnde Konzentrationsbewegung in den Städten mit Hilfe mechanischer Geschwindigkeiten, eine brutale Entwicklung, die in der Geschichte ohnegleichen ist und die ganze Welt erfaßt hat. Das Chaos hat in den Städten Einzug gehalten.

Die Einführung der Maschine hat die Arbeitsbedingungen auf den Kopf gestellt. Sie hat ein jahrtausende altes Gleichgewicht zerstört, indem sie dem Handwerk einen verhängnisvollen Schlag versetzte, das Land leer machte, die Städte verstopfte und, jahrhundertealte Harmonien preisgebend, die natürlichen Beziehungen zerrüttete, die zwischen dem Zuhause und den Arbeitsstätten bestanden hatten. Ein rasender Rhythmus, verbunden mit einer entmutigenden Unsicherheit, desorganisiert die Lebensbedingungen, indem er sich dem Zusammenklang der fundamentalen Bedürfnisse widersetzt. Die Behausungen sind den Familien ein schlechter Schutz, sie führen zur Zerstörung ihres intimen Le-

bens, und die Verkennung der Lebensnotwendigkeiten, sowohl der physischen wie der moralischen, trägt ihre vergifteten Früchte: Krankheit, Verkommenheit, Aufruhr. Das Übel ist allgemein und kommt in den Städten in einem Massenandrang zum Ausdruck, der sie in die Ordnungslosigkeit treibt, auf dem Lande in der gänzlichen Verlassenheit weiter Gebiete.

Quelle:
Hilpert:
Le Corbusier an die Studenten, Die Charte d'Athènes,
Reinbek bei Hamburg 1962

Le Corbusier

Städtebau

„Der rechte Winkel ist das zum Handeln notwendige und ausreichende Werkzeug, weil er den Raum mit vollkommener Eindeutigkeit zu bestimmen dient.“

Der Weg der Esel – Der Weg der Menschen

Der Mensch schreitet geradeaus weil er ein Ziel hat; er weiß, wohin er geht, er hat sich für eine Richtung entschieden und schreitet in ihr geradeaus. Der Esel geht im Zickzack, döst ein wenig, blöde vor Hitze und zerstreut, geht im Zickzack um den großen Steinen auszuweichen, um sich den Anstieg sanfter zu machen, um den Schatten zu suchen. Er strengt sich so wenig wie möglich an.

Der Mensch beherrscht sein Gefühl durch die Vernunft. Er bändigt seine Gefühle und seine Instinkte um des vorgefaßten Zieles willen. Er zwingt mit seinem Verstand das Tier in sich selbst zum Gehorsam. Sein Verstand baut Regeln auf, die das Ergebnis der Erfahrung sind. Die Erfahrung ist das Kind der Arbeit; der Mensch arbeitet, um nicht zugrunde zu gehen. Um zu schaffen, muß man eine Richtlinie haben, muß den Regeln der Erfahrung gehorchen. Man muß vorausdenken, an das Ergebnis. Der Esel denkt an gar nichts, er macht sich aus nichts etwas.

Der Esel hat alle Städte des Kontinents gezeichnet. Auch Paris, leider. In den Landstrichen, die sich nur nach und nach bevölkerten, zottelte der Karren hierhin und dorthin, wie es Erdbuckel und Löcher, Steine oder Sumpf geboten. Ein Bach war ein gewaltiges Hindernis. So sind die Wege und die Straßen entstanden. An der Kreuzung der Straßen, am Ufer des Wassers errichtete man die ersten Hütten, die ersten Häuser, die ersten Marktflecken. Die Häuser reihten sich entlang den Straßen, entlang dem Wege der Esel. Man umzog sie mit befe-

stigter Mauer und stellte ein Stadthaus mitten hinein. Man hat Gesetze gegeben, gearbeitet, gelebt und immerzu den Weg der Esel respektiert.

Fünf Jahrhunderte später zog man eine zweite, größere Umwallung, und nach abermals fünfhundert Jahren eine dritte, noch umfassendere. Dort, wo der Weg der Esel in sie einlief, richtete man die Tore der Stadt auf und besetzte sie mit Zolleinnehmern. Der Flecken ward zur Großstadt. Paris, Rom, Istanbul sind über dem Wege der Esel aufgebaut.

Die Großstädte haben keine Schlagadern, sie haben nur haarfeine Adern. Ihr Wachstum bedeutet ihr Siechtum oder ihren Tod. Um sie am Leben zu erhalten, hat man sie seit langem den Händen der Chirurgen überantwortet, die unaufhörlich schneiden.

Die Römer waren große Gesetzgeber, große Kolonisatoren, große Geschäftsleute. Wenn sie irgendwohin kamen, an die Kreuzung von Straßen, an das Ufer eines Flusses, nahmen sie das Winkelmaß und zeichneten eine rechtwinklige Stadt, auf dass sie klar und geordnet, leicht zu organisieren und zu dirigieren wäre, auf daß man sich rasch in ihr zu recht fände und sie mit Leichtigkeit durchliefe – die Stadt der Arbeit (jene des Weltreiches) gleichermaßen wie die Stadt der Muße (Pompeji). Die Gerade entsprach ihrer Würde als römischer Bürger.

Bei sich zu Hause, in Rom selbst, den Blick dein Weltreich zugekehrt, ließen sie sich ersticken durch den Weg der Esel. Welche Ironie! Die Reichen flüchteten alsdann, um, fern dem Chaos der Stadt, große, geordnete Landsitze zu bauen (Villa Adriana). Sie waren, neben Ludwig XIV., die ein-

zigen großen Städtebauer des Westens.

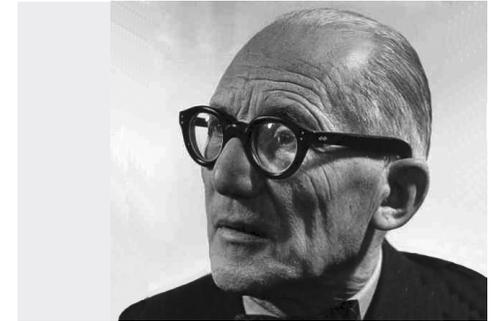
Das Mittelalter, verängstigt durch das Jahr 1000, nahm das Joch des Esels auf sich, und viele Geschlechter erlagen ihm in der Folge. Ludwig XIV. versuchte es zuerst mit einer bloßen Säuberung des Louvre (die Kolonnade). Dann griff er, angewidert, zu Maßnahmen großen Stiles: Versailles, Stadt und Schloß aus einem Stücke, rechtlinig und geordnet. sodann die Sternwarte, Invalides und Esplanade, Tuilerien und Champs Elysées fern dem Chaos, außerhalb der Stadt, alle in Ordnung und im rechten Winkel.

Die Gefahr des Erstickens war behoben. Alles folgte schulgemäß. Das Marsfeld, der Stern, die Avenuen von Neuilly, Vincennes, Fontainebleau usw. Generationen lebten davon.

Aber ganz sachte, aus Lässigkeit, Schwäche, Anarchie, aus dem System „demokratischer“ Rücksichten, beginnt die Erstickung von neuem. Mehr noch: Man wünscht sie. Man schafft sie mit Absicht im Namen der Schönheitsgesetze. Man hat die Religion des Eselsweges ins Leben gerufen.

Die Bewegung ging von Deutschland aus, war Folge einer Arbeit Camillo Sittes über den Städtebau, eines 'Werkes voll von Willkürlichkeit: Verherrlichung der geschwungenen Linie und Scheinbeweis ihrer nicht zu überbietenden Schönheiten. Der Beweis wurde erbracht an allen Kunststädten des Mittelalters. Der Verfasser warf das bildlich Malerische und die Gesetze für die Lebensfähigkeit einer Stadt durcheinander. Deutschland hat in der Folge große Stadtviertel auf dieser Ästhetik errichtet (denn es war nur eine ästhetische Frage).

Ein erschreckendes und widersinniges Verkennen



im Zeitalter der Automobile. „Umso besser,“ erklärte mir solch ein großer Ädil – einer von denen, die mit der Ausarbeitung der Stadterweiterungspläne für Paris betraut sind – „so werden die Autos nicht mehr fahren können!“

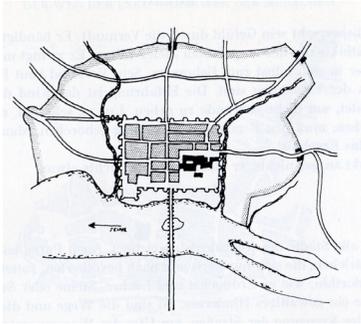
Nun, eine moderne Stadt lebt, praktisch, von der Geraden: hoch- und Tiefbau, Kanalisation, Straßen, Gehsteige usw. Der Verkehr fordert die Gerade. Die Gerade ist gesund auch für die Seele der Städte. Die Kurve ist verderblich, schwierig und gefährlich. Sie lähmt. Die Gerade ist da in der ganzen Geschichte des Menschen, in jeder Planung des Menschen, in jeder Handlung des Menschen. Man soll den Mut aufbringen, die rechtwinkligen Städte Amerikas mit Bewunderung zu betrachten. Wenn sich der Ästhetiker noch ablehnend verhält, kann der Ethiker ganz im Gegenteil sich viel länger damit aufhalten, als es zunächst den Anschein haben mag.

Die gekrümmte Straße ist der Weg der Esel, die gerade Straße ist der Weg der Menschen.

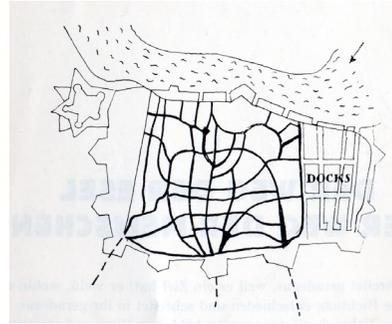
Die gekrümmte Straße ist Ergebnis der Laune, der Lässigkeit, der Ermüdung, des Erschlaffens, der Tiernatur.

Die Gerade ist ein Widerstehen, ein Tun, ein bewußtes Handeln, das Ergebnis der Herrschaft über sich selbst. Sie ist gesund und edel.

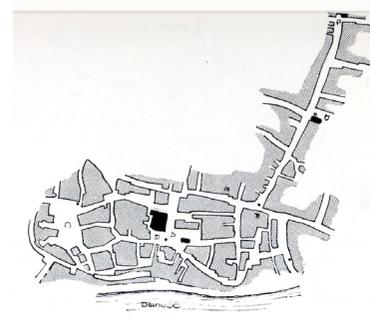
Die Stadt ist ein Mittelpunkt intensiven Lebens, intensiver Arbeit. Ein lässiges Volk, eine lässige Gesellschaft, eine lässige Stadt, die erschlaffen und ihre Straffheit verlieren, sind schnell in alle Winde zerstreut, besiegt, auf gesogen durch ein Volk, durch eine Gesellschaft, die handeln und sich selbst beherrschen. Auf diese Weise sterben Städte und lösen die Vorherrschaften sich ab.



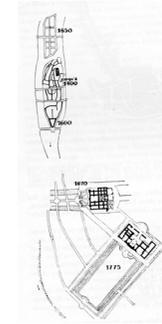
Rouen im 10. Jahrhundert, nach römischem (rechtwinkligem) Plan. Die Kathedrale steht auf dem Platz der alten öffentlichen Bauten. 1750 verleiht sich die neue Umwallung den Rest der Feldwege ein: Das Schicksal der Stadt ist entschieden. Der Kern der Stadt bleibt rechteckig durch die Jahrhunderte.



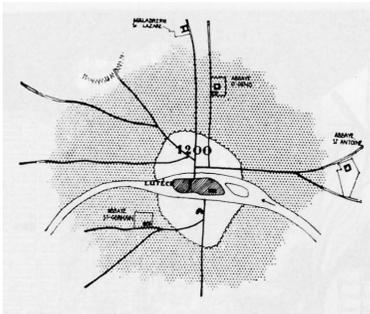
Antwerpen im 17. Jahrhundert. Die Stadt vergrößert sich von Tag zu Tag in Richtung ihrer Zugangsstraßen; ein im Laufe der Jahrhunderte genial angepaßtes Sich-gehen-lassen; so bleibt dauernd ein schöner Plan in Kurven.



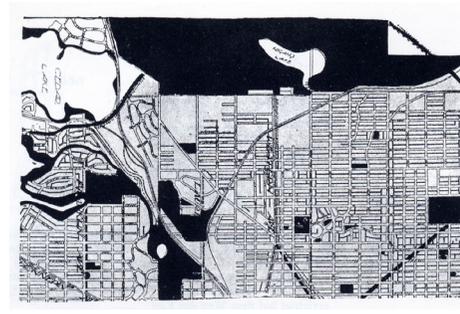
Ulm. Das alte aufgeschichtete Feldlager. Sechs Jahrhunderte später ist alles noch beim alten!



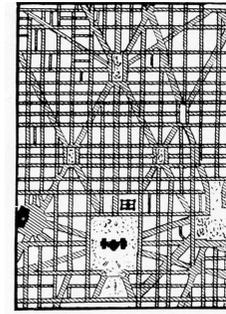
Paris. Der Stadtkern, die Place Dauphine, die Insel Saint-Louis, die Invaliden, die Militärakademie. Sehr bezeichnend. Diese Zeichnungen gleichen Maßstabes zeigen den Marsch auf die Ordnung. Die Stadt bildet sich, die Kultur gibt sich kund, der Mensch ist Schöpfer.



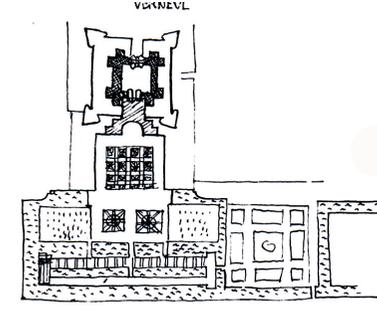
Aus Lutetia wird Paris. Die Gebäude sind am gleichen Platze geblieben — Notre-Dame, das Schloß — die Zugangsstraßen aus den Provinzen des Nordens, des Südens, des Ostens, von Clichy, von Issy, aus den Provinzen am Meer, vom Tempel des Merkur (Montmartre) bleiben immer. Die Abteien werden die endgültigen Richtpunkte setzen. Ein Städtebau des Zufalls, der Bequemlichkeit. Haußmann wird recht und schlecht versuchen, die Stadt zu operieren: Sie bleibt errichtet auf dem Weg der Esel.



Minneapolis (Ausschnitt) Hier das Zeichen einer neuen Ethik im Lehen der Völker. Hier der Grund, weshalb die Amerikaner sich so sehr über uns wundern und wir uns so sehr über sie. Unser Zeitalter ist Wendepunkt genug, daß der Alte Erdteil endlich erwache und sich die Frage des Städtebaus stelle.



Washington (Ausschnitt). Schöpfung des Geistes. Der Sieg wechselt sein Lager: Es gab in diesen Augenblicke keine Esel mehr, wohl aber Eisenbahnen. Was zu lösen bleibt, ist das ästhetische Problem.



Andouet du Cerceau (Renaissance) Der Ästhetiker und der Ordner waren ans Werk

Quelle:
Le Corbusier:
Städtebau, S. 1-13
Berlin, Leipzig 1929

Gottfried Feder

Die neue Stadt

Schlußfolgerung für die zukünftige Stadt

Das Ergebnis

Es wäre verlockend gewesen, nach der möglichst eingehenden und gewissenhaften Untersuchung von 2 und 3 mit Darstellungen der öffentlichen und gewerblichen Einrichtungen einer Stadt in Tabellenform abzuschließen. Sie wäre aber unlebendig geblieben trotz ihrer engen Berührung mit dem praktischen Leben, das uns auf Schritt und Tritt entgegen blühte und (las immer wieder die Fundamente aller Erkenntnisse lieferte, ohne den Versuch schöpferischer Gestaltung.

Freilich öffnen wir damit auch Kritik Tür und Tor. Wir fürchten sie nicht, in Gegenteil:

Jede berechtigte Kritik, die nicht nur niederreißen und zerstören, sondern berichtigen, verbessern und beim Auf- und Ausbau vorwärts helfen will, kann nur nützlich und erwünscht sein. Die ernsthafte Kritik vermag oft neue Wege zu weisen und wertvolle Anregungen zu bieten, für die wir bei einer Neugestaltung und voraussichtlich notwendig werdenden Überarbeitung oder Erweiterung der Arbeit nur dankbar sein können.

Alles Neue unterliegt ja in besonderem Maße dem Urteil der Zeitgenossen: der Kritik der zaghaften Besorgnis, der Kritik der Besserwisser, Spötter und Nörgler oder auch der verständnisvollen hilfsbereiten Kritik gleich gerichteter schöpferischer Geister.

Mehr als alles andere, was Menschengestalt und Menschenhände jemals geschaffen haben, unterliegen die Werke des Technikers und besonders des Baukünstlers der Kritik der Zeitgenossen und aller

kommenden Jahrhunderte, denn „Wer da baut an der Straßen, der muß die Leute reden lassen!“

Die herrlichen Städtebilder des Mittelalters, die stolzen Zeugen antiker Baukunst finden immer wieder unsere Bewunderung, während die trostlose Bauerei des letzten Jahrhunderts, solange die charakteristischen Baulichkeiten dieser Epoche noch stehen, immer wieder an die Zersetzung der Baugesinnung erinnern, die unter der Firma „Bauberalismus“ ein Ausdruck der innerlichen Hohlheit des gesinnnten liberalistischen Zeitalters war.

Wir haben uns schon in Teil 2 und 3 bemüht, bei der Struktur- und Tendenzuntersuchung der einzelnen öffentlichen Einrichtungen und gewerblichen Betriebe die Ordnungsprinzipien für die Erhaltung neuer Städte herauszuschälen. Wir halten auch diese Methode für besser und richtiger, als wenn man versuchen wollte, neue Städte nur aus dem theoretisch errechneten Bedürfnis heraus zu konstruieren.

Ebenso sind wir uns durchaus bewußt, daß die Wahrscheinlichkeit der Gründung und Erbauung vollkommen neuer Städte der Zahl nach wesentlich zurücktreten wird gegenüber der praktisch wohl sehr viel öfter eintretenden Notwendigkeit, die neuen Städte oder Großsiedlungen an andere schon vorhandene Siedlungskerne anzugliedern. Diese Wahrscheinlichkeit daß man irgendeinen kleineren Ort oder eine kleinere Stadt als Kern oder Unterkern für eine neue Stadtgründung benutzen wird, sagt aber natürlich gar nichts gegen die grundsätzliche Richtigkeit der Bemessung unserer Richtwerte für eine geschlossene Neusiedlung in der gedachten Einwohnerzahl. Nur als Warnung muß gesagt sein, daß man sich in diesen, Falle von

dem Vorhandensein älterer Baulichkeiten nicht sklavisch beeinflussen lassen darf. Hier müssen mit künstlerischem Empfinden die alten Teile umgebaut und ganz in den neuen Stadtplan eingefügt werden. Das Ideal bleibt immer die, Lage neuer Siedlungen ganz nach den neuen Gesichtspunkten wehrpolitischer, verkehrs-, wirtschafts- und bevölkerungspolitisch Art, wie sie sich aus der Neuordnung des deutschen Lebensraumes aus reichsplanmäßigen Gründen ohnedies ergeben werden.

Schlußfolgerungen für die zukünftige Stadt

Bei all diesen großen und grundlegenden Fragen wird die Entscheidung immer wieder lauten müssen:

Will man das Alte belassen wie es ist und im besten Falle von einem Kompromiß ins andere fallen oder will man wirklich aus dem neuen Zeitgeist heraus grundsätzlich Neues gestalten?

Man kann jetzt schon sagen, daß überall da, wo man den Mut hat, wirklich Neues zu schaffen, das Ergebnis ein überraschendes und günstiges ist. Die Geschlossenheit solcher Neuschöpfungen, die Zweckmäßigkeit und Planmäßigkeit verbürgen den Erfolg. Nur auf diese Weise kann ein Beitrag geliefert werden für das Wiedererwachen einer neuen Stadtbaukunst.

Die großen Aufgaben, die die Neuordnung des deutschen Lebensraums stellt, werden einen neuen Wandel auch im technischen Studium erzwingen. Schon vielerorts wird daher jetzt von den Verwaltungsbehörden, besonders von den mit Reichs- und Landesplanung befaßten Dienststellen, bei der Be-



rufung neuer Mitarbeiter die Kenntnis und die Praxis auf dem Gebiet der Reichs- und Landesplanung sowie der modernen Stadt- und Siedlungsplanung verlangt. Dieser grundstürzende Wandel in der weltanschaulichen Betrachtungsweise aller Dinge aus totaler Schau heraus wird und kann sich niemand entziehen.

Wenn wir nunmehr in dem Teil 4 unserer Forschungsarbeit eine Synthese aus den gefundenen Elementen versuchen, so tun wir dies in dem Bewußtsein unserer Verantwortung auch der eigenen Forschungsarbeit gegenüber. Wir dürfen also nicht vor der Kritik zurückweichen und nur mit guten Lehren und Rezepten einen Beitrag für die kommende Stadtplanungslieferung, sondern wir müssen, soweit dies füglich ohne das Vorliegen ganz konkreter Aufgaben möglich ist, aus den gegebenen Elementen das gesamte Strukturbild einer neuen Stadt entwerfen.

Zunächst wird in dem Abschnitt II ganz generell die Flächengliederung einer Stadt dargestellt. Diese Flächengliederung muß immer der Ausgangspunkt für eine neue Planung sein. Die Flächenbemessung einer neuen Stadt wäre ja vollkommen unmöglich ohne Anhaltspunkte über die Größenverhältnisse der bebauten Fläche zu den Flächen der Straßen und Plätze, zu den Grünflächen, dem Zusatzland, den Sport-, Spiel- und Erholungsflächen und den Flächen, die von den öffentlichen und gewerblichen Gebäuden eingenommen werden. Sicherlich sind auch hier die Verhältnisse in gewissem Rahmen dehnbar und verschieblich, aber immer wird man für den ersten Entwurf gut daran tun, sich an eine Art Richtwerte zu halten, die dann je nach dem Charakter der zu planenden Stadt in ihren einzelnen

Gliedern ausgedehnt oder gekürzt werden können. Der Abschnitt III bringt dann das große Strukturbild, das die Essenz des ganzen Werkes enthält. Das Strukturbild ist am Ende des Buches als ausfaltbare Tafel beigegeben. Wir haben darin alle vorkommenden und von uns in ihrer Zahl und Größe ermittelten öffentlichen und privatwirtschaftlichen Einrichtungen eingetragen. Wir haben dafür ganz bewußt eine strenge, starre Form gewählt, wir möchten es ein Kristallogramm nennen, weil sieh in diesem Strukturbild schematisch die einzelnen Stadtteile fast in kristallographischer Form darstellen, in denen sich die einzelnen Kristallisationspunkte des öffentlichen und wirtschaftlichen Lebens ansetzen. Es ergeben sich dabei ganz organisch gewisse Gesetzmäßigkeiten, die nur auf Grund der vorliegenden eingehenden Untersuchung erkannt werden konnten. Es treten noch hinzu verkehrstechnische Erwägungen, sowie auch Forderungen der Besonnung und Belichtung und schließlich die aus der Natur der verschiedenen Betriebe und Gewerbe sieh ergehenden Gebundenheiten bezüglich der richtigen Lage im Stadtplan.

Verkehrstechnisch wird als Grundgerippe ein Achsenkreuz notwendig werden: eine Ostwest- und eine Nordsüdachse. Auf der östlichen Seite wird der Bahnhof und das Industriegebiet anzusetzen sein, schon aus dem Grunde, weil die Stadt nicht die meiste Zeit des Jahres im Rauch- und Rußschatten des Bahnhofs und der Industriewerke liegen soll. Daraus ergibt sieh ganz zwanglos, daß an dieser Achse bis zum Stadtmittelpunkt eine große Zahl von Geschäften entstehen werden, die Bahnhofsnähe bevorzugen, ebenso öffentliche Einrichtungen, die nicht nur von der Stadt, sondern auch von auswärts

besucht werden.

Der Stadtmittelpunkt, der Hauptkern der Stadt, wird selbstverständlich die Mehrzahl der öffentlichen Gebäude enthalten, soweit es sieh nicht um Schulen handelt, die grundsätzlich nicht im Stadtmittelpunkt untergebracht sein sollen. Der Stadtmittelpunkt wird auf all die größeren und wichtigeren gewerblichen und kaufmännischen Betriebe beherbergen, die nur selten oder einmalig in der Stadt vorkommen. Die Verlängerung dieser Achse nach der Westseite zu den dort ebenfalls wieder logischerweise anzuordnenden Sport- und Spielplätzen, dein Stadion, den Erholungsflächen usw. wird ebenfalls regeren geschäftlichen Verkehr aufweisen.

Das Ergebnis

Die Nordsüdachse wird in ähnlicher Weise stärker mit Geschäften und öffentlichen Einrichtungen besetzt sein, da sie eben die zweite große Verkehrslinie darstellt, die als Hauptsammelstraße für die Wohngebiete der Außenviertel nach dem Stadtmittelpunkt dient.

Es ist selbstverständlich klar, daß dieses Achsenkreuz sich den örtlichen Gegebenheiten-Flußlauf oder Gebirgszug - anzuschmiegen hat und keinesfalls als eine starre Forderung an den kommenden Städtebau aufgefaßt werden darf. Aber hier im Schema für die statistische Erfassung der Einrichtungen, ihrer Zahl und ihrer Größe ist dieses Achsenkreuz unerläßlich.

Es verbleiben dann logischerweise noch 4 Sektoren, die sehr viel weniger mit gewerblichen und öffentlichen Einrichtungen belegt zu sein brauchen, die dafür aber die Hauptwohngebiete ent-

halten. Gerade in diesem werden zweckmäßigerweise wiederum die Gemeindeschulen angeordnet, die dann ihrerseits als größere bauliche Einheiten diesen diagonalen Unterkernen ihr städtebauliches Gepräge und ihre architektonische Mittelpunkte geben können.

Es war eine recht schwierige Arbeit, all diese Gesichtspunkte in den schematischen Stadtplan des Strukturbildes einzuarbeiten. Wir sind aber noch einen Schritt weitergegangen und haben versucht, in dem achteckigen Schema nicht nur einzuschreiben, was alles in die einzelnen Stadtteile nach unserer Auffassung hineingehört, sondern auch wie oft die einzelnen gewerblichen oder öffentlichen Einrichtungen wiederkehren in den einzelnen Sektoren bzw. im ganzen. Wir haben darüber hinaus auch die Flächengröße der einzelnen Einrichtungen eingeschrieben mit der benötigten m der Grundstücksfläche und weiter noch diese Flächen der einzelnen Baulichkeiten und Einrichtungen in der richtigen verhältnismäßigen Größe in den achteckigen Raum eingezeichnet, der seinerseits wieder ein genaues Flächenabbild der richtigen Flächengröße der neuen Stadt ist. Das Strukturbild ist daher in der Tat die schlüssige Beantwortung der von uns am Eingang dieses Buches aufgestellten vier Fragen, die an jeden Städtebauer herantreten:

Was gehört alles in eine Siedlung hinein?

Wieviel von dem Was?

Wie groß sind die einzelnen Einrichtungen und

Wohin gehören sie?

Es war ein etwas anspruchsvolles Unterfangen, die von uns gestellten Fragen in dieser Weise be-

antworten zu wollen. Sicherlich wird auch hier wieder die Kritik einsetzen, denn wir wissen selbst natürlich ganz genau, daß man fast bezüglich jeder einzelnen Einrichtung streiten kann, wohin sie gelegt werden soll. Natürlich kann man bei der Bemessung der Grundstücksfläche in nicht unerheblichem Maße herauf- oder heruntergehen, aber immer und immer wieder wird man dazu kommen, daß ganz bestimmte innere Gesetzmäßigkeiten für eine wohl abgewogene und überlegte Bemessung der Lage und der Größe der einzelnen Einrichtungen sprechen. Natürlich kann man auch darüber streiten, ob man den Friedhof oder das Krankenhaus im Südwesten, Nordwesten oder Westen anlegt, aber man wird zweckmäßigerweise diese Einrichtungen nicht auf die Ostseite legen. Natürlich kann, wenn es die Örtlichkeit verlangt, der Personenbahnhof nach Nordosten oder Südosten oder nach Süden verlagert werden, diesen aber auf die westliche Seite zu legen ist stets falsch, wenn westliche Winde die vorherrschenden sind, wie das in Deutschland fast überall der Fall zu sein pflegt. Selbstverständlich brauchen die Schulen nicht an einer Ringstraße und nur in den Diagonalsektoren der Stadt zu liegen, aber jedenfalls ist es falsch, eine Schule an den Hauptmarktplatz zu legen oder mitten in die lebhaftesten Geschäftsstraßen hinein. Natürlich müssen das Landratsamt oder Finanzamt nicht gerade m Zentrum (1er Stadt stehen, aber es ist für alle Stadtbewohner angenehm, wenn diese Einrichtungen möglichst nahe am Mittelpunkt liegen, damit nicht bei ganz exzentrischer Lage allzu große Verschiedenheiten in den Anmarschwegen von der Wohnung zu der betreffenden öffentlichen Einrichtung notwendig werden. So lassen sieh fast für alle

Einrichtungen gewisse Gesetzmäßigkeiten der Lage, der Größe und der Zahl angeben.

Es soll aber immer wieder betont werden, daß kein starres unabänderliches Schema gegeben werden soll, ja daß es durchaus unerwünscht ist, etwa Normalstädte slavisch nach diesem Schema konstruieren zu wollen. So war es für unser Seminar eine Selbstverständlichkeit, daß wir versucht haben, einmal mehrere Städte planungstechnisch und im Modell auf der Grundlage dieses Schemas zu entwerfen, um dann auch zugleich den Beweis zu erbringen, daß die in der Tat harte kristallinische Form des Strukturbildes bei sinnvoller Einfügung in die Landschaft sofort ihren starren Charakter verliert und zu einem lebendigen organischen Stadtkörper wird. Auch die Besorgnis, daß hier erst recht die Kritik einsetzen würde, konnte uns nicht abhalten, uns an diese Aufgabe heranzuwagen. Das Ergebnis des Wagnisses, unsere Entwürfe neben den grundsätzlichen strukturellen Untersuchungen auf der großen Deutschen Bau- und Siedlungsausstellung in Frankfurt am Main auszustellen, hat uns recht gegeben.

Quelle: Feder, Gottfried:
Die neue Stadt, S. 429-433
Berlin 1939

Carl Fingerhut

Die Gestalt der postmodernen Stadt

Das Gesellschafts – Spiel

In einem nächsten Schritt will ich jetzt zeigen, wie in der postmodernen Stadt „gespielt“ werden soll. Ich habe oben geschrieben, dass die Gestalt innerhalb von gesellschaftlichen Prozessen immer wieder neu ausgehandelt werden muss, in einem dynamischen Prozess mit vielen Partnern, immer neuen Situationen und immer wieder anderen Resultaten. Damit nehme ich zwei der überschriebenen Thesen aus Kapitel 3 wieder auf.

Wechsel von Struktur zu Prozess

Nach dem alten Paradigma glaubte man, man könne die Veränderung der Stadt gesamthaft planen und dann die verschiedenen Akteure handeln lassen, wodurch ein zielgerichteter Prozess in Gang komme.

Im neuen Paradigma ist die Stadt die Manifestation eines dynamischen Prozesses. Eingriffe in diesen Prozess bewirken vor allem Veränderungen in den Beziehungen der Elemente.

Wechsel von der Gestaltung der Stadt als objektiver Wissenschaft zur Planung der Stadt als politischem und kulturellem Prozess

Wechsel von der Gestaltung der Stadt als objektiver Wissenschaft zur Planung der Stadt als politischem und kulturellem Prozess

Im alten Paradigma hielt man die Prinzipien für die Gestaltung der Stadt für objektiv, d.h. unabhängig von der Haltung der Betroffenen.

Das neue Paradigma meint, dass das Nachdenken über die nicht-begrifflichen Wege des Erkennens -

intuitive und gefühlsmäßige - ausdrücklich in die Gestaltung der Stadt einbezogen werden müsse. Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es noch keinen Konsens darüber, in welchem Verhältnis begriffliche und nicht-begriffliche Wege des Erkennens in stadtplanerischen und städtebaulichen Überlegungen zueinander stehen. Jedenfalls setzt sich ein Konsens durch, dass nicht-begriffliche Wege des Erkennens integraler Bestandteil der Gestaltung der Stadt sind.

Bisher haben wir das neue Verständnis des Wirkungsgefüges behandelt. Jetzt geht es um die gesellschaftlichen Eingriffe in die dynamischen Prozesse der postmodernen Stadt. Diese sind subjektiv, und gefühlsmäßig, aber auch rational, technisch und rechnerisch.

Entscheidend scheint mir vor allem die Gewissheit und der Gesellschaft die Verantwortung für die Gestalt der Stadt als eine politische und kulturelle Aufgabe zu verstehen. Diese Feststellung führt auf den verschiedensten Ebenen des Umgangs mit der Gestalt der Stadt zu einer Suche nach neuen Prinzipien, Instrumenten und Organisationsformen. In diesem Kapitel sollen nur die Prinzipien behandelt werden.

Es geht - um die Suche nach der ästhetischen Qualität der Gestalt der Stadt in Bezug auf ihre Form und ihre Struktur und in der Folge davon - um die Suche nach einem neuen „Contrat Culturel“.

Von der Suche nach ästhetischer Qualität der Gestalt der Stadt

„Ich habe herausgefunden, dass guter Geschmack

komischerweise eine wichtige Rolle spielt in der Politik. Warum? Der wahrscheinliche Grund ist, dass guter Geschmack sichtbarer Ausdruck menschlicher Sensibilität ist gegenüber der Welt, der Umgebung, den Menschen. Ich kam in dieses Schloss und in andere Regierungssitze, die der Kommunismus hinterlassen hat, und stand geschmacklosen Einrichtungen und Bildern gegenüber. Und erst da wurde mir klar, wie nah der schlechte Geschmack der früher Regierenden der schlechten Ausübung ihres Amtes war.“

Václav Havel

In der Balance von Rationalität und Rationionalität wird die Suche nach Gestalt der Stadt zu einer kollektiven ästhetischen Aufgabe. Das heißt, sie muss erstens eine bewusste gesellschaftliche Tätigkeit sein und zweitens mit der Suche nach Qualität verbunden sein. Wir haben gesehen, dass die Gestalt der Stadt - einerseits durch architektonische Bilder andererseits durch strukturelle Ordnungssysteme definiert ist. Beide sind Reflektionen gesellschaftlicher Werthaltungen. In einem ersten Schritt soll von der Suche nach der Qualität der Form die Rede sein. Wir sind zuerst einmal mit einer Vielzahl von beunruhigenden Symptomen der Unsicherheit konfrontiert.

Wir sprachen davon, dass Bauen „die Art sei, wie wir auf der Erde sein wollen“. Sind wir im bildlichen Sinn des Wortes bei der Suche nach Bildern für die Gestalt unserer Städte auf „den Hund gekommen“? Damit diese Frage beantwortet werden kann, müssen wir hinter die Bilder zurückgehen. Mir scheint, dass wir gegenwärtig einen „dialogue des sourds“, ein Gespräch unter Schwerhörigen, erleben, weil

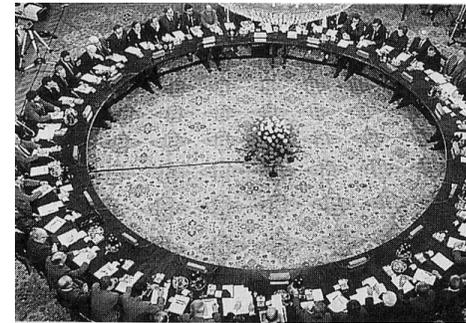
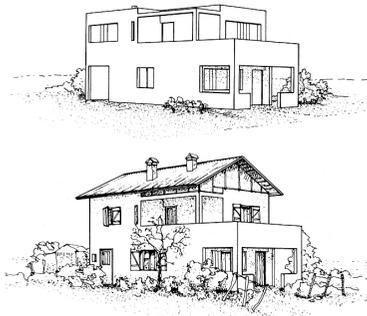


wir über die formalen Aspekte der Bilder streiten, anstatt nach ihren Bedeutungen zu fragen.

Die ästhetischen Fachleute des Städtebaus haben zu Beginn der Moderne die Werthaltungen ihrer Zeit auf höchstem Niveau reflektiert. Fast alle ihrer Sprecher verachteten aber die Politik. Le Corbusier, der prominenteste Bannerträger der Moderne, hat dies immer wieder betont:

„L'Architecture est sans ideologie“ Entsprechendes galt für die strukturellen Ordnungssysteme der Moderne und selbstverständlich auch für die Organisationen und Verfahren, die zur politischen Umsetzung der Ziele benutzt wurden. Dies scheint mir, sei eine der entscheidenden Ursachen für das Scheitern der modernen Architektur und ihres Städtebaus: Ihre Vertreter haben für sich eine kulturelle Autonomie beansprucht, die Werte aber, die ihre Arbeit bestimmten, mit der Zeit nicht mehr reflektiert. So haben Lehrer und Schüler die Veränderungen der Wertvorstellungen in der Gesellschaft nicht mehr wahrgenommen.

Eine weitere Ursache liegt in der unglücklichen Allianz der modernen Architektur und des modernen Städtebaus mit den Produktionsmethoden der Bauwirtschaft. Die Rationalität des Geistes wurde durch die Rationalität des technischen Bauens trivialisiert. Kulturelle Gestalt und Bauwirtschaft wurden eng miteinander verknüpft. In dieser Abhängigkeit blieb keine Flexibilität mehr für eine Anpassung an sich ändernde Werte. Für unsere Zeit charakteristisch scheint mir ferner die Tatsache, wie kulturell verdeckt die westliche Gesellschaft immer noch mit den architektonischen Bildern umgeht. „Verdeckt“ heißt für mich, dass zwar auch in unserer Zeit beim Bauen die geltenden kulturellen, sozialen und wirt-



schaftlichen Wertvorstellungen der Gesellschaft intensiv gespiegelt werden, diese Tatsache aber im öffentlichen Diskurs über Städtebau und Architektur praktisch nicht er scheint. Das Bild der Stadt scheint zufällig zu sein, sich von selber zu er geben. Möglicherweise werden noch irgendwelche anonyme, unbewusste Kräfte des Marktes oder des subjektiven Geschmacks ins Spiel gebracht, eine kulturelle oder politische Beschäftigung mit diesen Kräften scheint aber nicht zu interessieren. Exemplarisch ist in diesem Zusammenhang die Auseinandersetzung der architektonischen Fachwelt mit dem Phänomen der Postmoderne. Während in den Natur- und Geisteswissenschaften ein intensiver Diskurs darüber stattfindet und grundsätzliche Positionen radikal in Frage gestellt werden, sind die intensiven Projektionen dieses Paradigmenwechsels in die Gestalt der Stadt für viele Architekten kitschige Irrlichter einer kindlich verwirrten Welt. So werden Bauten von Hundertwasser in Wien oder die Wohnüberbauungen in den neuen Vororten von Paris für sie zu sentimental Kulissen und zu einem Verrat an den ewigen Errungenschaften der Modernen für viele Nicht-Architekten hingegen verkörpern diese eine Rückkehr zu einer unerlässlichen Emotionalität in der Stadt, um eine Wiederentdeckung des Weiblichen oder um Stiftung von Identität für die von der Moderne vergewaltigten Seelen. Da die Bilder „verdeckt“ behandelt werden, die Umsetzung der Werthaltungen in Architektur und Städtebau nicht als wichtiger kultureller Prozess verarbeitet wird, hat in unserer Zeit bei allen gesellschaftlichen Prozessen, die mit der Gestalt der Stadt zu tun haben, eine sehr tief greifende Verunsicherung Überhand genommen. Ein Symptom ist

die Dumpfheit bei der architektonischen Produktion unserer Zeit: Die Karawane muss weiter- ziehen und hat für ihre ästhetische Orientierung keine Lotsen mehr.

Ein anderes Symptom ist der Rückgriff auf eine vergangene, angeblich heile Welt, der verspricht, wieder festen Boden unter die Füße zu bekommen. Beide Symptome führen dazu, dass die Gestalt der Stadt verkommt, zu einem gesellschaftlichen „Who cares“, „Was kümmert's mich“. In einer unübersichtlichen Polarisierung - dies gilt speziell für politische Systeme mit hohen Ansprüchen an demokratische Verfahren - verhält sich die Politik dann meistens auch dumpf und regressiv. Sie fühlt sich überfordert und trifft keine Entscheidungen ausserhalb der tradierten Normen. Die Folge sind Städte, die keine Reflektion von Werthaltungen mehr aufweisen, sie werden nichts sagend und anonym, schreierisch und zufällig, oder sie orientieren sich an Bildern der Vergangenheit. Diese Situation signalisiert eine Position der Hilflosigkeit, charakteristisch für einen Paradigmenwechsel: „Man hat den Eindruck, dass die Grundlagen der Lehre zusammenbrechen.“ Gleichzeitig enthält sie aber das Potential für den Weg zu einer neuen Chance, einer intensiven postmodernen Reflektion der Gestalt der Stadt. Dieser Chance möchte ich versuchen nachzugehen.

Die Suche nach einer post- modernen Ästhetik für die Form der Stadt

„Und nun steht der mythenlose Mensch, ewig hungernd, unter allen Vergangenheiten und sucht

grabend und wühlend nach Wurzeln, sei es, dass er auch in den entlegensten Altertümern nach ihnen graben müsste. Worauf weist das ungeheure Bedürfnis der modernen Kultur, das Umsichsammeln zahlloser anderer Kulturen, das verzehrende Erkennen- wollen, wenn nicht auf den Verlust des Mythos, auf den Verlust der mythischen Heimat, des mythischen Mutterschosses?

Friedrich Nietzsche wird mehr und mehr zum Propheten der Postmoderne. Diesen Text hat er vor über 100 Jahren geschrieben. Und auch heute noch verlangt es von den meisten von uns viel Distanz zu allem, was wir geerbt, gelernt und erfahren haben, um auf seine Analyse einzutreten. Ich bin der Überzeugung, dass wir auf diese Herausforderung eingehen müssen. Ich erlaube mir deshalb, noch einen zweiten Zeugen zu zitieren. Joseph Campbell ist wahrscheinlich der kompetenteste Kenner der Mythen der Menschheit in unserer Zeit. Als amerikanischer Wissenschaftler hat er auch wenig Berührungspunkte gegenüber der realen Welt. Wenige ausserhalb der akademischen Welt kennen seinen Namen, aber Millionen von Menschen haben seine Arbeit bewundert: Er hat für George Lucas in dessen Filmserie „Krieg der Sterne“ die für unsere Zeit adäquaten mythischen Figuren entworfen.

„Das entscheidende Problem, vor dem wir stehen, ist wie gesagt entscheidend für unser Menschsein: Wir müssen dafür sorgen, dass die Mythologie - die Anordnung der bezeichnenden Signale, der Affektbilder, der Energie freisetzenden und -lenkenden Zeichen -, die wir an unsere Kinder weitergeben, geeignete richtungsweisende Botschaften übermittelt, so dass sie voll und lebendig in der Umwelt aufgehen können, in der sie ihr Leben zubringen

müssen, und sich nicht in eine ferne Vergangenheit, in eine fromm herbeigesehnte Zukunft oder schlimmstenfalls gar in irgend eine nörgelnde und abartige Sekte oder vorübergehende Modetorheit verrennen. Ich behaupte, dass dieses Problem entscheidend ist, denn wenn es schlecht gelöst wird, so hat dies für den verbildeten Einzelnen zur Folge, dass er -mythisch gesprochen- in ein 'wüstes Land' gerät...

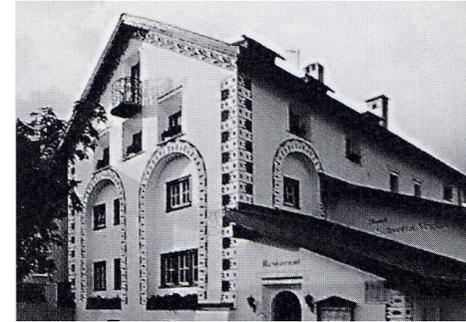
Die erste Aufgabe (einer gut funktionierenden Mythologie) ist eine mystische...

Die zweite Aufgabe einer lebendigen Mythologie ist es, ein Bild des Weltalls zu entwerfen, das sich mit dem Wissensstand der Zeit, den Wissenschaften und den Praxisbereichen der Leute verträgt, an die sich die Mythologie wendet...

Die dritte Aufgabe einer lebendigen Mythologie besteht darin, die Normen einer bestehenden Sittenordnung zu bestätigen, zu stützen und einzuprägen, und zwar die der Gesellschaft, in der der Einzelne leben muss.

Und die vierte ist es, ihn Stufe für Stufe auf der ganzen absehbaren Bahn eines nützlichen Lebens so zu leiten, dass er sich Gesundheit, Kraft und geistige Harmonie bewahrt.“

Nachdem die Symbole der Moderne ihre Kraft verloren hatten und nicht mehr die „Normen der bestehenden Sittenordnung bestätigten, stützten und einprägten“, konnte die Bauwirtschaft die Stadt zu einem Baukastenspiel werden lassen. Gleich zeitig delegierte die Politik die Steuerung der Gestalt der Stadt an eine Vielzahl von technischen Spezialisten. Jeder Spezialist besass seine eigenen Bauklötze, der eine liess Hochhäuser vom Himmel fallen, der an-



der baute Strassen, der Denkmalpflegerweihte ein paar Bauten zu heiligen Hallen, und der Gärtner zog sich in seine Parkanlagen zurück, respektive auf die Restflächen, die ihm die anderen übrig gelassen hatten. Dieser Rückzug auf das eigene Territorium wurde aber auch zur Freiheit, auf seinem Gebiet der allein zuständige Spezialist zu sein. Der Verkehrsplaner versprach, nichts von Qualität der Form verstehen zu wollen, und der Architekt akzeptierte die von den Verkehrsplanern geforderten Schneisen durch die vorhandene Stadt als absolute Gegebenheiten.

Diese Situation führte zu einer babylonischen Sprach- oder Symbol- verwirrung. Die Stadt verlor ihre Syntax. Gleichzeitig wurden aber auch die Wörter beliebig verändert. Das, was für die Kontinuität des Verständnisses der Stadt unerlässlich war, die städtebauliche Ordnung, hier als Syntax der Stadt bezeichnet, wurde zerstört. Das, was als Zeichen des Eingehens auf die Veränderung der Stadt unerlässlich war, die rasche Evolution der Wörter, wurde unlesbar. Es wird notwendig, nach den Regeln für die Qualität der Form zu fragen. Sie wurden seit Platon von der Suche nach der Definition des Begriffes „Schönheit“ bestimmt. Die europäische Rationalität hat sich für Zahl, Proportion, Harmonie entschieden. Sie sind die Schlüsselwörter der griechischen Philosophen, und immer wieder geht es um die Vollkommenheit. Thomas von Aquin spricht von „Vollendung“, „maßvoller Proportion“ und „Klarheit“. Albrecht Dürer schreibt „Vier Bücher der menschlichen Proportion“, und Le Corbusier entwirft seinen eigenen „Modulor“. Für Ernst Bloch hat der Ingenieur die Stelle des Architekten eingenommen. Er sieht ihn allein in der Lage, im „Kristall“,

dem Inbegriff geometrischer Entfaltung, aus „Proportion und Ornament“ das „Lineament“ menschlicher Heimat zu erschaffen.

In diesem Kontext hat mich Wolfgang Welsch mit seinem Buch „Ästhetisches Denken“ auf eine ganz andere – postmoderne – Spur gebracht, indem er mich auf die etymologische Basis des Begriffes „Ästhetik“ aufmerksam gemacht hat. Ästhetik stammt vom griechischen Wort „aisthesis“, was „sinnlich wahrnehmen“ bedeutet. Es geht also bei so genannten ästhetischen Diskussionen im Grunde nicht um die Gegensätze schön – hässlich, vollkommen – unvollkommen oder technisch – verspielt, sondern um den Gegensatz anästhetisch. Welsch schreibt dazu:

„Ästhetik meint jenen Zustand, wo die Elementarbedingungen des Ästhetischen – die Empfindsamkeit- aufgehoben sind... im Sinn eines Verlustes, einer Unterbindung oder der Unmöglichkeit von Sensibilität. Ästhetik wäre also jener Zustand, wo die Elementarbedingungen des Ästhetischen – die Empfindsamkeit- wirksam ist... im Sinn des Gewinns, des Hervorbringens oder der Möglichkeit von Sensibilität.“

Ein ästhetischer Bau ist in dieser Interpretation nicht an sich schön oder hässlich, sondern er wird empfunden, er wird wahrgenommen, als willkommene Bestätigung oder als ärgerlicher Widerspruch zu den eigenen Werten. Diese Wahrnehmung wird an individuellen und kollektiven Werten gemessen:

– individuell in dem Sinne, dass sie von der momentanen psychischen Situation des Einzelnen bestimmt wird,

– kollektiv, weil kulturelle Wertvorstellungen der Gesellschaft als Maßstab verwendet werden.

Je intensiver diese Wahrnehmung möglich ist, desto ästhetischer ist die Form, respektive die Gestalt. Damit sind Zahl, Proportion und Harmonie- lehre nicht in Frage gestellt. Sie sind aber nicht an sich ästhetische Wahrheiten, sondern werden wieder zu Werkzeugen, um das, was getan werden soll, besser zu machen. Dies führt uns zum dritten „Spiel“: Das, was in der Stadt „getan werden muss“, ist Aufgabe der Gesellschaft. Mit ihren Organisationen und Instrumenten, mit ihrem Gesellschafts-Spiel, muss sie dafür sorgen, dass das Spiel „gut“ gemacht wird.

Die Suche nach einer postmodernen Ästhetik für die Struktur der Stadt

Der vorangegangene Abschnitt behandelte die Suche nach der ästhetischen Qualität der Gestalt der Stadt. Dabei haben wir vor allem von Bildern und ihrer Bedeutung als Reflektion gesellschaftlicher Werte gesprochen. Immer hat uns aber auch die doppelte Prägung der Gestalt der Stadt beschäftigt. Die Gestalt der Stadt ist ein Produkt der ständigen Interaktion zwischen individueller Formgebung durch die verschiedenen Akteure der Stadt (die Wirtschaft, vertreten durch Investoren und Grundeigentümer, die Behörden, die betroffene Bevölkerung, die Benutzer) und strukturellen Festlegungen durch die Gesellschaft in Form von städtebaulichen Ordnungssystemen.

So betrifft die Balance von Kontinuität und Veränderung sowie von Rationalität und Emotionalität in der Stadt auch diese strukturellen Festlegungen. Nach unserer Definition der Ästhetik entsteht da-

raus eine entsprechende gestalterische Aufgabe. Dies ist eine vielleicht noch wichtigere gesellschaftliche Tätigkeit, die mit der Suche nach Qualität oder in der bisherigen Argumentation mit der Suche nach der Intensität der Reflektion verbunden ist.

Im nächsten Kapitel werde ich auf die Instrumente eingehen, die in der postmodernen Situation gebraucht werden können, um die Gestalt der Stadt zu beeinflussen. Ich werde dabei in erster Linie von denjenigen Instrumenten reden, die zur Steuerung der Struktur der Stadt eingesetzt werden, da dort der Bedarf nach Einflussnahme am größten ist. Als Grundlage für diese Erörterung möchte ich nochmals zu einem Exkurs in die Wissenschaft abbiegen. Auch dieser wird in die Stadt zurückführen und durch seine Analogien helfen, die Theorie zu klären. In seinem Buch „So kommt der Mensch zur Sprache“ weist Dieter E. Zimmer darauf hin, dass die Syntax einer Sprache viel fester sitzt als ihr Lexikon, sie wird darum auch viel weniger leicht preisgegeben:

„Ein berühmter Merksatz im Milwaukee-Deutsch – deutsch auf verlorenem Posten in amerikanischer Umgebung – lautet: 'Die Kuh is ober den Fenz gejump und hat den Käbitsch gedämitscht – da musten wir den Karpenter fettschen, damit er's wieder fixen tut.' In diesen Satz sind reichlich englische Wörter, aber gar keine englischen Syntaxregeln eingedrungen. Ein Amerikaner in überwiegend deutscher Sprachumgebung würde ebenso dazu neigen, die englische Syntax beizubehalten, aber deutsche Wörter einzusetzen: ... 'Die Kuh hat gesprängt über das

Zaun und geschadet das Kohl. In den Städten sind Häuser, Verkehrssignaltafeln und Bäume die Wärrer und die strukturellen Ord-

nungen die Syntax. Diese wird als die Struktur der Sprache definiert. Damit wir uns beim Sprechen verstehen und keine babylonische Sprachverwirrung entsteht, muss offensichtlich die Mutationsrate der Syntax tief gehalten werden. Mit den Wärtern dürfen wir aber sehr viel freier umgehen.

So kann man z.B. Heutzutage einen Hamburger essen, ohne ein Kannibale zu sein. Im Gegenteil, der ständige Wandel der Bedeutungen der Wärter ist für die Vitalität der Sprache unerlässlich. Auf die Stadt übertragen würde das heissen, dass im Städtebau mit Rücksicht auf die Kontinuität der Stadt sehr viel konservativer gearbeitet werden muss als in der Architektur.

Daraus ergeben sich ein paar für unsere Fragestellung wichtige Hinweise.

1 Die Kriegserklärung der Rationalität gegenüber der vorhandenen Stadt zurücknehmen heißt, die Stadt als komplexes System und den Benutzer dieser Stadt als nicht nur rationales Wesen zu akzeptieren.

2. Auch die städtebaulichen Ordnungssysteme sind intensive und direkte Reflektionen gesellschaftlicher Wertvorstellungen. Ein ästhetisches städtebauliches Ordnungssystem ist in dieser Interpretation nicht an sich zu eng oder zu offen. Es wird viel mehr einfach wahrgenommen, als willkommene Bestätigung oder als ärgerlicher Widerspruch zu den eigenen Werten.

Diese Wahrnehmung wird an individuellen und kollektiven Werten gemessen. Je intensiver diese Wahrnehmung erfolgt, um so ästhetischer ist das Instrument. An vielen Beispielen kann gezeigt werden, dass eine Stadt als Antwort auf eine neue Zeit

eine neue Syntax braucht, denn nur so wird diese neue Zeit auch in der Stadt manifest. Strukturelle Festlegungen in Form von städtebaulichen Ordnungssystemen sind wesentlich bedeutungsvoller für die Gestalt der Stadt als die Form der einzelnen Elemente. Damit wir nicht in ein „wüstes Land“ geraten, müssen wir außerordentlich sorgfältig mit der Syntax der Stadt umgehen.

3. Dies ist aber eine viel komplexere und schwierigere Aufgabe als die Suche nach den architektonischen Bildern. Dies wird sich in Zusammenhang mit der Suche nach städtebaulichen Ordnungssystemen für die ökologische Herausforderung deutlich zeigen.

4. Diese Suche muss aber aufgenommen werden, und sie wird uns über die traditionelle, perspektivisch fixierte Betrachtungsweise im Umgang mit der Stadt hinausführen. Wir werden mindestens die vierte Dimension, vordergründig in ihrer Manifestation als Bewegung, anspruchsvoller aber in ihrer Manifestation in der Zeit, integrieren müssen.

Von der Suche nach einem neuen Contrat Culturel“

Hier jetzt die Wiederholung des letzten Absatzes der Thesen aus Kapitel

Die der Suche nach einem neuen “Contrat Culturel”

„Concerning politics: ‘... I will answer your question briefly by saying that we are very well off as to politics, – because we have none.’

William Morris

Jetzt hier die Wiederholung des letzten Absatzes der Thesen aus Kapitel drei:

Verlagerung des Schwerpunktes von rationalen Feststellungen zu politischen und kulturellen Beschreibungen

Das kartesianische Paradigma beruhte auf dem Glauben an die Gewissheit wissenschaftlicher Erkenntnis.

Im neuen Paradigma wird anerkannt, dass alle rationalen Theorien über die Stadt begrenzt und nur Annäherungen sind.

Diese Theorien können niemals ein voll ständiges und definitives Erklärungsmodell der Wirklichkeit der Stadt vermitteln. Städtebauer befassen sich nicht mit der Wahrheit (im Sinne einer präzisen Entsprechung zwischen der Beschreibung und dem beschriebenen Phänomen); sie befassen sich mit annähernden Beschreibungen der Wirklichkeit der Stadt.

Ich kann mir vorstellen, dass der positionshungrige Leser von den Ausführungen der letzten zwei Abschnitte nicht befriedigt ist. Ich versuche in Kapitel 5, bei der Darstellung der Praxis, weniger grundsätzlich zu argumentieren. Mir ist es aber ein wichtiges Anliegen, nach jahrzehntelanger Diskussion der Effizienz des Einsatzes von Werkzeugen in der Stadt über das Wirkungsgefüge der Stadt zu reden.

Wir haben festgestellt, dass dieses Wirkungsgefüge von dynamischen Prozessen bestimmt ist, es dabei um annähernde Beschreibungen geht, nach ästhe-

tischer Qualität gesucht werden muss und es sich um politische sowie kulturelle und nicht nur um technische Beschreibungen handelt.

Diese Situation verlangt nach einem anderen Management der Stadt. Dieses postmoderne Management ist teilweise eine Ergänzung des klassischen technischen Managements, in das aber die kulturelle Dimension viel entscheidender eingebracht werden muss. Teilweise ist es aber auch ein Ersatz für nicht mehr geeignete Organisationsformen und Methoden. Davon wird im nächsten Kapitel die Rede sein.

Voraussetzung für alle diese neuen Ansätze ist ein entsprechendes Rollenverständnis der Mitspieler. Das postmoderne Spiel der Stadt verlangt nach Fachleuten, Investoren, Stellvertretern der Öffentlichkeit und Medienschaffenden, die bereit sind „mitzuspielen“. Sie müssen wieder einen „Contrat Culturel“ schließen, einen Vertrag, in dem jeder sich verpflichtet, seine Aufgabe zugunsten der Gestalt der Stadt kompetent und sorgfältig auszuführen, aber auch, und dies ist für die postmoderne Situation entscheidend, die Kompetenz und Zuständigkeit des Partners zu akzeptieren.

Quelle:

Fingerhuth, Carl:

Die Gestalt der postmodernen Stadt, S. 92 - 102
Zürich 1996

Michel Foucault

Die Heterotopien

Es gibt also Länder ohne Ort und Geschichten ohne Chronologie. Es gibt Städte, Planeten, Kontinente, Universen, die man auf keiner Karte und ach nirgendwo am Himmel finden könnte, und zwar einfach deshalb, weil sie keinem Raum angehören. Diese Städte, Kontinente und Planeten sind natürlich, wie man so sagt, im Kopf der Menschen entstanden, oder eigentlich im Zwischenraum zwischen ihren Worten, in den Tiefschichten ihrer Erzählungen oder auch am ortlosen Ort ihrer Träume, in der Leere ihrer Herzen, kurz gesagt, in den angenehmen Gefilden der Utopien. Dennoch glaube ich, dass es – in allen Gesellschaften – Utopien gibt, die einen genau bestimmbaren, realen auf der Karte zu findenden Ort besitzen und auch eine genau bestimmbare Zeit, die sich nach dem alltäglichen Kalender festlegen und messen lässt. Wahrscheinlich schneidet jede menschliche Gruppe aus dem Raum, den sie besetzt hält, in dem sie wirklich lebt und arbeitet, utopische Orte aus und aus der Zeit, in der sie ihre Aktivitäten entwickelt, uchronische Augenblicke.

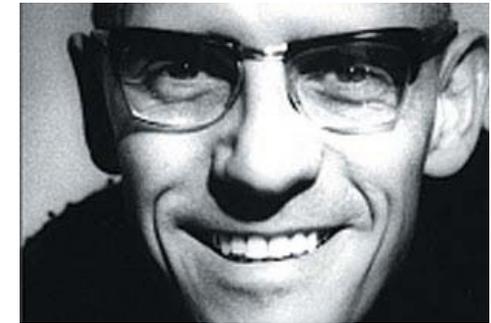
Damit möchte ich Folgendes sagen. Wir leben nicht in einem leeren, neutralen Raum. Wir leben, wir sterben und wir lieben nicht auf einem rechteckigen Blatt Papier. Wir leben, wir sterben und wir lieben in einem gegliederten, vielfach unterteilten Raum mit hellen und dunklen Bereichen, mit unterschiedlichen Ebenen, Stufen, Vertiefungen und Vorsprüngen, mit harten und mit weichen, leicht zu durchdringenden, porösen Gebieten. Es gibt Durchgangszonen wie Straßen, Eisenbahnzüge oder U-Bahnlinien. Es gibt offene Ruheplätze wie Cafés, Kinos, Strände oder Hotels. Und es gibt schließlich geschlossene Bereiche der Ruhe und des Zuhauses. Unter all diesen verschiedenen Orten gibt

es nun solche, die vollkommen anders sind als die übrigen. Orte, die sich allen anderen widersetzen und sie in gewisser Weise sogar auslöschen, ersetzen, neutralisieren oder reinigen sollen. Es sind gleichsam Gegenräume. Die Kinder kennen solche Gegenräume, solche lokalisierten Utopien, sehr genau. Das ist natürlich der Garten. Das ist der Dachboden oder eher noch das Indianerzelt auf dem Dachboden. Und das ist – am Donnerstagnachmittag – das Ehebett der Eltern. Auf diesem Bett entdeckt man das Meer, weil man zwischen den Decken schwimmen kann. Aber das Bett ist auch der Himmel, weil man auf den Federn springen kann. Es ist der Wald, weil man sich darin versteckt. Es ist die Nacht, weil man unter den Laken zum Geist wird. Und es ist schließlich die Lust, denn wenn die Eltern zurückkommen, wird man bestraft werden. Diese Gegenräume haben eigentlich nicht allein die Kinder erfunden, denn ich glaube, Kinder erfinden nie etwas. Vielmehr haben die Erwachsenen die Kinder erfunden und ihnen ihre wunderbaren Geheimnisse ins Ohr geflüstert, und dann wundern diese Erwachsenen sich, wenn die Kinder sie herausposaunen. Die erwachsene Gesellschaft hat lange vor den Kindern ihre eigenen Gegenräume erfunden, diese lokalisierten Orte, diese realen Orte jenseits aller Orte. Zum Beispiel Gärten, Friedhöfe, Irrenanstalten, Bordelle, Gefängnisse, die Dörfer des Club Méditerranée und viele andere.

Ich träume nun von einer Wissenschaft – und ich sage ausdrücklich Wissenschaft –, deren Gegenstand diese verschiedenen Räume wären, diese anderen Orte, diese mythischen oder realen Negationen des Raumes, in dem wir leben. Diese Wissenschaft erforschte nicht die Utopien, denn wir

sollten diese Bezeichnung nur Dingen vorbehalten, die tatsächlich keinen Ort haben, sondern die Heterotopien, die vollkommen anderen Räume. Und ganz folgerichtig hieße und heißt die Wissenschaft Heterotopologie. Diese gerade in der Entstehung begriffene Wissenschaft möchte ich hier in ihren allerersten Umrissen skizzieren.

Erster Grundsatz: Es gibt wahrscheinlich keine Gesellschaft, die sich nicht ihre Heterotopie oder ihre Heterotopien schüfe. Hier handelt es sich ohne Zweifel um eine Konstante aller menschlichen Gruppen. Aber in Wirklichkeit können die Heterotopien äußerst vielfältige Formen annehmen und tun dies auch. Wahrscheinlich gibt es auf der ganzen Erde und in der ganzen Weltgeschichte keine einzige Heterotopie, die konstant geblieben wäre. Man könnte die Gesellschaften möglicherweise nach den Heterotopien einteilen, die sie bevorzugen und die sie hervorbringen. So besitzen die sogenannten primitiven Gesellschaften privilegierte oder heilige oder verbotene Orte, wie man sie übrigens auch noch bei uns finden kann. Doch diese privilegierten oder heiligen Orte sind in der Regel Menschen vorbehalten, die sich in einer biologischen Krisensituation befinden. So gibt es spezielle Häuser für Jugendliche in der Pubertät, für Frauen während der Regelblutung oder auch für Frauen während der Niederkunft. In unserer Gesellschaft sind solche Heterotopien für Menschen in biologischen Krisensituationen kaum noch zu finden. Aber noch im 19. Jahrhundert übernahmen gesonderte Schulen für Jungen und auch der Militärdienst diese Aufgabe. Die ersten Äußerungen männlicher Sexualität sollten nicht in der Familie, sondern anders erfolgen. Und ich frage mich, ob nicht für junge Frauen



die Hochzeitsreise als Heterotopie und zugleich auch als Heterochronie diene. Die Defloration der jungen Frau sollte nicht in ihrem Geburtshaus geschehen, sondern gleichsam in einem Nirgendwo. Doch solche biologischen Heterotopien, solche Krisenheterotopien sind nach und nach verschwunden und durch Abweichungsheterotopien ersetzt worden. Das heißt, die Orte, welche die Gesellschaft an ihren Rändern unterhält, an den leeren Stränden, die sie umgeben, sind eher für Menschen gedacht, die sich im Hinblick auf den Durchschnitt oder die geforderte Norm abweichend verhalten. Man denke etwa an Sanatorien, an psychiatrische Anstalten und sicher auch an Gefängnisse. Und auch die Altersheime wären hier zu nennen, denn in einer so beschäftigten Gesellschaft wie der unsrigen ist Nichtstun fast schon abweichendes Verhalten. Eine Abweichung, die als biologisch bedingt gelten muss, wenn sie dem Alter geschuldet ist, und dann ist sie tatsächlich eine Konstante, zumindest für alle, die nicht den Anstand besitzen, in den ersten drei Wochen nach der Pensionierung an einem Herzinfarkt zu sterben.

Zweiter Grundsatz der heterotopologischen Wissenschaft: Im Laufe ihrer Geschichte kann jede Gesellschaft ohne weiteres bereits geschaffene Heterotopien wieder auflösen und zum Verschwinden bringen oder neue Heterotopien schaffen. So bemüht man sich seit gut zwei Jahrzehnten in den meisten europäischen Ländern, die Bordelle abzuschaffen, bekanntlich mit mäßigem Erfolg, denn das Telefon hat an die Stelle der alten Bordelle ein weitaus feineres Netz treten lassen. Umgekehrt hat der Friedhof, der nach unserem heutigen Empfinden das offenkundigste Beispiel einer Heterotopie dar-

stellt (der Friedhof ist der absolut andere Ort), diese Rolle in der westlichen Kultur keineswegs immer schon gespielt. Bis ins 18. Jahrhundert hinein bildete er das Herz der Stadt und lag mitten im Stadtzentrum, gleich neben der Kirche. Aber man maß ihm keinerlei feierliche Bedeutung bei. Abgesehen von wenigen, was es das gemeinsame Schicksal der Toten, ohne Rücksicht auf die einzelne Leiche in ein Massengrab geworfen zu werden. Seltsamerweise begann man genau zu dieser Zeit, als unsere Kultur atheistisch oder zumindest atheistischer wurde, also Ende des 18. Jahrhunderts, den Knochen individuelle Bedeutung einzuräumen. Nun hatte jeder Anrecht auf seine eigene kleine Kiste und seine ganz persönliche Verwesung. Andererseits schaffte man all diese Skelette, all die kleinen Kisten, die Särge und Gräber, die Friedhöfe aus dem Weg. Man fruchte sie aus der Stadt heraus, verlegte sie an den Rand der Stadt, als handelte es sich um ein Zentrum und zugleich um einen Ansteckungsherd, an dem man sich gleichsam mit dem Tod infizieren konnte. Aber das alles geschah erst im 19. Jahrhundert und auch dort erst während des Zweiten Kaiserreichs. Erst unter Napoléon III. wurden die großen Pariser Friedhöfe an den Stadtrand verlegt. Hier wären auch die Friedhöfe für Opfer der Tuberkulose zu nennen – gewissermaßen eine überdeterminierte Heterotopie. Ich denke etwa an den wunderschönen Friedhof von Menton in dem die großen Tuberkulosekranken an die Côte d'Azur kamen, um dort zu sterben und begraben zu werden – eine weitere Heterotopie.

In aller Regel bringen Heterotopien an ein und demselben Ort mehrere Räume zusammen, die eigentlich unvereinbar sind. So bringen das Theater

auf dem Rechteck der Bühne nacheinander eine ganz Reihe von Orten zur Darstellung, die sich gänzlich fremd sind. Und das Kino ist ein großer rechteckiger Saal, an dessen Ende man auf eine zweidimensionale Leinwand einen dreidimensionalen Raum projiziert. Aber das älteste Beispiel einer Heterotopie dürfte der Garten sein, eine Jahrtausendealte Schöpfung, die im Orient ohne Zweifel magische Bedeutung besaß. Der Traditionelle Garten der Perser war ein Rechteck, das in vielen Teilen unterteilt war – für die viel Elemente, aus denen die Welt bestand. In der Mitte, am Kreuzungspunkt der vier Teile, befand sich ein heiliger Raum: ein Springbrunnen oder ein Tempel. Um diesen Mittelpunkt herum war die Pflanzenwelt angeordnet, die gesamte Vegetation der Welt, beispielhaft und vollkommen. Bedenkt man nun, dass die Orientteppiche ursprünglich Abbildungen von Gärten waren – also buchstäblich >Wintergärten< –, wird auch die Bedeutung der legendären fliegenden Teppiche verständlich, der Teppiche, die durch die Welt flogen. Der Garten ist ein Teppich, auf dem die ganze Welt zu symbolischer Vollkommenheit gelangt, und zugleich ist er ein Garten, der sich durch den Raum bewegen kann. War es ein Park oder ein Teppich, den der Erzähler von Tausendundeine Nacht beschrieb? Wir sehen, dass alle Schönheit der Welt in diesem Spiegel versammelt ist. Der Garten ist seit der frühesten Antike ein Ort der Utopie. Wenn man den Eindruck hat, Romane ließen sich leicht in Gärten ansiedeln, so liegt das daran, dass der Roman zweifellos aus der Institution der Gärten entstanden ist. Das Schreiben von Romanen ist eine gärtnerische Tätigkeit. Es zeigt sich, dass Heterotopien oft in Verbindung

mit besonderen zeitlichen Brüchen stehen. Sie sind, wenn man so will, mit den Heterochronien verwandt. So ist der Friedhof der Ort einer Zeit, die nicht mehr fließt. Ganz allgemein kann man sagen, in einer Gesellschaft wie der unsrigen gibt es Heterotopien, die man insofern als Heterotopien der Zeit bezeichnen kann, als sie Dinge bis ins Unendliche ansammeln, zum Beispiel Museen und Bibliotheken ganz eigentümliche Einrichtungen, weil sie Ausdruck des jeweiligen Geschmacks waren. Die Idee, alles zu sammeln und damit gleichsam die Zeit anzuhalten oder sie vielmehr bis ins Unendliche in einem besonderen Raum zum deponieren; die Idee, das allgemeine Archiv einer Kultur zu schaffen; der Wunsch, alle Zeiten, alle Epochen, alle Formen und Geschmacksrichtungen an einem Ort einzuschließen; die Idee, einen Raum aller Zeiten zu schaffen, als könnte dieser Raum selbst endgültig außerhalb der Zeit stehen, diese Idee ist ein ganz und gar moderner Gedanke. Museum und Bibliothek sind eigentümliche Heterotopien unserer Kultur. Umgekehrt gibt es Heterotopien, die nicht im Modus der Ewigkeit, sondern in dem des Festes mit der Zeit verbunden sind: nicht ewigkeitsorientierte, sondern zeitweilige Heterotopien. Dazu gehört ganz sicher das Theater, aber auch der Jahrmarkt, dieser wunderbare leere Platz am Rande der Stadt und zuweilen auch in deren Zentrum, der sich ein oder zwei Mal im Jahr mit Buden, Ständen, den unterschiedlichsten Gegenständen, mit Faustkämpfern, Schlangenfrauen und Wahrsagerinnen füllt. Eine jüngere Erscheinung in der Geschichte unserer Kultur sind die Feriendörfer. Ich denke da vor allem an die wunderbaren polynesischen Dörfer an der Küsten des Mittelmeers, die den Bewohnern un-

serer Städte drei kurze Wochen ständiger ursprünglicher Nacktheit bieten. Die Strohhütten von Djerba etwa haben eine gewisse Verwandtschaft mit Bibliotheken und Museen, da es sich um Ewigkeitsheterotopien handelt – man lädt die Menschen ein, an die älteste Tradition der Menschheit anzuknüpfen –, und zugleich sind sie die Negation jeder Bibliothek und jedes Museums, denn es geht nicht darum, auf diesem Wege zeit anzusammeln, sondern im Gegenteil, sie auszulöschen, um zur Nacktheit und Unschuld des Sündenfalls zurückzukehren. Es gibt oder vielmehr gab unter diesen Heterotopien des Fests, diesen zeitweiligen Heterotopien, auch das allabendliche Fest in den Freudenhäusern, das um sechs Uhr abends begann, wie in Die Dirne Elisa geschildert.

Anderer Heterotopien sind nicht mit dem Fest verbunden, sondern mit dem Übergang, der Verwandlung, den Mühen der Fortpflanzung. Im 19. Jahrhundert waren das etwa die Gymnasien und Kasernen, die aus Kindern Erwachsene, aus Dörflern Staatsbürger, aus Naiven aufgeklärte Menschen machen sollten. Und heute wäre vor allem das Gefängnis zu nennen.

Als fünften und letzten Grundsatz der Heterotopologie möchte ich die Tatsache anführen, dass Heterotopien stets ein System der Öffnung und Abschließung besitzen, welches sie von der Umgebung isoliert. Einen heterotopen Ort betritt man nicht wie eine Mühle. Entweder wird man dazu gezwungen (das gilt natürlich für das Gefängnis), oder man muss Eingangs- und Reinigungsrituale absolvieren. Es gibt sogar Heterotopien, die ganz der Reinigung dienen, einer halb religiösen, halb hygienischen Reinigung wie im Fall des muslimischen Hammam oder

einer scheinbar ausschließlich hygienischen Reinigung wie im Fall der skandinavischen Sauna, die jedoch gleichfalls mit allerlei religiösen und nahtouristischen Bedeutungen aufgeladen ist. Andere Heterotopien sind gegen die Außenwelt vollkommen abgeschlossen, aber zugleich auch völlig offen. Jeder hat Zutritt, doch wenn man eingetreten ist, stellt man fest, dass man einer Illusion aufgesessen und in Wirklichkeit nirgendwo eingetreten ist. Die Heterotopie ist ein offener Ort, der und jedoch immer nur draußen lässt. So gab es im 18. Jahrhundert in südamerikanischen Häusern neben oder eigentlich vor der Eingangstür eine kleine Kammer, die direkt von außen erreichbar und für durchreisende Besucher bestimmt war. Das heißt, jeder konnte zu jeder Tages- oder Nachtzeit in diese Kammer kommen, dort schlafen und tun, was ihm beliebte, und am Morgen wieder abreisen, ohne von irgendjemandem gesehen oder erkannt zu werden. Doch da es von dieser Kammer keinen Zugang zum eigentlichen Haus gab, konnte der dort empfangene Gast nicht in das heim der Familie eindringen. Die Kammer war eine gänzlich äußere Heterotopie. Man könnte sie mit den amerikanischen Motels vergleichen, in die man mit dem Auto mit seiner Geliebten fährt. Sie bieten ungesetzlicher Sexualität besten Unterschlupf, sorgen aber zugleich dafür, dass man sie im Geheimen und abseits praktizieren kann, ohne deshalb im Freien bleiben zu müssen. Schließlich gibt es noch Heterotopien, die offen zu sein scheinen, aber zu denen nur bereits Eingeweihte Zutritt haben. Man meint, Zugang zum Einfachsten und Offensten zu finden, doch in Wirklichkeit ist man mitten im Geheimnis. So zumindest betrat einst Aragon Freudenhäuser: "Noch heute trete ich

nicht ohne eine gewisse schülerhafte Emotion über diese Schwellen besonderer Erregbarkeit. Dort folge ich dem großen abstrakten Begehren, das sich zuweilen in einigen Figuren abzeichnet, welche ich einst geliebt habe. Eine gewisse Inbrunst entfaltet sich. Keinen Augenblick denke ich an die soziale Seite der Orte. Den Ausdruck *maison de tolérance* (Freudenhaus) kann man unmöglich ernsthaft aussprechen.

Hier stoßen wir zweifellos auf das eigentliche Wesen der Heterotopien. Sie stellen alle anderen Räume in Frage, und zwar auf zweierlei Weise: entweder wie in den Freudenhäusern, von denen Aragon sprach, indem sie eine Illusion schaffen, welche die gesamte übrige Realität also Illusion entlarvt, oder indem sie ganz real einen anderen realen Raum schaffen, der im Gegensatz zur wirren Unordnung unseres Raumes eine vollkommene Ordnung aufweist. Diese Funktion hatten zumindest dem Plan nach zu bestimmten Zeiten, vor allem im 18. Jahrhundert, die Kolonien. Natürlich brachten die Kolonien großen wirtschaftlichen Nutzen, doch man verband auch imaginäre Werte mit ihnen, und ohne Zweifel verdankten diese Werte sich dem Ansehen der Heterotopien. So versuchten die puritanischen Gemeinschaften Englands im 17. und 18. Jahrhundert, in Amerika absolut vollkommene Gesellschaften zu gründen. Und noch Ende des 19. bis Anfang des 20. Jahrhunderts träumten Lyautéy und seine Nachfolger in den französischen Kolonien von militärischen hierarchisch geordneten Gesellschaften. Das außergewöhnlichste Beispiel ist der Versuch, den die Jesuiten in Paraguay unternahmen. Sie gründeten dort eine großartige Kolonie, in der das ganze Leben reglementiert war. Es

herrschte ein vollkommener Kommunismus, Boden und Vieh gehörten allen gemeinsam. Nur einen kleinen Garten durfte jede Familie besitzen. Die Häuser standen an zwei Straßen, die einander in rechtem Winkel kreuzten. An der Stirnseite des Dorfplatzes stand die Kirche, an der einen Längsseite die Schule, an der anderen das Gefängnis. Die Jesuiten reglementierten das Leben der Kolonisten von abends bis morgens und von morgens bis abends peinlich genau. Um fünf Uhr morgens weckte die Glocke das Dorf. Sie markierte den Beginn der Arbeit, mittags rief sie die Männer und Frauen, die auf den Feldern arbeiteten, in Dorf zurück. Um sechs aß man gemeinsam zu Abend. Und um Mitternacht läutete man die so genannte >Eheglocke<, denn da die Jesuiten wünschten, dass die Kolonisten sich fortpflanzten, ließen sie um Mitternacht leise die Glocken ertönen, damit die Bevölkerung wuchs. Das tat sie denn auch. Von 130 000 Indios in der Anfangszeit der Jesuitenkolonie wuchsen sie bis Mitte des 18. Jahrhunderts auf 400 000. Hier haben wir ein Beispiel für eine vollkommen in sich geschlossene Gesellschaft, die keinerlei Verbindung zur übrigen Welt hatte außer dem Handel und den beträchtlichen Gewinnen der Societas Jesu. In der Kolonie haben wir eine Heterotopie, die gleichsam naiv genug ist, eine Illusion verwirklichen zu wollen. Im Freudenhaus haben wir dagegen eine Heterotopie, die subtil und geschickt genug ist, die Wirklichkeit allein durch die Kraft der Illusion zerstreuen zu wollen. Und bedenkt man, dass Schiffe, die großen Schiffe des 19. Jahrhunderts, ein Stück schwimmender Raum sind, Orte ohne Ort, ganz auf sich selbst angewiesen, in sich geschlossen und zugleich dem endlosen Meer aus-

geliefert, die von Hafen zu Hafen, von Wache zu Wache, von Freudenhaus zu Freudenhaus bis in die Kolonie fahren, um das Kostbarste zu holen, was die eben beschriebenen Gärten zu bieten haben, dann wird deutlich, warum das Schiff für unsere Zivilisation zumindest seit dem 16. Jahrhundert nicht nur das wichtigste Instrument zur wirtschaftlichen Entwicklung gewesen ist, sondern auch das größte Reservoir für die Fantasie. Das Schiff ist die Heterotopie par excellence. Zivilisationen, die keine Schiffe besitzen, sind wie Kinder, deren Eltern kein Ehebett haben, auf dem sie spielen können. Dann versiegen ihre Träume. An die Stelle des Abenteurers tritt dort die Bespitzelung und an die Stelle der glanzvollen Freibeuter die häßliche Polizei.

Quelle:
Foucault, Michel:
Die Heterotopien. Der utopische Körper,
Frankfurt a. M. 2005

Tony Garnier

Une Cite Industrielle

Vorwort zur deutschen Ausgabe

Tony Garniers Cité industrielle liegt hiermit - endlich - in einer wunderbaren Ausgabe vor, und René Jullian hat eine Einführung dazu geschrieben, welche die Bedeutung des Werkes, die Umstände seiner Entstehung und seine Stellung in der Zeit nach der Jahrhundertwende so liebevoll und eingehend darstellt, wie es dem Gegenstande angemessen ist. Wenn ich dem noch etwas hinzufüge, so ist es das, was man „aus deutscher Sicht“ nennen könnte.

Das Tony Garniers Cité industrielle nun auch in Deutschland erscheint, ist schon darum zu begrüßen, weil Garnier zu den Architekten gehört, von denen jeder weiß und die doch niemand kennt. 1869 in Lyon geboren, ist Tony Garnier der Zeitgenosse von Peter Behrens und Hans Poelzig, auch der des ihm so unähnlichen Architekten aus Lyon, Hector Guimard, der ein Jugendstilkünstler gewesen ist, und nur wenige Jahre älter als Auguste Perret. In den Baugeschichten der neueren Zeit findet man stets das Bild des Bahnhofsvorplatzes, weil auf ihm eine für den Jahrhundertanfang erstaunlich große Betonplatte auf dünnen Betonsäulen sichtbar ist. Tony Garnier war offenbar das, was die modernen Architekten um 1930 einen précurseur genannt haben: einer, der früh geahnt hat, was nun glorreiche Wirklichkeit geworden ist; und man hat immer anerkannt, dass der Entwurf einer Industriestadt an sich schon ein Akt des Fortschrittes gewesen ist. Als ich aber in der gut ausgestatteten Bibliothek der Technischen Universität Berlin nach weiteren Informationen über Tony Garnier suchte, fand ich lediglich ein dünnes Bändchen: den Katalog einer Ausstellung zu Ehren seines 100. Geburtstages

in seiner Vaterstadt Lyon. — Vielleicht hat dieses Zurücktreten gegenüber Zeitgenossen wie Auguste Perret einen Grund in der Art, wie Garnier konstruiert hat. Er sagt, die Gebäude der Industriestadt seien alle aus armiertem Beton gebaut; und wenn Sie das Buch durchblättern, werden Sie schöne Betonkonstruktion finden, welche einige der großen öffentlichen Räume der Stadt überdecken (Schwimmhalle, Tafel 42, Ausstellungssaal der Kunstschule, Tafel 53). Betrachten Sie jedoch die Wände dieser großen Räume und das Äußere aller Gebäude der geplanten Stadt, so werden Sie sehen, daß das Mauern sind, massiv und flächig. Auguste Perret hat die Mauer in aktive und passive Teile zerlegt: aktiv ist das Skelett, passiv die Füllung. Perret setzte damit die alte französische Tradition vom Wesen aller Baukonstruktionen in sein Betonskelett um - die Theorie, welche schon im 18. Jahrhundert der Abb Laugier verkündet hatte und gegen die Goethe in Straßburg polemisiert hat: „Unsere Häuser“, sagt Goethe, „entstehen nicht nur aus vier Säulen in vier Ecken, sie entstehen aus vier Mauern auf vier Seiten, die statt aller Säulen sind, alle Säulen ausschließen, und wo ihr sie anflückt, sind sie belastender Überfluß“ (Von Deutscher Baukunst, 1772). Das ist schon ganz Goethisch gedacht: gegen die Zergliederung der Einheit im Dienste der mathematischen Logik. Diese aber bestimmte den Weg, den Theorie und Praxis der Architektur dann gegangen sind: von Laugier über Viollet-le-Duc, Auguste Perret bis Le Corbusier (welcher schließlich das Skelett von den Wänden trennt). Tony Garnier da- gegen arbeitet mit der Betonmauer, nicht dem Betonskelett. Das entspricht einer uralten Gewohnheit, sie reicht

bis in die römische Antike zurück. In Lyon wurde sie von alters her gepflegt - und Tony Garnier ist Lyoneser. Die neuartigen Konstruktionen in Stahlbeton in Tony Garniers „Industriestadt“ haben wir erwähnt; und Ren spricht von Garniers Gebrauch der Betonstütze und von seinen Stahlkonstruktionen. Man darf gleichwohl sagen, dass Garniers Werk als Ganzes nicht auf der Linie der Skelettarchitektur liegt. Diese aber galt in Frankreich als die Genese der neuen Architektur: man kann geradezu von einem Konstruktivismus sprechen, welcher in Frankreich die Stelle des Funktionalismus einnimmt. Und darum - auch darum - hat man Garnier stets als einen kühnen Vorwegnehmer gewürdigt, ohne die Eigenart seines Werkes anzuerkennen. - Une Cité industrielle: das ist eine Arbeit, die Garnier in Rom vorgenommen hat, nachdem er im Jahre 1899 den Grand Prix de Rome erhalten hatte. Träger des Rompreises bringen fünf Jahre in der Villa Medici zu und sind dort mit antiken Studien beschäftigt. Garniers Entwurf einer Industriestadt, von der er Skizzen bereits 1901 veröffentlicht hatte, erregte Aufsehen - und Ablehnung. Man soll aber nicht denken, Tony Garnier sei nicht an der Rekonstruktion antiker Werke interessiert gewesen. Er hat eine Rekonstruktion des römischen Tusculum versucht, wobei so mittelalterlich anmutende Architekturbilder entstanden sind, wie das mit den beiden großen Tempeln und den Straßen mit kleinen Häusern, die zu ihnen hinführen. Mehr: Garniers Gebäude der Industriestadt sind symmetrisch geplant, durchaus im Sinne der Ecole des Beaux Arts, und sie besitzen als Gebäude und als Gruppen den Reiz regelmäßiger Planung, ebenso wie sie alle den Reiz zusammenhängender Mauern besitzen. Hierzu



eine Bemerkung zu Tony Garniers Gewohnheit, früh aufzustehen und die ersten beiden Stunden jedes Tages zeichnend und malend seiner Phantasie als Architekt zu widmen. Da entstanden Innenräume, Gärten, Terrassen, auch Denkmäler. Einige seiner Architekturgemälde sind am Anfang des Bilderteils wiedergegeben. Sie wirken modern, weil sie die Dinge selbst darstellen: Mauern, Öffnungen, Räume (etwa das auf Tafel 7): ohne Schmuck. Sie bleiben jedoch Mauern, Öffnungen, Räume, sie untersuchen nicht neue konstruktive Möglichkeiten.

Tony Garnier wendet eine alte Konstruktion an, den massiven Betonbau. Er spricht von den einfachen Schalungen für diese Konstruktion, er schätzt sie schon darum, weil sie wenig kosten. Die Einfachheit der Mittel, sagt er, führe logisch zu einer großen Einfachheit des konstruktiven Geschehens und seines Ausdruckes: „Die Struktur bleibt einfach, ohne Ornament, ohne Profile, ganz nackt.“ Betrachten Sie die Bilder, und Sie werden finden, daß es beinahe so ist: keine Kapitälchen, keine Gesimse, keine Umrahmungen. Ich sage „beinahe“, weil man, selten genug, auch einmal eine dekorative Betonung findet, die der Künstler sich nicht versagen wollte. Es ist aber wirklich die Mauer, welche dominiert, selbst ein Portikus ist aus der Mauer ausgeschnitten, Stützen und Architrave liegen in der gleichen Ebene (Tafel 126). Zugegeben, es gibt gelegentlich auch runde Betonstützen, aber auch sie sind ohne Kapital und tangieren die Mauer, welche sie tragen (Tafel 133). Die Cité industrielle wurde 1899 begonnen. 1) als ist der Augenblick der Stadtentwürfe:

1898 erschien Ebenezer Howards Entwurf der „Gartenstadt“. Sogar die Einwohnerzahl der „Gartenstadt“ ist etwa die gleiche wie die der „Indus-

triestadt" (33.000 und 35.000). Übrigens sollte ja auch Howards Stadt eine Industriestadt sein, nur ist dort die Industrie der schwächste Teil. Bei Garnier ist sie der Anlaß. Kommen wir zu einem weiteren Unterschied: Howards Gartenstadt ist eine Genossenschaft, Garniers Industriestadt soll eine Form des Staats- oder Stadt-Sozialismus verwirklichen: es gibt dort keinen privaten Grundbesitz. Garnier stellt zwar ein jedes seiner Wohnhäuser in ein Grundstück, es gibt aber keine Mauern oder Zäune, die Grundstücke sind allen zugänglich, die Menschen wohnen in der Stadt, wie Garnier sagt, in einem Park. Und noch eines: die Verteilung der Energie – durchweg Elektrizität! –, Be- und Entwässerung, aber auch die Verteilung der Lebensgüter wird von der Stadt besorgt; und natürlich werden alle öffentlichen Gebäude von der Stadt errichtet und unterhalten. Es gibt ihrer erstaunlich viele, und sie sind erstaunlich groß. Man fragt sich, was eine Stadt von 35.000 Einwohnern mit einer Gruppe von Sälen anfangen soll, von denen der größte 3000 Menschen fasst, ein anderer 1000 und zwei kleine je 500. Und das sind nicht die einzigen Saalbauten. Und was tut eine solche Stadt mit einer ausgedehnten Schule der Künste und einer noch größeren Schule für industrielle Betätigungen? Diese Gebäude besetzen zentrale Positionen in der Wohnstadt. Eine Gruppe von Krankenhäusern liegt oben auf dem Hügel, auf deren terrassierten Hange die Wohnstadt gelegen ist. Abseits – im Osten – befinden sich die Fabriken. Sie liegen in der Ebene, am Fluß (natürlich). Ebenso im Osten, ziemlich weit von der Stadt entfernt, liegt der berühmte Bahnhof. – Jedes dieser Gebäude hat Tony Garnier entworfen und dargestellt. Er hat auch die verschiedenen Typen von Wohnhäusern

entworfen und dargestellt und die Mietshäuser, welche er an gewissen Stellen der Stadt zu bauen vorschlägt.

Schon diese Leistung nötigt Bewunderung ab. Man darf sich die Grundrisse dieser Wohnhäuser, der Schulen, der Versammlungs- und Theatersäle ruhig genau ansehen. Eines der Krankenhäuser oben auf dem Hügel mutet an, als sei es um 1930 entworfen worden (Tafel 68). Welche Freude es bereitet, diese Zeichnungen zu studieren, werden Sie erleben. Gewiß, Sie werden auch einiges auszusetzen haben: es handelt sich um eine Idealstadt und die Ideale, welche der Entwurf verfolgt, werden an einigen der großen öffentlichen Gebäude in Inschriften verkündet. Garniers eigene bewundernswert knappe Darstellung der Industriestadt endet mit den Worten: „Voici le programme de l'Etablissement d'une cité où chacun se rend compte que le travail est la loi humaine et qu'il y a assez d'id dans le culte de la beauté et la bienveillance pour rendre la vie splendide.“ („Dies, in Kürze, ist das Programm für die Errichtung einer Stadt, in der es jedem bewußt ist, daß das menschliche Gesetz Arbeit heißt, daß jedoch der Kult des Schönen und das gegenseitige Wohlwollen genügen, um das Leben herrlich zu machen.“)

Ein schönes Programm – aber anstrengend: ich sagte schon, daß keiner dort einen eigenen Garten hat. Da ziehe ich Howards Gartenstadt vor und sogar die Industriedörfer solcher Unternehmer wie Cadbury. Der eigene Garten trägt viel zur Lebensfreude arbeitender Menschen bei, abgesehen davon, daß man dort Gemüse anbauen kann. Ich finde in seinem Plan auch keine Läden. Und ob es wirklich eines jeden arbeitenden Menschen Wunsch

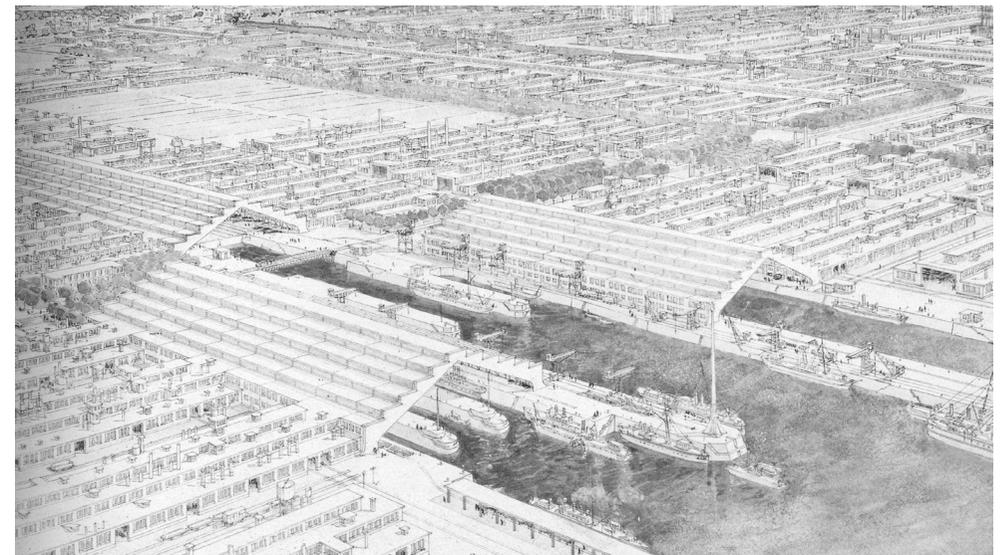
ist, ständig in den großen Auditorien sich zu bilden, sich geistig zu bereichern, sich zu idealisieren, weiß ich auch nicht so recht. – Zu Garnier zurückzukehren: 1904 war seine Cité industrielle fertig, sie wurde aber erst 1917 veröffentlicht (!). Damals aber hatte Tony Garnier schon lange in seiner Stadt Lyon in dem Bürgermeister, Edouard Herriot (er ist auch Premierminister gewesen), einen Mächtigen gefunden, der ihn verstand und es ihm ermöglicht hatte, Teile aus seiner Cité industrielle zu realisieren: so das Krankenhaus der Grange Blanche, das Stadion, den Schlachthof. Garnier hat auch in der Nähe von Lyon einige Villen gebaut, die größeren Wohnhäusern der „Cité“ ähnlich sehen.

Außerhalb von Lyon ist sein bedeutendster Bau das Rathaus von Boulogne – Billancourt bei Paris (1931–34). Übrigens hat Tony Garnier seit 1912 in Lyon gelehrt, und Schüler bezeugen, dass er ein wunderbarer Lehrer gewesen ist, was ich gerne glaube.

Quelle:

Garnier, Tony:

*Die ideale Industriestadt, Une cité industrielle, 1904/1917, deutschsprachige Ausgabe mit einem Text von René Jul-
lian + einem Vorwort von Julius Posener, S. 7-8
Tübingen 1989*



Johannes Göderitz Roland Rainer Hubert Hoffmann

Die gegliederte und aufgelockerte Stadt

Große Massen von Menschen kann man organisieren, indem man sie in kleinere, übersehbare, einander über- und untergeordnete Einheiten, Gruppen usw. aufgliedert. Entscheidend für den Erfolg ist dabei die Übersichtlichkeit der Gliederung nach menschlichem Maßstab. Der Zuordnung gleicher Teile zueinander ist aus psychologischen Gründen eine verhältnismäßig enge Grenze gesetzt, weshalb Gruppen gleichwertiger Einheiten stets wieder unter sich zu einer höheren Einheit zusammengeschlossen werden müssen. Die schulische und Verwaltungsgliederung verwendet solche Einheiten, die stets überschaubar bleiben.

Wie die Masse der Menschen durch Gruppierung und Gliederung organisiert und übersichtlich gemacht wird, so kann auch der Stadtraum, die Masse der städtischen Baugebiete als das bauliche und räumliche Gefäß des menschlichen Lebens, nur durch Gliederung in überschaubare Einheiten geordnet, d.h. "organisiert" werden. Das bedeutet grundsätzlich die Aufgliederung der großen Masse großstädtischer Baugebiete, wie überhaupt jedes größeren, nicht einfach übersehbaren Stadtgebildes in mehrere in sich abgeschlossene Stadtbezirke, Stadtzellen, Nachbarschaften usw., die deutlich voneinander abzutrennen sind, bis zu einem gewissen Grade zu einem Eigenleben fähig sein und sich trotzdem in ihrer Gesamtheit zu einem größeren Ganzen fügen müssen.

Die Größe der einzelnen städtebaulichen Einheit wird sich nach den verschiedenen Bedürfnissen des städtischen Zusammenlebens zu richten haben, muß also möglichst mit den verwaltungsmäßigen, schulischen, wirtschaftlichen und kulturellen Organisa-

tionsformen übereinstimmen. Je nach den besonderen örtlichen und zeitlichen Verhältnissen wird bald der eine, bald der andere Gesichtspunkt mehr im Vordergrund stehen, so dass die richtige Größe einer Nachbarschaft, einer Stadtzelle oder eines Stadtbezirkes sich von Fall zu Fall ändern kann. Immerhin tauchen bestimmte charakteristische Größenordnungen auf verschiedenen Gebieten gleichzeitig auf und geben damit gewisse Anhaltspunkte auch für eine geeignete städtebauliche Gliederung. Wenn man versuchen will eine Stadt sinnvoll aufzugliedern, so dass immer mehrere kleinere Einheiten zu einer größeren zusammengeschlossen werden, wird die Bestimmung einer kleinsten, zu ausgesprochenem Eigenleben fähigen Einheit eine wichtige Voraussetzung bilden. So entspricht eine städtebauliche Einheit von rund 1000 bis 1500 Wohnungen = 4000 bis 6000 Einwohnern etwa dem Einzugsbereich einer 16klassigen Volksschule. Aus dem englischen "neighbourhood" abgeleitet, hat man eine solche Einheit "Nachbarschaft" genannt und zur Grundlage städtebaulicher Organisation gemacht. Als selbständige Einheit würde sie eine kleinere Landstadt bilden; sie wird auch als Teil einer größeren Einheit nicht nur einer Schule, eines Kindergartens, Jugendheims und in einer Kirche als kulturellem Mittelpunkt bedürfen, sondern auch das Kleingewerbe und die Läden des täglichen Bedarfs vereinigen, also eine kleinste Zelle mit ausgeprägtem eigenem wirtschaftlichen und kulturellem Leben darstellen.

Zur Aufnahme eigener Verwaltungsdienststellen reicht die Nachbarschaft aber nicht aus. Auch bei einer dezentralisierten, bewußt volksnahen Verwal-



tung entsteht ein Verwaltungsbezirk mit eigenen Dienststellen erst aus dem Zusammenschluß von etwa 9000 bis 12000 Wohnungen mit etwa 40000 bis 50000 Einwohnern. Diese größere Einheit, der in letzter Zeit besonders von Verwaltungsfachleuten Bedeutung beigemessen wird, all als wichtige Größe in der folgenden Untersuchung als "Stadtbezirk" städtebaulich verkörpert werden.

Außerdem wird sich eine Untergliederung als zweckmäßig erweisen, etwa derart, dass zwischen der Nachbarschaft und dem Stadtbezirk eine mittlere Einheit von rund 4000 Wohnungen = 16000 Einwohnern eingeschaltet wird, die der Einzugsbereich der Haupt- oder Oberschule ist und "Stadtzelle" heißen soll; als selbständige Einheit würde sie etwa eine Kreisstadt bilden. Diese Art der Gliederung kann nach oben und unten fortgesetzt werden, indem einerseits die Nachbarschaft in 4 Einheiten zu je 250 Wohnungen mit einigen eigenen Läden unterteilt, andererseits mehrere Stadtbezirke zu einem Stadtteil zusammengeschlossen werden. So entsteht eine übersichtliche Gliederung in Dreier- und Vierereinheiten: 4 Nachbarschaften bilden eine Stadtzelle, 3 Stadtzellen einen Stadtbezirk, 4 Stadtbezirke einen Stadtteil usw.

Im folgenden soll untersucht werden, wie sich der städtische Lebensraum im Rahmen einer solchen Gliederung am zweckmäßigsten gestalten lässt, so dass sowohl das Stadtgebilde als Ganzes als auch jeder Einzelteil seine Aufgaben mit dem geringsten Aufwand in der besten und gesündesten Weise erfüllen kann.

Die Aufgliederung der Städte und eine klare räumliche Trennung der einzelnen Glieder durch Grüstreifen ist aus verschiedenen Gründen vorteilhaft.

Auf diese Weise ist es nicht nur möglich, den Bedarf an Sport- und Spielplätzen u. dgl. in nächster Nähe der Wohnungen zu befriedigen, sondern auch jede Stadtzelle mit einer Zone intensiver Landwirtschaft, mit Erwerbsgärtnereien oder besser noch mit Nutzgärten der Bewohner zu umgeben. Wird so nicht nur das bebaut, sondern auch das unbebaute Gebiet wieder als wertvoller Teil des städtischen Lebensraums gewertet, so ergeben sich aus der Eigenart der Landschaft für eine biologisch verantwortungsbewußte Stadtplanung wichtige Hinweise. Die charakteristischen Landschaftszüge, Höhen und Niederungen, Täler und Flußläufe, werden als natürliche Nichtbaugebiete den Verlauf der Trennenden Grünzüge mitbestimmen. Dann geht die Landschaft nicht mehr im Häusermeer unter, sondern zieht sich in ihren bezeichnenden Linien durch das Stadtgebiet hindurch. Die Wasserläufe können, statt kostspielig eingerührt zu werden, in vielen Fällen das Oberflächenwasser auch der bebauten Gebiete aufnehmen, so dass der Wasserhaushalt der Natur und damit das natürliche Klima als wichtige Grundlage der pflanzlichen, tierischen und menschlichen Lebens auch in der Stadt ungestört erhalten bleibt. Aus der sterilen Wüste oder Steppe der Stadt wird dann eine lebensvolle "Stadtlandschaft".

Die aus vielen bekannten Gründen erwünschte Trennung der Industrie- und Bahnanlagen, Hauptverkehrsstraßen usw. von den Wohnbaugebieten entstehen aus den alten Forderungen, die Belästigung der dort wohnenden Menschen durch Lärm, Rauch und Abgase zu vermeiden. Die Trennung der Verkehrsanlagen von den Wohnbaugebieten findet allerdings durch wirtschaftliche Bedürfnisse ihre Grenzen; das gilt besonders vom Personenbahnhof,

der möglichst nahe am Stadtkern liegen soll (Bild 10).

Wenn die einzelnen Glieder einer Stadt als weitgehend selbständige, in sich abgeschlossene Zellen in die Landschaft eingebettet werden, folgt daraus, dass sie auch in Bezug auf Wasser- und Energieversorgung, Abwasser- und Abfallverwertung usw. als selbständige Einheiten behandelt werden können. Jedenfalls sollte sorgfältig geprüft werden, ob die Zentralbetriebe wirklich immer die günstigsten sind. Müll und andere Abfälle werden dann nicht über riesige Strecken geleitet und endlich in Mammutanlagen vernichtet, sondern an Ort und Stelle der Stadtwirtschaft dienstbar gemacht, z.B. durch Verarbeitung in kleinen, sparsam arbeitenden Erdwerken, durch Gewinnung von Methangas u. dgl. Dadurch wird die Stadtwirtschaft einfacher, sparsamer und unempfindlicher gegen Störungen.

Vor allem wird die Selbständigkeit der einzelnen Stadtglieder in den Bauten für das gemeinschaftliche öffentliche Leben ihren äußeren Ausdruck finden. Als Mittelpunkt überschaubarer Stadtgebiete werden sie selbst bei bescheidener Gestaltung zu der ihnen gebührenden Wirkung kommen, besonders dann, wenn ihnen die kennzeichnenden landschaftlichen Punkte vorbehalten bleiben. Mit Recht kann auch hier auf die alten kleinen und mittelgroßen Städte hingewiesen werden, in denen die öffentlichen Bauten die niedrige Wohnbebauung überragen und wirkliche Dominanten sind. Historische Anknüpfungen und Vergleiche sind sehr wohl am Platze, wenn es sich um die gleichen Maßstabsverhältnisse handelt (Bild 46). So wichtig die Trennung der einzelnen Stadtzellen und die Förderung ihres Eigenlebens ist, so notwendig ist andererseits

ihre Verbindung zu einem übergeordneten Ganzen. Der moderne Schnellverkehr macht die enge Verbindung auch innerhalb eines gegliederten und aufgelockerten Stadtgebietes möglich. Die Kraftfahrzeuge können sogar erst in weiten Räumen ihre Vorzüge voll entfalten. Straßenbahn, Schnellbahn und Kraftwagen verlieren durch Haltestellen und Kreuzungen viel mehr an Zeit und Kraft als durch weite Entfernungen. Ihre Leistungsfähigkeit fällt mit steigender Zahl der Haltestellen und Straßenkreuzungen und hängt von ihnen viel stärker ab als von der Länge der freien Strecke. Schnellverkehr bedarf überdies eines eigenen, von anderen Verkehrsteilnehmern und von der Bebauung möglichst getrennten Bewegungsraumes. Verkehrsbänder für Schnellverkehrsmittel werden daher oft vorteilhaft an den Grünstreifen liegen, die die Stadtzellen voneinander trennen, und sollen nur an bestimmten Punkten mit deren örtlichem Verkehrsnetz verknüpft sein.

Bietet so die gegliederte Stadt weit günstigere Voraussetzungen für hohe Verkehrsleistungen bei geringem Zeit- und Energieaufwand als die konzentrisch aufgebaute, geballte Stadt (Bild 4,1) mit ihrem allzu engmaschigen Verkehrsnetz, ihrem gemischten Verkehr in einem gemeinsamen schlauchartigen Straßenraum, so wird andererseits – und das ist besonders wichtig – das Verkehrsbedürfnis in einer organisch gegliederten Stadt verhältnismäßig gering sein. Durch Verminderung der Verkehrsbedürfnisse aber werden alle Verkehrsschwierigkeiten an der Wurzel gefaßt. Wohnungen und Gemeinschaftsanlagen aller Art sind einander in der organisch gegliederten Stadt von vornherein so zugeordnet, dass möglichst viele

Wege zu Fuß zurückgelegt werden können. Das kann auch für die Wege im Berufsverkehr gelten, wenn es gelingt, jeder Stadtzelle oder jeder Gruppe solcher Zellen auch eigene Arbeitsstätten zuzuordnen, was bei den zahlreichen nichtstörenden Industrie- und Gewerbebetrieben, Büros u. dgl. Durchaus im Bereich des Möglichen liegt. Trotzdem muß im Interesse möglichst vielfältiger wirtschaftlicher und kultureller Verflechtung und weitgehender Auslese stets auch die Möglichkeit geschaffen oder gehalten werden, alle Wohn- und Arbeitsstätten und sonstige wichtige Punkte der Stadt miteinander zu verbinden. Ein gegenseitig sich ergänzender Verkehr von entfernteren Wohn-, Arbeits- und Kulturstätten ist günstiger als der heutige Stoßverkehr zu Stadtmitte mit seinem unvermeidlichen Nebeneinander von Leerlauf und Überfüllung. Der Verkehr der aufgelockerten, gegliederten Stadt pendelt mehr gleichwertig nach verschiedenen Richtungen zwischen den gleichwertigen Stadtzellen, kann also in jeder Richtung annähernd gleich stark sein. Die aufgegliederte Stadt ist daher weder >verkehrsfeindlich< noch >verkehrsbesessen<. Sie wertet den Verkehr als dienendes Hilfsmittel zur Ergänzung ihrer gesunden räumlichen Ordnung, zur Erweiterung ihres Lebens- und Wirtschaftsreiches. Die verschiedenen Verkehrsarten erhalten hier eigene voneinander getrennte Bewegungsräume. In dem weitmaschigen Netz anbaufreier Verkehrsbänder fließt auch stärkster Kraftverkehr jeder Art unbehindert, ohne seine Unruhe in die Wohngebiete zu tragen, wo ein engmaschiges Netz leichter Geh- und Radwege ruhigem Wohnverkehr mit seinem menschlichen Maßstab und Tempo dient. Die Gliederung der Stadt in klar voneinander ge-

trennte Wohn- und Industriegebiete, Verkehrsbänder usw. gewährleistet jedoch allein keine ausreichende Sicherheit vor den Gefahren der Großstadt, ebenso wenig wie sie alle Anforderungen an ein gesundes Stadtleben erfüllt. Darüber hinaus ist auch die **A u f l o c k e r u n g** des bebauten Gebietes nötig:

Der Begriff >Auflockerung< ist allerdings nicht eindeutig genug, und es sind diesbezüglich gerade in letzter Zeit schwerwiegende Mißverständnisse entstanden: Z.B. wird die Auffassung vertreten, als ob Wohnhochhäuser, zwischen denen etwas größere Zwischenräume freigehalten werden als zwischen viel niedrigeren gewöhnlichen Häusern, zur >Auflockerung< beitragen. In Wirklichkeit ist die Zahl der Wohnungen und Bewohner auf der Flächeneinheit – die Besiedlungsdichte – durch solche Bauten fast immer, und meistens sogar sehr erheblich erhöht worden. Die Beanspruchung der freien Flächen durch den Verkehr, Erholungsbedürfnisse usw. wird dementsprechend erhöht; die >Auflockerung< ist also nur eine bauliche, nicht aber städtebauliche und meist auch keine hygienische. Man sollte, solange die Besiedlungsdichten locker angeordneter Hochhäuser über dem erwünschten Maße bleiben, von **u n e c h t e r A u f l o c k e r u n g** – von echter Auflockerung nur dann sprechen, wenn die Besiedlungsdichten so niedrig bleiben, daß die gerechten Bedürfnisse der Bewohner nach Besonnung, nach Erholungsraum beim Hause, ferner die Verkehrsbedürfnisse usw. voll erfüllt werden können (Bild 12). Wenn die Zahl der Wohnungen auf der Flächeneinheit unabhängig von Bauungsweise und Geschoszahl immer annähernd gleich bleiben soll, müssen die Gebäude um so größere Abstände vonei-

inander halten, je höher sie sind. Die Bebauung muß also um so lockerer sein, je höher sie ist, und darf um so dichter sein, je niedriger sie ist. Auch durch Geschoßhäufung wird demnach kein Gewinn im Sinne höherer Ausnutzung erzielt. In einer solchen Forderung grundsätzlich gleicher Wohnungsdichte kommt im Grunde nichts anderes zum Ausdruck als der an sich selbstverständliche Anspruch aller Bewohner auf ein gleiches Maß an Freiraum, wie ihn weitschauende Städtebauer und Wohnungspolitiker schon seit den Anfängen der ungesunden Ballung immer wieder verteidigt haben. Trotzdem bedeutet diese Forderung eine vollkommene Umkehrung der heute üblichen Bauordnung, nach denen merkwürdigerweise mit steigender Geschoßzahl auch die Baudichte wächst und umgekehrt (Bild 6). Eine solche annähernd gleichmäßige Ausnutzung wird sich aus günstig auf die Bodenpreise auswirken. Das geeignete Maß und die beste Art der Auflockerung wird nur unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Gesichtspunkte vom umfassenden städtebaulichen Standpunkt gefunden werden können. Schon seit etwa 30 Jahren wird z.B. der geschlossene Baublock abgelehnt und die Öffnung der schmalen Blockseiten empfohlen. Dieser Übergang vom geschlossenen Block zur Reihe oder Zeile beschränkter Länge wird angestrebt, um eine gleichmäßige Besonnung der Wohnung und eine klare Grundrißbildung zu erreichen. In ähnlicher Weise kommen die neuesten Untersuchungen über die Besonnung zu dem Ergebnis, dass eine ausreichend intensive Sonnenbestrahlung aller Wohnungen nur dann gesichert ist, wenn der Abstand der Gebäude je nach der Lage zur Himmelsrichtung nicht geringer ist als das 1 1/2- bis 2 1/2fache ihrer Höhe.

Diese Hinweise auf eine obere Wohnungsdichte, auf Gebäudeabstände und Besonnung, auf die Frage Block oder Zeile sagen aber über die Eigenschaften der Wohnbebauung noch zu wenig aus. Hier handelt es sich um die Gestaltung des Lebensraumes der Familie als der grundlegende Zelle im wirtschaftlichen und sozialen Gefüge der Städte, damit auch um eine biologische Frage.

Hausformen und Freiflächen

An die Wohnung als die kleinste, aber wichtigste und im wörtlichen Sinne maßgebende Zelle werden grundsätzlich die für die ganze Stadt geltenden Forderungen zu stellen sein: höchste Leistung in jeder Hinsicht, insbesondere beste Eigenschaften bei geringstem Aufwand und gesunde räumliche Ordnung statt kostspieliger und umständlicher Verbesserung entarteter Formen. Denn darum handelt es sich, wenn seit Jahrzehnten aus der Mietkaserne der Gründerzeit durch Weglassen der Hinter- und Seitenflügel der moderne Mietblock, aus ihm die mehrgeschossige Zeile geworden ist, während die >Villa< der Jahrhundertwende zum freistehenden Eigenheim verkümmerte. Man vergißt dabei allzu leicht, dass bis um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die meisten Städte ganz überwiegend aus gereichten Einfamilienhäusern verschiedener Formen und Größen je nach dem Beruf und den sonstigen Bedürfnissen ihres Besitzers bestanden haben. Eine echte Erneuerung des Wohnungswesens und damit endlich eine wirkliche Lösung der Wohnungsfrage wird auch heute nur möglich sein, wenn zuerst nach den Bedürfnissen der Bewohner gefragt wird und aus diesen Bedürfnissen jene

Hausformen entwickelt werden, die dem Alter, dem Beruf, dem Familienstand und dem Einkommen der Bewohner entsprechen. Statt langsamer Verbesserungen alter Formen ist eine neue Entwicklung heutiger Formen aus heutigen Bedürfnissen nötig. Allgemein wird anerkannt, dass für Familien mit Kindern Einfamilienhäuser mit kleinen Wohngärten oder Wohnhöfen die beste Form sind, wobei das rein ebenerdige Haus unbestritten das Optimum darstellt. Für alle Leute sind ebenfalls möglichst ebenerdige Kleinstwohnungen die günstige Form. Für Junggesellen und kinderlose Paare werden dagegen kleine und mittlere Wohnungen in höheren Häusern mit günstiger Verkehrsanbindung zu Kultur- und Bildungsstätten die geeignete Form sein; solche Wohnungen können sehr sparsam in niedrigen Laubenganghäusern, mit wesentlich höherem Aufwand in Punkthäusern oder dgl. Entstehen. Derzeit dominiert in den kontinental-europäischen Großstädten die gartenlose Klein- und Mittelwohnung in viergeschossigen Großhäusern, also eine Form, die den hier geschilderten wirklichen Bedürfnissen nicht entspricht, und der Bedarf an solchen Häusern ist jedenfalls bei weitem gedeckt, während jene Hausformen, die den differenzierten Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen, meist noch fehlen. Ein Wohnbauprogramm, das die reale Befriedigung realer Bedürfnisse zum Ziele hat, wird zuerst nach der Zusammensetzung der Bevölkerung nach Altersklassen, Familienstand und Beruf und nach der Art des Wohnungsbestandes fragen müssen: Aus der Differenz zwischen der Substanz und den Bedürfnissen ergibt sich der wirkliche Bedarf. Abgesehen davon muß die Wirtschaftlichkeit eine

Hausform immer auch danach beurteilt werden, ob und welche Ergänzungsflächen sie braucht, welche Freiflächenbedürfnisse sie bedingt. So entsteht z.B. durch gartenlose Wohnungen in Großhäusern bei vielen Bewohnern das Bedürfnis nach Ergänzungsflächen durch Kleingärten, durch größere gemeinschaftliche Spielplätze für Kinder, öffentliche Grünflächen usw., von den Erholungsfahrten ins Freie und der oft sehr bedenklichen Beanspruchung der Landschaft durch Wochenendkolonien usw. ganz abgesehen.

Wie bei der organisch aufgegliederten Stadt die unbebauten Gebiete als ebenso wichtige Teile des Lebensraums gewertet werden müssen wie die bebauten Gebiete, so gewinnen bei fortschreitender Auflockerung der Wohnbebauung auch die Freiräume zwischen den Häusern immer größere Bedeutung:

1. Die unbebauten Teile der Grundstücke werden bei aufgelockerter Bebauung wesentlich größer als bisher; sie werden an Ausdehnung die bebauten Flächen einschließlich der Verkehrsflächen übertreffen, so dass der größere Teil der Stadt natürlicher Erdboden bleibt, dessen Nutzung damit schon aus wirtschaftlichen Gründen sehr ins Gewicht fällt. Die unbebauten Teile der Grundstücke werden bei parkartiger Gestaltung hohe Belastungen für Pflege und Erhalten verursachen. Die Pflege jedes Quadratmeters solchen Geländes durch Berufsgärtner kostet jährlich etwa 0,50 DM. Umgekehrt können auf denselben Flächen, wenn sie den Bewohnern als Nutzgärten dienen, Obst und Gemüse in Mengen geerntet werden, von denen die Ernten der Kleingärtner einen Begriff geben: Trotz der langen Wege zwischen Wohnung und

Gärten haben z.B. in Deutschland 1 ½ Millionen Kleingärtner auf 1/3 v.H. des landwirtschaftlichen Bodens Deutschlands 12 v.H. der gesamten Gemüse- und 14 v.H. der gesamten Obsternte und damit ebensoviel Gemüse wie die gesamten Niederlande geerntet. Man vergleiche die Hundertsätze der bebauten Flächen mit denen der Ernten, um zu erkennen, wie erstaunlich hoch die Erträge nebenberuflichen Gartenbaues auch auf kleinsten Flächen sind. Die Ernten der Kleingärtner beweisen ebenso wie die der Kleinsiedler, dass eine weitgehende Selbstversorgung der Städte mit Obst und Gemüse durchaus möglich wäre.

2. Für gärtnerische Erträge wird gute Besonnung der Freiräume besonders wichtig sein; sie erhöht aber auch den gesundheitlichen Wert der Wohngärten sehr. Im Gegensatz zu der häufig untersuchten und berücksichtigten Besonnung der Wohnung ist die Besonnung der Gärten bisher wohl überhaupt nicht beachtet worden. Sie gewinnt aber für einen biologisch aufgefaßten Städtebau und mit fortschreitender Auflockerung immer größere Bedeutung. Im Auftrage der Städtebauakademie ist die Besonnung der Gärten bei verschiedener Stellung und Höhe der Häuser genau untersucht worden (Bild 13 bis 15).

>Der Querschnitt ist durch die Hauszeilen gegeben, und die Besonnungsmenge, welche die bepflanzte Gartenfläche trifft, wurde der Anschaulichkeit halber nicht als eine abstrakte Kurve gezeichnet, sondern sie erscheint gleichsam als oberste Begrenzungslinie eines Pflanzenwuchses, den man sich als sichtbare Wirkung der zugeflossenen Sonnenenergie vorstellen kann. Und man wird gewahr, wie in der Nordsüdzeile die Besonnung in der Gartenmitte den größtmöglichen Wert erreicht und

an der Hauswand etwa die Hälfte davon beträgt. Liegt hingegen die Zeile in Ostwestrichtung, dann treten an der Südseite des Gartens große Schatten auf. Hierbei ist die Beschränkung auf ganz wenige Maßstriche geboten. So wurden dann zwei Stichtage gewählt, an denen die Gartenbesonnung besonders kennzeichnend erscheint, und zwar der 21. April und der 21. Juni. Die Besonnungsmenge, die wir schätzungsweise noch als ausreichend für den Pflanzenwuchs empfinden, wurde mit 20 Sol/m² Gartenfläche angenommen (Erfahrungsmessungen darüber fehlen noch), denn 20 Sol entspricht annähernd 3 Std. vollem Sonnenschein.

Demnach ist bereits aus diesen wenigen Beispielen ersichtlich, dass bei Ostwestzeilen die Gartenfläche im Schatten der Südwand geringer besonnt wird. Der anteilige Sonnenverlust ist dabei beim fünfgeschossigen Haus rund 50 v.H. größer als beim zweigeschossigen Haus. Somit hat der Flachbau die günstigere Gartenbesonnung. Dieses Urteil ist auch richtig, wenn die Meßstufe (20 Sol) und der Stichtag (21. April bzw. 21. Juni) in gewissen Grenzen verändert werden, und es gilt auch bei veränderten Geschoß- und Gebäudehöhen. Es kann daher als eine Veranschaulichung des Sonnenvorgangs dienen.<

Eine bisher merkwürdigerweise kaum beachtete >Schattenseite< hoher Häuser ist also der lange Schatten, den sie werfen. Die stärkere Beschattung der Gärten am Fuße hoher Häuser wirkt sich um so stärker aus, je mehr sich die Hausreihe oder Zeile aus der Nordsüd- in die Ostwestrichtung dreht. Das Bild zeigt, dass der breite Schatten an der Nordseite fünfgeschossiger Zeilen die Gärten der nördlich anschließenden Zeilen schwer schädigt; der Schat-

ten zweigeschossiger Zeilen bleibt dagegen so schmal, dass er nur auf Vorgarten und Wohnweg fällt, den Gärten aber nicht nachteilig ist.

3. Jede Wohnung gewinnt durch die unmittelbare Verbindung mit einer Freifläche außergewöhnlich an Wohnwert, und sei es nur, daß kleinere Wohnungen durch einen kleinen Garten als >grüne Stube< aufs wirksamste ergänzt werden. Wenn größte Wohnungspolitische Leistungen erzielt werden sollen, wird man nicht darauf verzichten, die Wohnflächen durch Verbindung mit einem Hausgarten mit geringem Aufwand an Arbeit und Material wesentlich zu vergrößern. Umgekehrt kann man durch Einbeziehung eines kleinen Gartens das notwendige Mindestmaß an Wohnfläche herabsetzen. Dazu kommt, dass diese Art, die Wohnfläche zu vergrößern, für die Gesundheit der Bewohner, insbesondere der Kinder, notwendig ist. Ein Arzt schrieb:

>Ein Kleinkind bedarf unbedingt einer leicht erreichbaren und jederzeit zur Verfügung stehenden Gelegenheit zum Aufenthalt im Freien, im Garten. Keine im späteren Lebensalter einsetzende turnerische und sportliche Betätigung oder sonstige körperliche Ertüchtigung kann ersetzen, was dem Säugling und dem vorschulpflichtigen Kinde an körperlicher, geistiger und seelischer Entwicklungskraft durch den Mangel des Aufenthaltes im Freien entgangen ist. Aber auch das größere Kind, der Jugendliche und der im Erwerbsleben stehende Erwachsene, vor allem aber auch die werdende Mutter, kurzum alle Lebensalter bedürfen dieser Umgebung in größerem oder geringerem Maße.< (Hamburger)

4. Wir haben allen Grund, in einer lebendigen Beziehung der Menschen zur Natur, zur Landschaft und zum Boden eine wichtige Voraussetzung für die Gesundheit und die Entwicklung der Lebenskraft zu sehen. Nach den Ergebnissen der bayerischen Familienstatistik von 1939 bestehen allgemeingültige unmittelbare Beziehungen zwischen Bodenbewirtschaftung und Kinderzahl: >Die Kinderzahl der Ehen mit Bodenbesitz ist in allen Ehegruppen größer als in den entsprechenden Ehegruppen ohne Bodenbesitz.<

Dabei erscheint die vielfach umstrittene Frage, was bei diesen Beziehungen Ursache und Wirkung sei, belanglos gegenüber der ohne weiteres einleuchtenden Tatsache, dass Wohnungen, die unmittelbar durch einen Garten ergänzt werden, einen günstigeren Lebensraum besonders für Familien mit Kindern bilden als Geschoßwohnungen, wenn diese auch noch so gut belichtet oder besonnt und technisch noch so hochwertig ausgestaltet sind.

>Kinder wollen und müssen sich austoben, das ist ihr gutes Recht, in dem man sie nicht allzu sehr verkürzen soll. Was bedeutet aber das in der Stockwerkswohnung u. U. ein Übermaß an Nervenverbrauch für die Eltern und ein Verdrüß mit mehr oder weniger freundlichen Nachbarn über und vor allem unter der kinderreichen Familie. Oder man denke an die Strapazen, die eine Mutter täglich auf sich nehmen muß, wenn sie ihr Kleinkind samt Kinderwagen vom 3. oder 4. Stock zur Straße bringen will, im Vergleich zu den Annehmlichkeiten des Eigenheims mit Garten.<

5. Die enge und unmittelbare Verbindung der Wohnung und damit des Bewohners mit einer eigenen, wenn auch kleinen Freifläche ist ein uraltes Bedürf-

nis, das bei den meisten Völkern ist. Man denke an das griechische, römische, an das chinesische oder japanische Wohnhaus, an das >my home is my castle< des Engländers. Der eigene kleine Raum unter freiem Himmel ist ein Sinnbild der persönlichen Freiheit und Selbständigkeit, aber auch eine Quelle der Gesundheit. Die Niederlande haben trotz stärkster Verstädterung und Vergrößtädterung ein großes Bevölkerungswachstum: die bereinigte Geburtenziffer liegt um 16 v.H. höher als es für die Bestandhaltung nötig ist. Gleichzeitig besitzen sie aber den weitaus größten Teil von Einfamilienhäusern. 70 v.H. der niederländischen Bevölkerung wohnt in Einfamilienhäusern, der weitaus größte Teil davon in schmalen kleinen Reihenhäusern auf 100 bis 300 qm großen Grundstücken. Im Gegensatz dazu zeichnet sich Schweden, das durch seine modernen, mit allem Komfort ausgestatteten Wohnhochhäuser bekannt ist, durch eine sehr niedrige Geburtenziffer aus (Bild 16).

Quelle:
Göderitz, Johannes; Rainer, Roland und Hoffmann, Hubert:
Die gegliederte und aufgelockerte Stadt,
1957

Dieter Hofmann-Axthelm

Die dritte Stadt

Parzelle

Die Parzelle ist die kleinste operative Einheit der Stadt – wohlgermerkt: der europäischen Stadt. Das es Städte ohne Parzellierung lange vor der ersten Parzellenstadt gab und daß es sie heute wieder gibt, steht außer Frage. In Frage steht vielmehr unser Anspruchsniveau: Was wir unter Stadt verstehen und was wir von ihr wollen. Die Erfindung der städtischen Parzelle gehört zusammen mit der der Rechtsperson und einer von freien Grundeigentümern demokratisch geregelten Politik. Die Parzellenstruktur war zweieinhalb Jahrtausende lang die Bedingung eines auf diesem europäischen Luxus bestehenden städtischen Lebens. Zu ihrer Abschaffung sollte mehr verlangt sein als zeitweilige bauwirtschaftliche Interessen. Daß es den Übergang zur Vergesellschaftung von Grund und Boden in absehbarer Zeit geben wird, ist nicht zu sehen. Ein solcher Übergang müßte auch keineswegs zwingend zur Aufhebung der Institution Parzelle führen, wenigstens nicht, bevor nicht alle von ihr erfüllten Aufgaben nachweisbar auf andere und bessere Art von einem neuen Trägerniveau erfüllt werden können. Was wir dagegen heute als stadtplanerische Praxis haben, ist die stellvertretende Abschaffung der Parzelle, ohne Vergesellschaftung von Grund und Boden und ohne einen Träger auf höherem Niveau, der die Aufgaben der historischen Parzelle übernehme. Die Parzelle ist, als städtisches Grundstück, im europäischen Stadtsystem das den Stadtzusammenhang stiftende Bindeglied zwischen Stadtanlage und Haus. Dass sie operativ ist, heißt, daß sie Wirkung sowohl nach innen wie nach außen entfaltet: Sie besorgt einerseits die Abbildung des

Gesamtzusammenhanges einer Stadt auf die einzelne Behausung; sie leistet andererseits die funktionale Beziehung des Gesamtplans auf die Typologie des einzelnen Gebäudes. Die Parzelle ist dabei kein bloßes Scharnier, vor allem kein Neutrum zwischen den scheinbar potenten Eckdaten Stadtplan und Gebäude – sie ist der Taktgeber des Stadtzusammenhanges, von dem die morphologisch auffälligen Eckdaten funktional ab hängig sind. (Die Unwahrscheinlichkeit dieser Aussage beschreibt nur die Entfernung der heutigen Planungstechnik von der Stadt.) Die archaische Stadt ist eine Mauer, die eine ungeformte Masse dicht an einander gedrängter, ineinander verschachtelter agrarischer Gehöfte enthält, Aufreihungen von Wohnzellen um einen Hof herum, Cluster von Einraumhäusern. Diese Stadt besteht noch aus dem unvermittelten Nebeneinander zweier Ordnungen: die Stadtanlage insgesamt als ummauerte Form im Land, und den sich ebenso autonom im Innenbereich, als ummauerte, geschlossene Räume entwickelnden Gehäusen, gleichsam Städte im kleinen. Zwischen beidem herrscht noch keine autonome Räumlichkeit. Der Unterschied der griechischen Stadt ist nicht ohne weiteres sichtbar und weder einfach eine Frage des Stadtplans noch der Stadtgestalt. Der Stadtaufbau von Athen besaß, soweit bekannt, keinerlei Planungsmerkmal: öffentliche und Wohnstadt lagen nebeneinander, die Wohnstadt war eng und verwirklicht. Der Unterschied liegt nicht an sich in einem höheren Maße erreichter Rationalität und Abstraktion der Stadtanlage. Er liegt im politischen Ausgangspunkt, dem genossenschaftlichen Aufbau der Stadt. Dieser verlangt Beteiligung der Stadt-

bürger nicht nur an der Herrschaft, sondern auch an deren Grundlage, dem Landbesitz. Damit wurde zum Ausgangspunkt die Ausweisung der Parzellen, nicht mehr Mauer und einzelnes Haus. Aus der Verteilungstechnik er wuchsen sekundär die stadtplanerischen Formen der Kolonialstädte. Man findet den gleichen Scheingegensatz in der mittelalterlichen Stadt: auf der einen Seite die gewachsenen Städte, auf der anderen die Gründungsstädte. Bei näherem Zusehen ist der Unterschied hinfällig, da die Struktur völlig gleich ist und zwischen beiden Modellen jede denkbare Zwischenstufe vorkommt. Der Unterschied ist einer der Erscheinung: Was im einen Fall eher durch allmähliches ungeplantes Wachstum entstand, wurde im andern (die mittelmeerischen bastides oder die, beinahe, Gesamtheit der nordosteuropäischen Städte) bereits systematisch mit dem Gründungsakt voraus gesetzt. Die Kolonialstädte bringen nur in weit stärkerer Weise zur Anschauung, daß und wie die Landverteilung in einer bis heute am Plan ablesbaren Direktheit der Ausgangspunkt der mittelalterlichen Stadt gewesen war. Dies ist in der mittelalterlichen Stadt allerdings deutlich als in der griechisch-römischen. Parzellenform und Haustypologie traten auseinander, entsprechend der mittelalterlichen Scheidung von Stadt und Land und der damit einhergehenden Funktionalisierung des Bodens für präzise Verwaltungsziele, deren nicht geringstes die Stadt war. Diese Trennung von Haus und Boden ist ein ebenso wichtiger Schritt wie die Einführung der Parzelle selbst. Erst jetzt wurde die Parzelle für sich gesehen: Sie war die zinspflichtige Hausstelle die im übrigen, wie auf dem Dorf, umzäunt und je nach



Bedarf mit Gebäuden bebaut werden konnte. In der Neuzeit wiederholte sich der Dualismus von gewachsener und Planungsstadt ein drittes Mal, erstmals aber mit einer ideologischen Schlagseite. Jetzt galt die Planungsstadt als das Modell, dem die vorhandene Stadtmasse angeglichen werden mußte. Die neue Stadt oder Stadterweiterung, die das Modell abgab, war erstmals im papierenen Plan des staatlichen Baubeamten real vorgebildet: Das Gelände wurde nicht mehr über Lose an die vorhandenen Erbstürger verteilt, weil nun am Boden keine agrarischen Anteile oder politischen Rechte mehr hingen, sondern ein einfaches Bau recht und allenfalls Steuernachlässe; es wurde abgesteckt, Parzelle für Parzelle verkauft und vom Käufer zu gegebener Zeit bebaut. Lage und Form des Grundstücks definierten die Nutzung, die Maße entsprachen den Typenmaßen der Bauhandwerker. Die Stadtanlage war davon unabhängig geworden, wann, wie und von wem die einzelne Parzelle bebaut werden würde.

Aus diesem Modell entstand, mit Übergang des staatlichen Planungsmonopols an die bürgerliche Gesellschaft, unmittelbar und ohne Bruch die moderne Bauspekulation, der wir die Städte des 19. Jahrhunderts verdanken. Die Spekulation setzt voraus, daß es zwischen Boden, Eigentümer, Nutzer und politischen Rechten keine notwendige Beziehung mehr gibt. Darin ist offensichtlich der Ansatzpunkt des historischen Verhaltens des Prinzips Parzelle gegeben. Was bisher aber kaum gesehen wurde, ist, daß sie im Ineinander von bürgerlicher Selbstverwaltung und privatem Hausbesitz das Grundthema noch einmal und auf moderne Weise,

d. h. auf der Ebene der Ablösung politischer Rechte vom Boden, formulierte.

Das zentrale Argument gegen die Parzelle heute lautet, daß man dem Größenwachstum städtischer Einrichtungen keine Kette anlegen könne. Dieses Argument ist einäugig. Das Anwachsen der konkurrenzfähigen Größe und das der am Ort nötigen Fläche sind nicht identische Fälle: Wenn es zutrifft, daß die Elektrizität bisherige Massierungen von Betriebspotentialen an einem Ort immer hin zur Disposition stellt, dann heißt das, daß damit das Parzellensystem als Matrix einer kosten- und verkehrsgünstigen Verteilung im Stadtgebiet wieder gebraucht werden wird. Wachstum über Zusammenlegen von Parzellen hebt auch nicht automatisch das Parzellensystem auf, sondern dehnt nur punktuell die Größe der Grundeinheit. Das gehört zur Normalität des Systems seit seiner Erfindung.

Vor der Ökonomie gab es andere Mächte, die sich an der Beseitigung der Parzellenstruktur versuchten. Das ungeheure Wohnungselend, das Nero im antiken Rom produzierte, ist nur ein Beispiel:

Das abgebrannte Zentrum wurde zum Gelände seiner Stadtvilla, der domus aurea; immerhin betrieb Nero eine ausgleichende Stadterweiterung an der Peripherie. Von den riesigen Flächen, die durch andere für Foren, Thermen, Markthallen, Tempelbereiche, Theater usw. verbraucht wurden, unter Abriß der Häuser und Vernichtung der Parzellenstruktur, wird ein Ausgleich nicht berichtet. Ähnliche Zerstörungen gab es in jedem bedeutenden Machtzentrum. Der Adel kaufte in den großen italienischen Städten ganze insulae zusammen, um seine Paläste darauf zu errichten, die Gegenreformation durchsetzte protestantisch gesonnene Städte mit monu-

mentalenen Klosterbauten (z. B. Wien oder Neapel). Nach Aufhebung konnte das Gelände reparzelliert werden.

Die City-Bildung des 19. Jahrhunderts nahm also vorhandene Wege. Für sie gilt bis heute, was auch die Gültigkeit der historischen Invasionen beschränkte: Es steht nicht das Parzellierungsprinzip zur Diskussion, sondern nur die einzelne im Wege stehende Parzelle. Da sie gekauft und neu bebaut werden kann, ist das Parzellensystem stets ein Beweglichkeitsfaktor gewesen.

Die Stadt der größten städtebaulichen Dynamik, New York, ist bis heute eine reine Parzellenstadt, die Hochhäuser stehen auf der Parzelle.

Das Prinzip Parzelle muß heute rein strukturell gedacht werden, auf der Ebene seiner Aufhebung durch die Moderne. Wenn es wie der zum Grundprinzip der Stadt werden kann, dann innerhalb einer Verteilungslogik, die nicht hinter die Moderne zurückfällt, sondern aufgeklärt (nicht enttäuscht) über sie hinausgeht.

Die Parzelle muß also ein Bündnis mit der Serialität und der methodischen Unbestimmtheit heutiger Denkweisen eingehen. Praktisch kann das auch ein Bündnis mit der Vorfertigung und mit Großstrukturen sein, jedenfalls mit Methoden, die einer wirklichen, nicht bloß ideologischen Rationalisierung des Planens und Bauens, einer Routinisierung der Entscheidungsprozesse und der Finanzierungen, und einer Demokratisierung der Verteilung von Nutzungsanteilen am gesellschaftlichen Flächenvorrat. Die letzte Forderung ist die wichtigste. In ihr ist das historische Urmotiv der Parzellenbildung aufgehoben, der Zusammenhang von Selbstbestimmung und Flächenanteil.

Quelle:
Hoffmann-Axthelm, Dieter:
Die dritte Stadt, S. 198-202

Ebenezer Howard

Die Gartenstadt von Morgen

Der Land-Stadt-Magnet

»Nicht ruhen soll der Geisteskampf,
Das Schwert nicht rasten in der Hand,
Bis neu ersteht Jerusalem,
In Englands schönem, grünem Land.« Blake

»Der Umbau der schon vorhandenen Häuser, wie es Gesundheit und Sittlichkeit verlangen; die Errichtung neuer, fest und schön gebauter Wohnstätten, und zwar in Gruppen von begrenztem Umfang, die der ganzen Anlage entsprechen; die Umschließung derselben mit Mauern, so daß es nirgends mehr ungesunde, elende Vorstädte geben kann, sondern drinnen nur schöne, belebte Straßen und draußen freies Land; außerhalb der Mauern ein Gürtel schöner Zier- und Obstgärten, so daß die Bewohner von jedem Punkt der Stadt in ein paar Minuten in vollkommen frische Luft und ins Grüne gelangen und den Anblick des weiten Horizontes genießen können – das ist das Endziel!«
John Ruskin, »Sesam und Lilien«

Der Leser stelle sich ein Gelände von einem Flächeninhalt von etwa 2400 ha vor, das bisher lediglich landwirtschaftlichen Zwecken dient und im freien Grundstücksverkehr mit einem Aufwand von Mk. 2000 pro Hektar, also im Ganzen für Mk. 4 800 000, erworben worden ist. Die Kaufsumme ist durch Aufnahme von Hypotheken aufgebracht worden und wird zu einem Durchschnittszinsfuß von höchstens 4 % verzinst. Das Grundstück ist gesetzlich auf den Namen von vier Personen eingetragen, die sich alle in verantwortungsvoller Stellung befinden und Ansehen und tadellosen Ruf genießen. Diese verwalten es, um sowohl den Hypothekengläubigern sowie den Bewohnern der Gartenstadt – des Land- Stadt-Magneten, der darauf geschaffen werden soll – die nötige Sicherheit zu bieten. Eine wesentliche Eigen-

tümlichkeit des Planes besteht darin, daß alle Bodenrenten, die auf dem jährlichen Ertragswert des Landes basieren, an die Verwalter – das Trust-Kollegium – zu zahlen sind. Dieses händigt nach den nötigen Abzügen für Zinsen und Amortisationsfonds den Überschuß an den Hauptverwaltungsrat der Stadtgemeinde aus, und letzterer verwendet den Überschuß zur Schaffung und Instandhaltung aller öffentlichen Anlagen wie Straßen, Schulen, Parks usw.

Der Zweck dieses Landerwerbs kann auf verschiedene Weise auseinandergesetzt werden; hier genügt es, ihn folgendermaßen darzutun: Unserer Industriebevölkerung soll Arbeit zu Löhnen von höherer Kaufkraft geboten und gesündere Umgebung und regelmäßige Beschäftigung gesichert werden; unternehmenden Fabrikanten, gemeinnützigen Gesellschaften, Architekten, Ingenieuren, Bauunternehmern und Handwerkern aller Art sowie Angehörigen anderer Berufszweige will man ein Mittel an die Hand geben, ihre Kapitalien und Talente auf neue und bessere Weise als bisher zu verwerten. Zu gleicher Zeit beabsichtigt man, den schon auf dem Grundstück ansässigen Landwirten und denen, die sich dort niederlassen werden, einen neuen Absatzmarkt für ihre Produkte dicht vor ihrer Tür zu eröffnen. Kurz, der Zweck des Planes besteht darin, daß man allen wirklich tüchtigen Arbeitern, gleichviel welcher Klasse sie angehören, ein höheres

Maß von Gesundheit und Wohlbehagen bieten will. Das Mittel für diesen Zweck ist eine gesunde, natürliche und wirtschaftliche Vereinigung von Stadt- und Landleben und zwar auf Grund und Boden, der sich im Gemeindeeigentum befindet. Die eigentliche Stadt, die ungefähr im Mittelpunkt der 2400 ha liegen soll, bedeckt ein Areal von 400 ha oder den sechsten Teil der Gesamtfläche und

kann in kreisrunder Form gedacht werden; sie misst etwas über einen Kilometer vom Mittelpunkt bis zur Peripherie. (Diagramm II zeigt den Grundriß des ganzen Stadtgebiets mit der Stadt im Mittelpunkt, und Diagramm III, das einen Ausschnitt oder Bezirk der Stadt darstellt, wird einen Anhalt für die Beschreibung der eigentlichen Stadt gewähren. Diese Beschreibung bedeutet jedoch nichts weiter als eine Anregung, von der wahrscheinlich in vielen Punkten abgewichen werden wird.)

Sechs prächtige Boulevards, von denen jeder 36 m breit ist, durchschneiden die Stadt als Radien und teilen sie so in sechs gleiche Teile oder Bezirke. Im Mittelpunkt befindet sich ein kreisrunder, etwa 21/4 ha großer Platz: eine schöne Gartenanlage mit Wasserkünsten. Um diese gruppieren sich die größeren öffentlichen Gebäude – Rathaus, Konzert- und Vortragshalle, Theater, Bibliothek, Museum, Bildergalerie und Krankenhaus – jedes von geräumigen Gärten umgeben. An diese Baulichkeiten schließt sich ein öffentlicher Park von 58 ha Größe mit weiten Spiel- und Erholungsplätzen, die für jeden Bewohner leicht zu erreichen sind. Rund um den Zentralpark (mit Ausnahme der Stellen, wo er von den Boulevards durchschnitten wird) läuft eine breite Glashalle, der »Kristallpalast«, der sich nach der Parkseite öffnet. Dieses Gebäude ist bei nassem Wetter eine beliebte Zufluchtsstätte der Bewohner, und das Bewußtsein der unmittelbaren Nähe dieses prächtigen Schutzdaches lockt die Leute selbst bei dem zweifelhaftesten Wetter in den Zentralpark. Hier sind Waren der verschiedensten Art zum Kauf ausgestellt, und hier wird der größte Teil der Einkäufe besorgt, die mit Überlegung und Mühe gemacht sein wollen. Der Raum, den der »Kristallpalast« einschließt, ist jedoch bedeutend größer, als zu diesem Zweck notwendig, und ein beträchtlicher Teil desselben dient daher als Wintergarten.



Das Ganze bildet eine höchst anziehende, ständige Ausstellung, die durch ihre kreisrunde Anlage für jeden Einwohner leicht zu erreichen ist; denn selbst für diejenigen, die am weitesten vom Mittelpunkt entfernt wohnen, liegt sie nicht weiter als etwa 600 m entfernt.

Wenn wir den Kristallpalast verlassen und uns dem äußeren Ring der Stadt zu wenden, so kreuzen wir die Fünfte Avenue, die wie alle Straßen der Stadt mit Bäumen bepflanzt ist. In dieser Avenue sehen wir, dem »Kristallpalast« zugewendet, einen Gürtel vortrefflich gebauter Häuser, jedes mit eigenem, gut bemessenem Garten, und im Weitergehen fällt uns auf, daß die Häuser entweder in konzentrischen Kreuzen an den Ringstraßen oder Avenuen liegen oder an den Boulevards und Straßen, die auf den Mittelpunkt der Stadt zulaufen. Auf unsere Frage, wie groß die Bevölkerung dieser kleinen Stadt sei, antwortet uns unser freundlicher Begleiter, sie betrage in der Stadt selbst ungefähr 30000 und in dem landwirtschaftlichen Bezirk ungefähr 2000; das Stadtterrain sei in 5500 Bauplätze aufgeteilt von durchschnittlich 6 m Breite und 40 m Tiefe; die kleinste zulässige Größe einer Parzelle sei 6 m Breite zu 31 m Tiefe. Die große Mannigfaltigkeit, die in der Bauart und Zweckbestimmung der einzelnen Häuser und Häusergruppen – einige haben gemeinsame Gärten und Speiseräume – zum Ausdruck kommt, fällt uns auf. Wir hören dazu, daß die Stadtverwaltung hauptsächlich nur auf die Innehaltung der Fluchtlinien achte, unter Zulassung aller Abweichungen, welche die Harmonie des Ganzen nicht stören, und vor allem eine gesunde Bauweise erzwingt, im übrigen aber dem individuellen Geschmack und Bedürfnis freien Spielraum lasse.

Auf unserm Weg nach dem Außenring der Stadt kommen wir auf die »Große Avenue«. Sie verdient ihren Namen in vollem Umfang, denn sie ist etwa

Rem Koolhaas

Delirious New York

Ein retroaktives Manifest für Manhattan

Schisma

Wie im Groschenroman taucht Mitte der zwanziger Jahre eines Tages ein Pastor in Hoods Büro auf. Seine Gemeinde hat vor; die größte Kirche der Welt zu bauen. »Die Gemeinde bestand aus Geschäftsleuten, und das Grundstück war überaus wertvoll... Deshalb wollten sie nicht nur die größte Kirche der Welt bauen, sondern diese gleichzeitig mit profitablen Einrichtungen kombinieren, darunter ein Hotel, eine YMCA - Herberge und ein Apartmenthaus samt Swimmingpool. Auf Straßenhöhe sollten Geschäfte untergebracht werden, um hohe Mieteinnahmen zu erzielen, und das Kellergeschoß sollte die größte Garage von Columbus, Ohio, beherbergen. Die Garage war extrem wichtig, denn ein Pastor, der seinen Gemeindegliedern einen Parkplatz zur Verfügung stellte, wenn diese werktags zur Arbeit gingen, der würde die Kirche wirklich zum Mittelpunkt ihres Lebens machen...«

Der Pastor hatte sich zunächst an Ralph Adams Cram gewandt, einen Kirchenarchitekten der alten Schule, der ihn jedoch abgewiesen hatte; vor allem der Wunsch nach einer Garage hatte ihn empört. »Es gäbe keinen Platz für Autos, da dieses erhabene Bauwerk auf gewaltigen Granitpfeilern ruhen sollte ... die es für alle Zeiten tragen würden als Monument ihres Glaubens.«

New York - Hood - ist die letzte Hoffnung des Pastors. Er kann unmöglich zu seinen Geschäftsleuten zurückkehren und ihnen erzählen, daß der Keller von Pfeilern statt von Autos besetzt sein wird. Hood beruhigt ihn. »Mr. Cram scheint kein Gott-

vertrauen zu haben. Ich werde Ihnen eine Kirche hinstellen, wie sie die Welt noch nie gesehen hat. Sie wird alle Hotels, Schwimmbäder und Süßwarenläden enthalten, die Sie sich wünschen. Und der Keller wird die größte Garage der Christenheit sein, denn ich werde Ihre Kirche auf Zahnstocher bauen und besitze genug Gottvertrauen, um daran zu glauben, daß sie dastehen wird wie ein Fels in der Brandung!«

Zum ersten mal arbeitet Hood an einem Mehrzweckgebäude. Ohne Rücksicht auf eine programmatische Hierarchie weist er bestimmten Teilen des Berges die notwendigen Funktionen einfach zu. Sich selber beim Wort nehmend und ohne mit der Wimper zu zucken, entwirft er zwei Stockwerke - die Kathedrale und die Parkgarage, bloß durch wenige Zentimeter Beton voneinander getrennt - die seine vollmundigen Versprechungen Wirklichkeit werden lassen und gleichzeitig die endgültige Manifestation der unerläßlichen Ergänzung der großen Lobotomie repräsentieren: das vertikale Schisma, das die Freiheit erzeugt, dermaßen disparate Aktivitäten unmittelbar übereinander zu schichten - ohne Rücksicht auf ihre symbolische Kompatibilität.

Schizophrenie

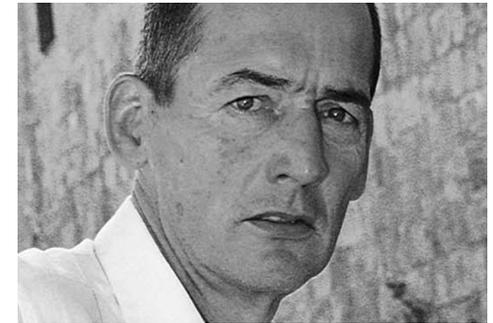
Die Kirchenepisode ist typisch für Hoods und seiner Kollegen Geisteszustand zur Mitte der zwanziger Jahre: Sie haben eine Schizophrenie entwickelt, die es ihnen gleichzeitig erlaubt, Kraft und Inspiration aus Manhattan als irrationaler Phantasie zu ziehen und seine beispiellosen Theoreme in einer Reihe vollkommen rationaler Schritte zu verwirklichen.

Hoods Erfolgsgeheimnis liegt in der radikalen Beherrschung der Sprache des Phantasie-Pragmatismus, die dem Ziel des Manhattanismus - der Erzeugung von Stau auf allen erdenklichen Ebenen - den Anschein von Objektivität verleiht. Hoods Rhetorik zieht den hartgesottensten Geschäftsmann - diesen vor allem - völlig in ihren Bann.

Er ist eine unwiderstehliche Scheherazade in Architektengestalt, die den Immobilienbesitzer mit ihren 1001 Märchen vom Philistertum bezaubert:

»Dieser ganze Schönheitskram ist Quatsch. Oder: »Folglich hat sich die zeitgenössische Architektur als eine völlig logische Sache erwiesen und durchgesetzt...« Oder, fast schon poetisch: »Der Grundriß ist von primärer Bedeutung, da sich sämtliche Aktivitäten der Bewohner auf dem Boden abspielen...« Als Hood seine Erzählung mit einer Beschreibung des idealen Architekten ausklingen lässt - jenes theoretischen menschlichen Repräsentanten des Manhattanismus, der als einziger dazu in der Lage ist, die Untermervorstellungen von Praktikabilität und die Architektenträume von einer Kultur des Staus gewinnbringend zur Deckung zu bringen - da beschreibt er im Grunde nur die beneidenswerte Topographie seiner eigenen Persönlichkeit:

»Der Architekt ästhetisch überzeugender Gebäude muß einen analytischen und logischen Verstand besitzen; er muß sämtliche Elemente eines Gebäudes kennen sowie dessen Zweck und Funktion; er muß über eine lebhaft Phantasie verfügen und über einen ausgebildeten inneren Sinn für Form, Proportion, Angemessenheit und Farbe; er muß schöpferisch veranlagt, abenteuerlustig, unabhängig, entschlossen und mutig sein. Obendrein muß er eine gehörige Portion menschlichen Einfühlungs-



vermögens und einen gesunden Menschenverstand besitzen« Die Geschäftsleute müssen zustimmen: Der Manhattanismus ist das einzige Programm, bei dem sich das Effiziente mit dem Sublimen überschneidet.

Vorahnung

Nach der Stadt der Türme und dem für seine Profession entdeckten harmonischen Schisma Kirche/Garage widmet Hood sich zwei weiteren theoretischen Projekten.

Gemeinsam ist diesen die Vorahnung eines in der Extrapolation aktueller Tendenzen erkennbaren neuen Zeitalters: eine Antizipation, die mit einer bedingungslosen Loyalität zur bestehenden metaphorischen Infrastruktur verknüpft wird, einer Weigerung, den magischen Teppich des Rasters in irgendeiner Form anzutasten. Hood will das neue Zeitalter dem existierenden Manhattan anpassen und nicht umgekehrt. Seine »City under a Single Roof« (1931), das erste dieser beiden Projekte, »basiert auf dem Grundgedanken, daß Konzentration im Rahmen einer Metropole - erstrebenswert ist...« Ganz im Einklang mit den Strategien der bewußt herbeigeführten Schizophrenie wird der Entwurf tatsächlich ich als eine Antwort auf jenen Zustand vorgestellt, den er noch zu intensivieren gedenkt: »Das Wachstum der Städte gerät zusehends außer Kontrolle. Wolkenkratzer rufen Zusammenballung hervor. U-Bahnen werden gebaut, führen zu noch mehr Wolkenkratzern und immer so fort, in einer ständig ansteigenden Spirale. Wo soll das enden? Nun, hier ist die Antwort...« Hood weiß sie.

»Die Entwicklung geht in Richtung locker verbundener Gemeinschaften innerhalb der Stadt – Gemeinschaften, deren Leben sich auf bestimmte Areale beschränkt, so daß für Lieferungen und Bestellungen keine größeren Entfernungen überbrückt werden müssen. Ich bin der Überzeugung, daß die Zukunft New Yorks von einer generellen Anwendung dieses Prinzips abhängt.

Jeder Geschäftsmann in der Stadt dürfte gemerkt haben, wie vorteilhaft es wäre, im selben Gebäude zu wohnen, in dem sich sein Büro befindet. Dieses Ideal sollten Bauherren und Architekten immer vor Augen haben...

Ganze Industrien sollten zu multifunktionalen Komplexen aus Clubs, Hotels, Läden, Wohnungen und sogar Theatern verbunden werden. Ein solches Arrangement würde eine Menge Zeit ersparen und die Nerven der Menschen schonen. Bringt den Arbeiter in einem Gebäude dieser Art unter, und er muß tagsüber kaum einen Fuß auf die Straße setzen...«

In Hoods »Stadt unter einem Dach« werden stauproduzierende Bewegungen, die sonst horizontal über die Erdoberfläche verteilt wären, durch vertikale Bewegungen innerhalb des Gebäudes ersetzt und wirken dadurch staureduzierend.

Berge

Im selben Jahr entwickelt Hood seine These von der Stadt in der Stadt weiter. Sein Plan »Manhattan 1950« – noch kompromißloser hinsichtlich der Unverletzlichkeit des Rasters als Manhattans *Conditio sine qua non* – plädiert für eine regelmäßige wohlüberlegte Implantation des neuen Maßstabs an

ausgewählten Standorten innerhalb des Rasters: Insgesamt 38 Berge werden an den Schnittpunkten von alternierenden Avenues und den breiteren Querstraßen, also etwa jeder zehnten, errichtet.

Das Volumen dieser Berge sprengt den Umfang eines einzelnen Blocks bei weitem, doch weder Berg noch Raster werden dadurch in irgendeiner Form beeinträchtigt: Das Raster durchschneidet einfach den Berg und erzeugt so eine Konfiguration aus Masse und Leere. An den Kreuzungen stehen sich vier Gipfel gegen über, die sich terrassenartig nach unten abstufen, bis sie die Häuserflucht erreicht haben, wo sie sich – so wie das 100-stöckige Gebäude – mit den erhalten gebliebenen Spuren der älteren Stadtlandschaft vereinen.

An beiden Seiten der Insel entwickeln sich sekundäre Tentakel: von Wohnungen gekrönte Hängebrücken – Straßen, die zu Gebäuden mutiert sind. Hoods Brücken sind wie die Zugbrücken rings um eine Burg. Sie markieren die Tore Manhattans. Der »Manhattan 1950 Plan« plädiert für eine ganz bestimmte, limitierte Zahl von Bergen – ein definitiver Beweis dafür, daß eine neue Phase des Manhattanismus angebrochen ist: ein kalkulierbares, planbares Manhattan.

Barriere

Die paradoxe Absicht, Stau durch noch mehr Stau aufzulösen, legt die theoretische Annahme der Existenz einer »Stau-Grenze« nahe. Auf dem Weg zu einer neuen Ordnung des Kolossalen würde man diese Grenze durchbrechen und sich Plötzlich in einer absolut ruhigen, stillen Welt wiederfinden, wo die energieverzehrende Hektik, die sich normalerweise

draußen abspielt, in den U-Bahnen etc., restlos in die Gebäude verlagert wäre. Stau ist aus den Straßen verschwunden und von der Architektur absorbiert worden. Eine Stadt dieser Art wird von Dauer sein; es gibt keinen Grund, ihre Gebäude ersetzen zu wollen. Für die unheimliche Ruhe ihres Äußeren sorgt die große Lobotomie. Drinnen freilich, wo das vertikale Schisma jeden nur erdenklichen Wandel beherbergt, ist das Leben ein Zustand nicht enden wollender Raserei. Jetzt ist Manhattan eine stille metropolitane Prärie, aus der bloß noch die in sich geschlossenen Universen der Berge herausragen – die der Wirklichkeit ist endgültig überwunden, abgeschafft.

Die Tore definieren ein hermetisches Manhattan, ein Manhattan ohne einen Fluchtweg nach außen, ein Manhattan ausschließlich der inneren Vergnügungen. Das Manhattan des Wandels wird abgelöst von einem Manhattan der Permanenz. Diese Berge sind – letztendlich – die Verwirklichung des Zoning Law von 1916: das Mega-Dorf, das definitive Manhattan jenseits der Stau-Grenze.

Quelle:

Koolhaas, Rem:

Delirious New York, Ein retroaktives Manifest für Manhattan, S. 178-186

Aachen 1999 (engl. Erstausgabe 1973)

Rem Koolhaas

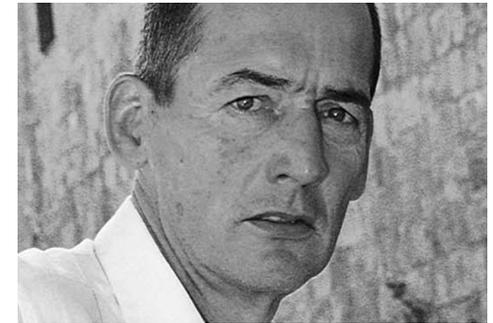
Die Stadt ohne Eigenschaften

1. Einleitung

1.1. Ist die moderne Stadt wie der moderne Flughafen - überall gleich? Läßt sich diese Konvergenz theoretisch erfassen? Und wenn ja, worauf lief diese Entwicklung letztlich hinaus? Konvergenz führt zwangsläufig zu Identitätsverlust, etwas, das normalerweise bedauert wird. Doch angesichts der Dimension, in denen das ganze vor sich geht, muß es etwas bedeuten. Was sind die Nachteile von Identität, oder, umgekehrt, worin bestehen die Vorteile der Gesichtlosigkeit? Was wäre, wenn es sich bei dieser scheinbar zufälligen - und gemeinhin beklagten - Angleichung um einen gesteuerten Prozeß handelte, um eine bewußte Abkehr von Divergenz, eine Hinwendung zu Kongruenz? Wir sind womöglich Zeugen einer weltweiten Befreiungsbewegung ("Nieder mit dem Charakteristischen!") Was bleibt übrig, wenn jede Identität abgestreift wird? Das Eigenschaftslose? 1.2. Da Identität größtenteils von physischer Substanz, von Geschichtlichem, vom Kontext und von der Realität determiniert wird, können wir uns kaum etwas vorstellen, dass irgendetwas Zeitgenössisches - etwas von uns Geschaffenes - zu ihr beitragen sollte. Doch die Tatsache des exponentiellen Wachstums der Menschheit bedeutet, dass die Vergangenheit über kurz oder lang zu 'klein' sein dürfte, um von allen Menschen bewohnt und geteilt zu werden. Wir brauchen die Vergangenheit auf. Da sich Geschichte zu einem beträchtlichen Teil als Architektur ablagert, werden die Menschenmassen von heute die alte Substanz unweigerlich sprengen und erschöpfen. Identität, begriffen als diese Form von Teilhabe an der Vergangenheit, ist eine überlebte, unhaltbare Vorstel-

lung: Es gibt - ein stabiles Modell kontinuierlichen Bevölkerungswachstums vorausgesetzt - nicht nur proportional immer weniger zu teilen, sondern die Geschichte besitzt obendrein noch eine äußerst unerfreuliche Halbwertszeit - da sie ständig mißbraucht wird, verliert sie zunehmend an Relevanz - bis zu dem Punkt, wo ihre immer erbärmlicheren Almosen zur Zumutung werden. Diese Verkümmernung wird noch verschlimmert durch das stetige Anschwellen der Touristenströme, einer Lawine, die bei ihrer unaufhörlichen Jagd nach dem 'Charakteristischen' erfolgreich jede Identität zu bedeutungslosem Staub zermalmte. 1.3. Identität ist wie eine Mause Falle, in der sich immer mehr Mäuse um den ursprünglichen Köder balgen und die bei näherer Betrachtung, vielleicht schon seit Jahrhunderten leer ist. Je stärker die Identität, um so mehr schnürt sie ein, um so heftiger stemmt sie sich gegen Erweiterung, Interpretation, Erneuerung oder Widerspruch. In ihrer Unbeweglichkeit und Einseitigen Festlegung gleicht Identität immer mehr einem Leuchtturm - der seine Position oder das von ihm ausgestrahlte Signal nur zu dem Preis einer instabilen Navigation verändern kann. (Paris kann nur noch 'pariserischer' werden - es ist bereits auf dem Weg zu einem Hyper-Paris, einer auf Hochglanz polierten Karikatur. Es gibt Ausnahmen: London - dessen einzige Identität im Fehlen einer klaren Identität liegt - wird sogar immer weniger London und dafür immer offener und dynamischer.) 1.4. Identität zentralisiert; sie besteht auf einer Seele, einem Mittelpunkt. Ihre Tragödie ist mit einfachen geometrischen Kategorien zu erfassen. Während die Einflußsphäre expandiert, wird die vom Zentrum besetzte Fläche

immer größer, wodurch nicht bloß die Kraft, sondern auch die Autorität des Kerns hoffnungslos geschwächt wird; die Entfernung zwischen Zentrum und Peripherie vergrößert sich zwangsläufig immer mehr - so lange, bis beides auseinanderzubrechen droht. Aus diesem Blickwinkel ist die relativ neue, verspätete Entdeckung der Peripherie als potentiell wertvolle Zone - als eine Art prähistorische Sphäre, die architektonische Aufmerksamkeit verdient haben könnte - bloß ein verkapptes Beharren auf der Dominanz des Zentrums und der Abhängigkeit von ihm: ohne Zentrum keine Peripherie; der Reiz des ersten kompensiert vermutlich die Leere des letzteren. Konzeptuell im Stich gelassen, wird der Zustand der Peripherie noch dadurch verschlimmert, dass ihre Mutter weiterhin lebt, alle Aufmerksamkeit auf sich lenkt und die Unzulänglichkeiten ihres Nachwuchses herausstreicht. Die letzten Zuckungen, die vom erschöpften Zentrum ausgehen, verhindern, dass man die Peripherie als kritische Masse begreift. Das Zentrum ist per definitionem nicht nur zu klein, um die ihm zugewiesenen Aufgaben zu erfüllen, es ist auch nicht mehr das wirkliche Zentrum, sondern eine pompöse, kurz vor der Implosion stehende Schirmhäre; trotzdem verweigert seine trügerische Präsenz der übrigen Stadt die Daseinsberechtigung. (Manhattan mokiert sich über diejenigen, die auf infrastrukturelle Unterstützung angewiesen sind, wenn sie in die Stadt gelangen wollen, als 'Brücken-und-Tunnel-Leute' und läßt sie dafür bezahlen.) Die heute grassierende konzentrische Besessenheit macht uns alle zu Brücken-und-Tunnel-Leuten und läßt uns in unserer eigenen Zivilisation zu Bürgern zweiter Klasse werden, entrechtet durch den dummen Zufall unserer



Kollektiven Verbannung aus dem Zentrum. 1.5. Im Rahmen unserer konzentrischen Konditionierung (der Verfasser dieser Zeilen verbrachte einen Teil seiner Jugend in Amsterdam, dem Inbegriff urbaner Zentralität) ist das Festhalten am Zentrum als dem Nabel von Wert und Sinn, als der Quelle jeglicher Bedeutung, doppelt destruktiv - die ständig wachsende Menge von Abhängigkeiten führt nicht nur zu einer am Ende unerträglichen Belastung, sondern bewirkt außerdem, dass das Zentrum ununterbrochen instandgehalten, d.h. 'modernisiert' werden muß: Der angeblich 'wichtigste Bereich der Stadt' soll paradoxerweise der älteste und der neueste sein, der berechenbarste und der dynamischste, und zwar gleichzeitig. Das Zentrum unterliegt einem äußerst intensiven, nie enden wollenden Anpassungsprozeß, der jedoch dadurch beeinträchtigt und behindert wird, dass diese Veränderungen unbemerkt, für das bloße Auge nicht erkennbar, vor sich gehen sollen. (Die Stadt Zürich hat die radikalste und teuerste Lösung erfunden und sich für eine Art umgekehrter Archäologie entschieden: Neue, hochmoderne Einrichtungen - Einkaufszentren, Parkdecks, Banken, Tresore, Laboratorien - werden, Schicht um Schicht, unter das Zentrum gebaut. Das Zentrum expandiert nicht mehr nach außen oder gen Himmel, sondern nach innen, dem Erdmittelpunkt entgegen.) Von den willkürlich eingepfropften, mehr oder weniger unauffälligen Verkehrsadern, Umleitungen und Unterführungen sowie dem Bau immer neuer 'tangentialen' bis zur routinemäßigen Umwandlung von Wohn- in Geschäftsraum, Lagerhäusern in Lofts, verlassenen Kirchen in Nachtclubs, von den Massenbankrotten samt anschließender Neueröffnung von Spezialgeschäften in immer ex-

klusiveren Einkaufszentren bis zur rücksichtslosen Umwidmung von Nutzraum in 'öffentlichen' Raum, Fußgängerzonen, neue Parkanlagen, Begrünungen, Überbrückungen, die systematische Restaurierung historischer Medialität: Alles Authentische wird gnadenlos evakuiert. 1.6. Die eigenschaftslose Stadt ist die Stadt, die dem Würgegriff des Zentrums, der Zwangsjacke der Identität, entkommen ist. Die eigenschaftslose Stadt bricht mit diesem destruktiven Kreis der Abhängigkeit: Sie ist nichts als eine Widerspiegelung gegenwärtiger Bedürfnisse und Fähigkeiten. Es handelt sich um die Stadt ohne Geschichte. Sie bietet jedem genügend Platz. Sie ist unkompliziert. Sie bedarf keiner Instandhaltung. Wir sind zu klein, dann expandiert sie einfach. Wird sie zu alt, dann zerstört sie sich, um wieder bei Null anzufangen. Sie ist überall gleich aufregend - oder gleich langweilig. Sie ist 'oberflächlich' - sie kann jeden Montagmorgen eine neue Identität produzieren, wie ein Filmstudio in Hollywood.

2. Statistisches

2.1. Die eigenschaftslose Stadt hat während der letzten Jahrzehnte ein rasantes Wachstum verzeichnet. Das betrifft nicht nur die Größe, sondern auch ihre Häufigkeit. In den frühen siebziger Jahren hatten sie im Durchschnitt 2,5 Millionen offizielle (und rund 500.000 inoffizielle) Einwohner. Mittlerweile hat sich ihre Bevölkerungszahl auf einen Mittelwert von 15 Millionen eingependelt. 2.2. Ist die eigenschaftslose Stadt amerikanischen Ursprungs? Sollte sie so unoriginell sein, dass sie nur importiert werden kann? Wie dem auch sei, heute findet man die eigenschaftslose Stadt in Asien, Europa, Austra-

lien und Afrika. Die unumkehrbare Wanderung, die vom Land, von der Agrikultur, in die Stadt führt, ist keine Bewegung in die Stadt, wie wir sie kennen: Es ist eine Bewegung in die eigenschaftslose Stadt, eine Stadt, die so expansiv ist, dass sie ihrerseits aufs Land hinauswandert. 2.3. Manche Kontinente, beispielsweise Asien, sehnen sich nach der eigenschaftslosen Stadt; andere schämen sich ihrer. Da die eigenschaftslose Stadt eine Vorliebe für die Tropen hat - sie tritt häufig am Äquator auf -, befindet sich eine große Zahl solcher Städte in Asien - scheinbar ein Widerspruch in sich selbst: das sattem Bekannte, bewohnt vom Undurchschaubaren. Eines Tages wird die eigenschaftslose Stadt, dieses ausrangierte Produkt der westlichen Zivilisation, wieder völlig exotisch sein, durch die neuen Begriffe, die allein schon ihre Ausbreitung mit sich bringt. 2.4. Hin und wieder wird eine alte, einzigartige Stadt, etwa Barcelona, eigenschaftslos, indem sie ihre Identität über Gebühr vereinfacht. Sie wird durchschaubar, wie ein Logo. Den umgekehrten Fall gibt es nicht...jedenfalls bisher nicht.

3. Allgemeines

3.1. Die eigenschaftslose Stadt ist da, was übrig bleibt, wenn beträchtliche Teile des urbanen Lebens in den Cyberspace übergewechselt sind. Es ist ein Ort schwacher und forciert empfindungen, ein Ort, wo Gefühlsausbrüche selten sind, verschwiegen und geheimnisvoll, wie ein großer, nur von einer Nachttischlampe beleuchteter Raum. Die eigenschaftslose Stadt ist im Vergleich zur klassischen Stadt ruhig gestellt - man nimmt sie in der Regel aus einer sitzenden Position wahr. Statt

konzentriert - simultan präsent - zu sein, werden individuelle 'Momente' in der eigenschaftslosen Stadt weit auseinandergelegt, um einen Trancezustand kaum spürbarer ästhetischer Erfahrungen zu erzeugen: Das Farbenbeispiel der fluoreszierenden Beleuchtung eines Bürogebäudes kurz von Sonnenuntergang, die feinen, leicht changierenden Weißtöne eines nachts angestrahlten Hinweisschildes. Die Empfindungen können, wie ein japanisches Essen, in Gedanken rekonstruiert und intensiviert oder auch einfach ignoriert werden. (Man hat die Wahl.) Dieses überall zu beobachtende Fehlen von Ungeuld und Eindringlichkeit wirkt wie eine starke Droge; sie ruft Halluzinationen des Normalen hervor. 3.2. In einer drastischen Umkehrung der vermeintlich wichtigsten Eigenschaft der Stadt - 'Geschäftigkeit' - ist der alles beherrschende Eindruck der eigenschaftslosen Stadt eine gespenstische Ruhe: Je ruhiger sie ist, um so näher kommt sie ihrem Idealzustand. Die eigenschaftslose Stadt kümmert sich um die 'Übel', die man der traditionellen Stadt angelastet hat, bevor unsere Liebe zu ihr bedingungslos wurde. Die Gelassenheit der eigenschaftslosen Stadt wird durch Evakuierung der öffentlichen Sphäre erreicht, wie bei einer Feuerwehrrübung. Die urbane Fläche berücksichtigt nur noch notwendige Bewegung, in erster Linie das Auto; Schnellstraßen sind eine überlegene Version von Boulevards und Plätzen und nehmen immer mehr Raum ein; ihr scheinbar auf die Reibungslosigkeit des Kraftverkehrs zielendes Design ist in Wirklichkeit überraschend sinnlich, ein nützlicher Vorwand, der in die Domäne des glatten Raums eindringt. Das Neue an dieser mobilen öffentlichen Sphäre liegt darin, dass man ihre Dimensionen nicht messen kann. Dieselbe

(meinetwegen fünfzehn Kilometer lange) Strecke bietet eine unzählige Menge völlig verschiedener Erfahrungen: man braucht vier Minuten dafür oder vierzig; man muß sie mit praktisch niemandem teilen oder mit der gesamten Bevölkerung; sie kann das totale Vergnügen purer, durch nichts beeinträchtigt Geschwindigkeit bieten - hierbei kann der Eindruck der eigenschaftslosen Stadt vielleicht sogar intensiv werden oder zumindest Dichte annehmen - oder extrem klaustrophobische Momente des Stillstands - wobei die Substanzlosigkeit der eigenschaftslosen Stadt am deutlichsten spürbar wird. 3.3. Die eigenschaftslose Stadt ist fraktal, eine endlose Wiederholung desselben einfachen Grundmoduls; sie läßt sich auch ihrer kleinsten Komponente, dem Computer, rekonstruieren, vielleicht sogar aus einer Diskette. 3.4. Golfplätze sind alles, was vom Anderssein übrig geblieben ist. 3.5. Die eigenschaftslose Stadt hat einfache Telefonnummern - nicht die sperrigen, zehnstelligen Nervtöter der traditionellen Stadt, sondern glattere Versionen, mit identischem Mittelnummern zum Beispiel. 3.6. Ihre Hauptattraktion ist ihre Anomie.

4. Flughafen

4.1. Flughäfen, einst Manifestationen absoluter Neutralität, gehören heute zu den eigentümlichsten, charakteristischsten Elementen der eigenschaftslosen Stadt und sind ihr markantestes Unterscheidungskriterium. Das müssen sie auch sein, sind sie doch in der Regel alles, was der Durchschnittsmensch von einer bestimmten Stadt mitbekommt. Einer verschwenderischen Parfümvorführung vergleichbar, sorgen Fotowandbilder, Vegetation und

einheimische Trachten für eine erste - und mitunter auch die letzte - konzentrierte Konfrontation mit der örtlichen Identität. Weit entfernt, bequem, exotisch, polar, regional östlich, rustikal, neu, sogar 'unentdeckt': das sind die emotionalen Register, die man dort zieht. Konzeptuell aufgeladen, werden Flughäfen zu emblematischen Zeichen, in das globale kollektive Unbewußte eingebrannt durch das hemmungslose Umsichgreifen nicht zum Flugbetrieb gehörender Attraktionen - zollfreies Einkäufen, spektakuläre Raumqualitäten, Häufigkeit und Zuverlässigkeit der Verbindungen zu anderen Flughäfen. Hinsichtlich seiner Ikonographie/Effizienz ist der Flughafen gleichzeitig ein Konzentrat des Hyperlokalen und des Hyperglobalen - hyperglobal insofern, als man dort Waren erhält, die selbst in der Stadt nicht zu haben sind; hyperlokal, weil man dort Dinge bekommen kann, die man nirgendwo sonst erhält. 4.2. Die Gestalt des Flughafens tendiert zu immer größerer Autonomie: Manche Flughäfen sind praktisch nicht einmal mit einer bestimmten Stadt verbunden. Ständig wachsend und mit immer mehr Einrichtungen ausgestattet, die nichts mit dem Reisen zu tun haben, sind die Flughäfen auf dem Weg, den Platz der Stadt einzunehmen. Der Zustand des Transits wird universell. Zusammen besitzen die Flughäfen eine Millionenbevölkerung - und dazu die höchste Zahl täglich Beschäftigter. Angesichts der Lückenlosigkeit ihrer Einrichtungen gleichen die Flughäfen den Bezirken der eigenschaftslosen Stadt, manchmal sind sie sogar ihre Daseinsberechtigung (das Zentrum?), mit der zusätzlichen Attraktion eines hermetischen Systems, von dem es kein Entkommen gibt - außer zu einem anderen Flughafen. 4.3. Das Entstehungsdatum/Alter einer

eigenschaftslosen Stadt läßt sich anhand einer näheren Betrachtung ihrer Flughafengeometrie rekonstruieren. Hexagonaler Grundriß (in einzelnen Fällen auch pentan- oder heptagonal): sechzig Jahre. Grundriß und Schnitt orthogonal: siebzig Jahre. Collage City: achtzig Jahre. Ein einzelner gebogener Schnitt, endlos ausgestreckt auf einem linearen Grundriß: wahrscheinlich neunzig Jahre. (Eine Struktur, verzweigt wie eine Eiche: Deutschland.) 4.4. Flughäfen gibt es in zwei Formaten: zu groß oder zu klein. Trotzdem wirkt sich ihre Größe nicht auf ihre Leistung aus. Der interessanteste Aspekt aller Infrastrukturen bestünde demnach in ihrer grundsätzlich Dehnbarkeit, kalkuliert für die exakt gezählten - Passagiere pro Jahr -, werden sie von den Unzählbaren überschwemmt und überleben bis hin zu prinzipiellen Unberechenbarkeit.

5. Bevölkerung

5.1. Die eigenschaftslose Stadt ist multirassisch: im Durchschnitt 8% Schwarze, 12% Weiße, 27% Latinos, 37% Chinesen/Asiaten, 6% unbestimmbar, 10% andere. Nicht nur multirassisch, sondern auch multikulturell: Tempel zwischen flachen Betonkomplexen. Drachen auf großen Boulevards oder Buddhas im Bankenviertel sind daher keine Überraschung. 5.2. Die eigenschaftslose Stadt wird immer von Menschen gegründet, die unterwegs gewesen sind und jederzeit weiterziehen können. Das erklärt die Substanzlosigkeit ihrer Gründungen. Wie bei den Flocken, die, verbindet man zwei chemische Substanzen, plötzlich in einer klaren Flüssigkeit entstehen, um sich schließlich in einem formlosen Haufen auf dem Grund anzusammeln, läßt der Zu-

sammenstoß, oder Zusammenfluß, von zwei Wanderungsbewegungen - zum Beispiel kubanische Emigranten, die gen Norden, und jüdische Rentner, die gen Süden ziehen, aber eigentlich ganz woanders hinwollen - wie aus heiterem Himmel eine Siedlung entstehen. Eine eigenschaftslose Stadt ist geboren.

6. Urbanismus

6.1. Die große Originalität der eigenschaftslosen Stadt besteht darin, dass sie einfach auf alles Funktionslose verzichtet - auf alles, was seine Nützlichkeit überlebt hat - um die Asphaltdecke des Idealismus mit dem Preßlufthammer des Realismus aufzubrechen und alles zu akzeptieren, was dann aus dem Boden sprießt. In diesem Sinn beheimatet die eigenschaftslose Stadt das Primordiale und das Futuristische - und sonst gar nichts. Die eigenschaftslose Stadt ist alles, was von dem übrig bleibt, was früher einmal die Stadt gewesen ist. Die eigenschaftslose Stadt ist die auf dem Boden der Ex-Stadt entstehende Post-Stadt. 6.2. Die eigenschaftslose Stadt wird nicht zusammengehalten von einer zu anspruchsvollen öffentlichen Sphäre - die in einem überraschend langen Prozeß, in welchem sich das römische Forum zur griechischen Agora so verhält wie das moderne Einkaufszentrum zur klassischen Geschäftsstraße, immer stärker herabgewürdigt worden ist -, sondern vom Unge nutzten, Residualen. Im ursprünglichen Modell der Moderne erschöpfte sich das Residuale in Grünflächen, deren überwachte Ordentlichkeit eine moralische Erklärung guter Absichten darstellte und von Geselligkeit oder praktischer Nutzung abschreckte.

Da die zivilisatorische Kruste der eigenschaftslosen Stadt so dünn ist, und wegen der für sie typischen Tropenlage, wird alles Vegetative in paradiesisches Residuum verwandelt, den westlichen Träger ihrer Identität: ein Hybrid aus Politik und Landschaft. Zuflucht des Illegalen, Unkontrollierbaren und zugleich Gegenstand endloser Eingriffe, repräsentiert sie zur selben Zeit einen Triumph des Manikürten und des Ursprünglichen. Die unmoralische Üppigkeit der eigenschaftslosen Stadt kompensiert ihre anderweitigen Mängel. Da sie in höchstem Maße anorganisch ist, wird das Organische zu ihrem größten Mythos. 6.3. Die Straße ist tot - eine Entdeckung, die zeitlich zusammenfällt mit den hektischen Versuchen ihrer Wiederbelebung. 'Kunst im öffentlichen Raum' ist allgegenwärtig - als würde die Addition zweier Tode ein Leben ergeben. Die - als Erhaltungsmaßnahme gedachten - Fußgängerzonen kanalisieren bloß den Strom derjenigen, deren unabwendbares Schicksal es ist, das Objekt ihrer beabsichtigten Verehrung mit den eigenen Füßen zu zerstören. 6.4. Die eigenschaftslose Stadt befindet sich auf dem Weg von der Horizontalität zur Vertikalität. Der Wolkenkratzer scheint die endgültige, definitive Typologie zu werden. Es hat alles andere geschluckt. Er kann überall existieren: in einem Reisfeld ebenso gut wie in der Stadtmitte - das macht keinen Unterschied mehr. Inzwischen stehen die Hochhäuser nicht mehr dicht an dicht, sondern sind räumlich so angeordnet, dass sie nicht interagieren können. Konzentration in der Isolation - das ist das Ideal. 6.5. Die Wohnungsfrage ist kein Problem: Sie ist entweder gelöst oder ganz und gar dem Zufall überlassen worden; im ersten Fall ist das Wohnen legal, im zweiten 'illegal'; im ersten Fall Hochhäuser oder

Scheiben (meisten fünfzehn Meter tief), im zweiten (in perfekter Ergänzung) eine Kruste aus behelfsmäßigen Baracken. Die eine Lösung beansprucht den Himmel, die andere die Erde. Es ist seltsam, dass die mit dem wenigsten Geld die teuerste Ware bewohnen, den Boden, und diejenigen, die genug Geld haben, das, was umsonst ist - die Luft. In beiden Fällen erweist sich das Wohnen als überraschend angenehm: Die Bevölkerung verdoppelt sich nicht nur in wenigen Jahren, sondern vor dem Hintergrund des ständig schwindenden Einflusses der verschiedenen Religionen halbiert sich im selben Zeitraum obendrein noch die durchschnittliche Zahl der Bewohner pro Wohneinheit - aufgrund von Scheidungen und anderen familientrennenden Phänomenen. Während ihre Einwohnerzahl wächst, nimmt die Dichte der eigenschaftslosen Stadt kontinuierlich ab. 6.6. Alle eigenschaftslosen Städte entstehen aus einer Tabula rasa; wo nichts war, sind jetzt sie; wo etwas war, haben sie es ersetzt. Das müssen sie auch, den sonst wären sie historisch. 6.7. Die eigenschaftslose Stadtlandschaft ist in der Regel eine Mischung aus penibel strukturierten Sektoren - die noch aus ihrem Frühstadium stammen, als 'die Macht' noch nicht zersplittert war - und immer naturwüchsigeren, praktisch überall aus dem Boden schießenden Agglomerationen. 6.8. Die eigenschaftslose Stadt ist die Apotheose des Multiple-choice-Prinzips: alle Kästchen angekreuzt, eine Anthologie sämtlicher Optionen. Normalerweise ist die eigenschaftslose Stadt 'geplant': nicht, wie üblich, von irgendwelchen bürokratischen Körperschaften, die ihre Entwicklung steuern, sondern als wären allerlei Echos, Sporen, Metaphern und Samen zufällig, wie in der Natur, auf den Boden gefallen,

um sich dort als neues Ensemble festzuheften - die natürliche Fruchtbarkeit des Areals auszunutzen: eine höchst eigenwillige Erbmasse, die hin und wieder zu den erstaunlichsten Resultaten führt. 6.9. Die Schrift der Stadt mag nicht entzifferbar sein, oder fehlerhaft, aber das bedeutet nicht, dass es keine Schrift gibt; vielleicht haben wir ja bloß ein neues Analphabetentum produziert, eine neue Blindheit. Eine geduldige Untersuchung offenbart die Themen, Partikel und Stränge, die sich aus der scheinbaren Finsternis dieser Wagnerianischen Uruppe herausfiltern lassen: vor fünfzig Jahren von einem durchreisenden Genie auf einer Wandtafel hinterlassene Notizen, in ihrem gläsernen Silo in Manhattan zu Staub zerfallene UN-Berichte, Entdeckungen ehemaliger Kolonialdenker mit einem aufmerksamen Auge für das Klima, unerwartete Querschläger aus dem Architekturstudium, die als ein globaler Reinigungsprozeß ständig an Kraft gewinnen. 6.10. Die Ästhetik der eigenschaftslosen Stadt läßt sich am besten als 'Freistil' definieren. Wie könnte man sie beschreiben? Man stelle sich eine offene Fläche vor, eine Waldlichtung, eine dem Erdboden gleichgemachte Stadt, wo es drei Elemente gibt: Straßen, Gebäude und Natur; dieser koexistieren in flexiblen Beziehungen, scheinbar sinnlos, in einer atemberaubenden organisatorischen Vielfalt. Jedes dieser drei Elemente kann dominieren: Manchmal geht die 'Straße' verloren, und wenn man sie dann wiederfindet, schlängelt sie sich eine unverständliche Umleitung entlang; manchmal sieht man kein Gebäude, sondern bloß Natur; und dann ist man, genauso überraschend, von nichts als Gebäude umgeben. An bestimmten Stellen fehlen beängstigenderweise gleich alle drei.

An solchen 'Orten' (was mag wohl das Gegenteil eines Ortes sein? Diese Stellen sind wie Löcher, die durch unseren Stadtbegriff gebohrt sind) taucht, wie das Monster von Loch Ness, 'Kunst im öffentlichen Raum' auf, zu gleichen Teilen gegenständlich und abstrakt, in der Regel selbstreinigend. 6.11. Während charakteristische Städte noch immer allen Ernstes über die Fehler von Architekten debattieren - etwa über deren Vorschläge zu Schaffung eines Netzes von erhöhten Fußgängerwegen mit Verzweigungen, die von einem Häuserblock zum nächsten führen, um so dem Verkehrsgewimmel der Innenstädte auszuweichen -, gibt sich die eigenschaftslose Stadt einfach dem Genuß solcher architektonischen Neuerungen hin: Decks, Brücken, Tunnel, Autobahnen - eine wahre Explosion von Verbindungsmöglichkeiten -, die häufig mit Farnkraut und Blumen bedeckt sind (als gelte es, der Erbsünde Paroli zu bieten) und dabei ein Pflanzengewimmel erzeugen, das alles in den Schatten stellt, was man aus Sciencefiction-Filmen der fünfziger Jahre gewohnt ist. 6.12. Die Straßen sind nur für Autos da. Menschen (Fußgänger) werden (wie in einem Vergnügungspark) auf ausgeschilderte Fouren geschickt, auf 'Promenaden', die sie vom Erdboden emporheben, um sie dann einem ganzen Katalog übertriebener Bedingungen auszusetzen - Wind, Hitze, Steilheit, Kälte, Innen, Außen, Gerüche, Dämpfe -, in einer Abfolge, die ein groteskes Zerrbild des Lebens in der historischen Stadt ist. 6.13. Die eigenschaftslose Stadt kennt durchaus Horizontalität, aber diese ist im Schwinden begriffen. Die besteht entweder aus Geschichte, die noch nicht völlig wegradiert wurde, oder aus Tudorecken Enklaven, die sich rings um das Zentrum ausbrei-

ten, als frisch geprägte Embleme der Erhaltung und Bewahrung. 6.14. Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, dass im Umkreis der eigenschaftslosen Stadt, die ja selber neu ist, ständig New Towns entstehen: New Towns sind wie Jahresringe. Aus irgendeinem Grund altern New Towns extrem schnell, so wie ein Fünfjähriger, der an Progerie leidet und Runzeln und Arthritis bekommt. 6.15. Die eigenschaftslose Stadt markiert den endgültigen Tod jeder Planung. Wieso? Nicht, weil sie nicht geplant wäre - in Wirklichkeit lassen ungeheure, einander ergänzende Universen von Bürokraten und Bauträgern unvorstellbare Ströme von Energie und Finanzmitteln in ihre Fertigstellung fließen; für dasselbe Geld könnte man ihre Ebenen mit Diamanten düngen und ihre Schlammfelder mit goldenen Ziegelsteinen pflastern. Doch ihre gefährlichste und zugleich erheitendste Entdeckung ist die, dass Planung völlig irrelevant ist. Gebäude können gut platziert werden (ein Hochhaus in unmittelbarer Nähe einer U-Bahn-Station) oder schlecht (komplette Zentren, meilenweit von der nächsten Straße entfernt). Sie florieren/gehen ein, ohne dass es jemand voraussagen könnte. Netze werden überstrapaziert, altern, verrotten oder werden überflüssig; Bevölkerungen verdoppeln, verdreifachen oder vervierfachen sich, um sich dann plötzlich in Luft aufzulösen. Die Oberfläche der Stadt explodiert, die Wirtschaft startet voll durch, brems ab, bricht auseinander, kollabiert. Wie urzeitliche Mütter, die noch immer ihre titanischen Embryonen ernähren, werden ganze Städte auf kolonialen Infrastrukturen errichtet, deren Blaupausen die einstigen Unterdrücker mitgenommen haben. Niemand kann sagen, wo die Kanalisation verläuft oder wie und seit wann sie funktioniert. Niemand

kennt die genaue Lage der Telefonleitungen oder weiß, warum das Zentrum genau dort angesiedelt wurde, wo es sich befindet oder wo die monumentalen Straßenachsen hin führen. Dies beweist nur die Existenz unbegrenzter, verborgener Ressourcen, kolossaler Reserven an Spielraum, eines kontinuierlichen, organischen Anpassungsprozesses der Maßstäbe und des Verhaltens; wie bei einem äußerst wachsamem Tier ändern sich die Erwartungen instinktiv. In dieser Apotheose des Multiple-choice-Prinzips wird es nie mehr möglich sein, Ursache und Wirkung zu rekonstruieren. Die Sache funktioniert - und das reicht. 6.16. Ihre Vorliebe für die Tropen bedeutet automatisch, dass die eigenschaftslose Stadt jede auch noch so schwache Interpretation der Stadt als Festung oder Zitadelle ablehnt; sie ist so offen und einladend wie ein Mangrovenwald.

7. Politik

7.1. Die eigenschaftslose Stadt pflegt eine (mitunter distanzierte) Beziehung zu einem mehr oder minder autoritären Regime - lokal oder national. Meist beschlossen die alten Freunde des 'Führers' - wer immer er gewesen sein mag -, ein Stück 'Innenstadt' oder Peripherie auszubauen oder irgendwo eine völlig neue Stadt aus dem Boden zu stampfen, und lösten dadurch den Boom aus, der die eigenschaftslose Stadt auf der Landkarte erscheinen ließ. 7.2. Sehr häufig entwickelt das Regime ein erstaunliches Maß an Unsichtbarkeit, so als sei die eigenschaftslose Stadt, allein schon wegen ihrer Permissivität gegen alles Diktatorische immun.

8. Soziologie

8.1. Es ist einigermaßen überraschend, dass der Siegeszug der eigenschaftslosen Stadt nicht mit dem Siegeszug der Soziologie zusammengefallen ist, einer Wissenschaft, deren 'Feld' durch die eigenschaftslose Stadt in einem unvorstellbaren Ausmaß erweitert wurde. Die eigenschaftslose Stadt ist lebendige Soziologie. Jede eigenschaftslose Stadt ist eine Petri-Schale - oder eine unendlich geduldige Wandtafel, auf der praktisch jede Hypothese 'bewiesen' und wieder gelöscht werden kann, um dann für immer aus dem Bewußtsein ihrer Urheber oder ihres Auditoriums zu verschwinden. 8.2. Es gibt eine nicht zu übersehende explosionsartige Vermehrung von Gemeinden - ein soziologisches Zappen -, die sich einer monokausalen Ableitung entzieht. Die eigenschaftslose Stadt lockert alle Strukturen, die in der Vergangenheit für den Zusammenhalt der Dinge gesorgt haben. 8.3. Die eigenschaftslose Stadt mag unendlich geduldig sein, sie ist aber auch völlig immun gegen Spekulation: Dies beweist, dass die Soziologie das vermutlich schlechteste System ist, um noch im Werden begriffene Soziologie zu erfassen. Die eigenschaftslose Stadt schlägt jeder anerkannten Kritik ein Schnippchen. Für jede Hypothese liefert sie gewaltige Mengen von Beweisen und noch viel eindrucksvollere Mengen von Gegenbeweisen. Bei A führen Hochhauskomplexe zu Selbstmord; bei B zu grenzenloser Zufriedenheit. Bei C gelten sie als erste Stufe auf dem Weg zur Emanzipation (jedoch, so muß man wohl annehmen, mit einem gewissen, unsichtbaren 'Zwang' dahinter, bei D schlicht und einfach als überholt. Bei K in unvorstellbarer Zahl

hochgezogen, werden sie bei L gesprengt. Bei E ist die Kreativität unerklärlich groß, bei F praktisch nicht vorhanden. G ist ein nahtloses ethnisches Mosaik, H ist auf Gedeih und Verderb dem Separatismus ausgeliefert oder steht gar am Abgrund des Bürgerkrieges. Modell Y hat keinerlei Zukunft, da es in die Familienstruktur eingreift, aber Z blüht und gedeiht - Wörter, die kein Akademiker im Zusammenhang mit Aktivitäten in der eigenschaftslosen Stadt jemals in den Mund nehmen würde - aus eben diesem Grund. Bei V wird die Religion untergraben, bei W überlebt sie, bei X macht sie einen Wandel durch. 8.4. Merkwürdigerweise ist noch niemand auf den Gedanken gekommen, dass die unendlichen Widersprüche dieser Interpretationen unter dem Strich der Reichtum der eigenschaftslosen Stadt beweisen; dies ist die einzige Hypothese, die im voraus eliminiert wurde.

9. Stadtteile

9.1. Es gibt immer einen Stadtteil namens Lippenbekenntnis, in dem ein Minimum der Vergangenheit konserviert wird: In der Regel verkehren dort alte Straßenbahnen oder Doppeldeckerbusse, die ominöse Glocken erklingen lassen - zivilisierte Versionen des Phantomschiffs des Fliegenden Holländers. Die Telefonzellen sind entweder rot aus London importiert oder von kleinen chinesischen Dächern gekrönt. Der Stadtteil Lippenbekenntnis - auch Im Nachhinein genannt, oder Hafenviertel, Zu Spät, 42nd Street oder einfach The Village oder sogar Underground - ist ein ausgeklügeltes mythisches Unternehmen: Es feiert die Vergangenheit, wie es nur etwas kürzlich Ersonnenes kann. Es ist

eine Maschine. 9.2. Die eigenschaftslose Stadt hatte eine Vergangenheit, früher. Bei ihrem Streben nach Bedeutung verschwanden beträchtliche Portionen davon: einfach so, und zunächst ohne Reue - die Vergangenheit war offensichtlich überraschend unhygienisch, ja sogar gefährlich -, doch dann, wie aus heiterem Himmel, verwandelte sich Erleichterung in Bedauern. Gewisse Propheten - lange weile Haare, graue Socken, Sandalen - hatten stets darauf beharrt, dass die Vergangenheit notwendig sei: eine Ressource. Knirschend kommt die Zerstörungsmaschine allmählich zum Stehen; auf der gesäuberten euklidischen Fläche werden ein paar willkürlich herausgegriffene, baufällige Baracken gerettet und erstrahlen nach ihrer Restaurierung in einem Glanz, den sie vorher nie besessen hatten. 9.3. Trotz ihres Nichtvorhandenseins ist die Geschichte der Hauptbeschäftigung der eigenschaftslosen Stadt, wenn nicht gar ihre wesentliche Industrie. Auf dem bereiten Gebiet, rings um die restaurierten Baracken, werden immer mehr Hotels errichtet, um zusätzliche Touristen aufzunehmen, proportional zur Auslöschung der Vergangenheit. Deren Verschwinden hat keinen Einfluß auf die Touristenzahl, aber vielleicht handelt es sich dabei ja auch um einen Last-Minute-Ansturm. Der Tourismus hat sich inzwischen von den Reisezielen emanzipiert. 9.4. Statt spezifischer Erinnerungen sind die von der eigenschaftslosen Stadt hervorgerufenen Gedankenverknüpfungen allgemeine Erinnerungen, Erinnerungen an Erinnerungen: wenn nicht alle Erinnerungen zur selben Zeit, dann zumindest ein abstraktes, symbolisches Erinnern, ein endlos Déjà via, eigenschaftsloses Erinnern. 9.5. Trotz seiner bescheidenen physischen Präsenz (Lippenbekenntnis hat nie mehr als drei

Stockwerke: eine Verbeugung vor/Rache an Jane Jacobs?) konzentriert dieser Stadtteil die ganze Vergangenheit in einem einzigen Komplex. Die Geschichte wiederholt sich hier nicht als Farce, sondern als Dienstleistung: Kostümierte Ladenbesitzer (lustige Hüte, nackte Taillen, Schleier) inszenieren aus freien Stücken jene Zustände (Sklaverei, Tyrannei, Epidemien, Armut, Kolonialismus), für deren Beseitigung ihr Volk einst in den Krieg gezogen ist. Wie ein Virus, das sich laufend redupliziert, weltweit, scheint das Koloniale die einzig unerschöpfliche Quelle des Authentischen zu sein. 9.6. 42nd Street: Dem Vernehmen nach die Stellen, wo die Vergangenheit konserviert wird, sind diese in Wirklichkeit die Gegenden, wo sich die Vergangenheit am stärksten verändert hat, am weitesten entfernt ist - als betrachte man sie durch das verkehrte Ende eines Fernrohrs - oder sogar restlos eliminiert wurde. 9.7. Einzig die Erinnerung an frühere Ausschweifungen ist stark genug, um die Leere mit Inhalt zu füllen. So als wollte man sich am Feuer eines erloschenen Vulkans wärmen, sind die beliebtesten Gegenden (bei Touristen, und in der eigenschaftslosen Stadt ist jeder ein Tourist) solche, die am stärksten mit Sex und schlechtem Benehmen verknüpft sind. Otto Normalverbraucher strömt massenhaft zu den ehemaligen Treffpunkten von Zuhältern, Prostituierten, kleinen Ganoven, Transvestiten und Künstlern (wobei letztere etwas weniger Anziehungskraft besitzen). Zu einer Zeit, wo die Datenautobahn im Begriff ist, ganze Wagenladungen voll Pornographie direkt in die Wohnzimmer der Menschen zu kippen, scheint es paradoxerweise so, als würden diese sich irgendwie anders, lebendig fühlen, wenn sie über die aufgewärmte Glut von Gesetzesübertretung

und Sünde wandeln dürfen. In einer Epoche, die keine neue Aura hervorbringt, schießt der Wert der vorhandenen Aura in schwindelerregende Höhen. Sollte sich ihre Erfahrung von Schuld in diesem Wandeln über Asche erschöpfen? Existentialismus, verwässert bis zur Intensität eines Perrier? 9.8. Jede eigenschaftslose Stadt hat ein Hafenviertel, nicht notwendigerweise am Wasser - zum Beispiel kann es auch an eine Wüste grenzen -, oder zumindest einen Rand, an dem sie mit etwas anderem konfrontiert wird, als sei das Gefühl, um Haaresbreite entkommen zu sein, die beste Garantie dafür, die Stadt auch wirklich genießen zu können. Hier strömen die Touristen in Scharen zusammen und drängen sich um eine Anballung von Verkaufsständen. Ganze Horden von 'Marktschreibern' wollen ihnen 'einzigartige' Aspekte der Stadt verkaufen. Die einzigartigen Teile aller eigenschaftslosen Städte ergeben zusammen ein universelles Souvenir, eine wissenschaftliche Kreuzung aus Eiffelturm, Sacré Coeur und Freiheitsstatue: ein hohes Gebäude (in der Regel 200 bis 300 Meter hoch), versenkt in eine kleine Glaskugel voll Wasser mit Schneeflocken, oder, in Äquator-nähe, mit Goldflocken; Tagebücher mit pockennarbigem Lederumschlag; Hippie-Sandalen - auch wenn die echten Hippies im Handumdrehen des Landes verwiesen werden. Touristen streicheln diese Sachen - noch nie hat jemand gesehen, dass etwas davon verkauft wurde - und setzen sich hinterher in die Restaurants, die sich am Kai aneinanderreihen. Dort haken sie die ganze Skala zeitgenössischer EBkultur ab: scharf gewürzt (der erste und wohl auch zuverlässigste Indikator dafür, dass man woanders ist), vorgeformt (Hamburger aus Rinderhack oder Fleischer-

satz), roh (eine atavistische Praxis, die sich im dritten Jahrtausend großer Beliebtheit erfreuen wird). 9.9. Shrimps sind die Vorspeise schlechthin. Wegen der Vereinfachung der Nahrungskette - und der Unwägbarkeiten der Zubereitung - schmecken sie wie englische Muffins, d.h. nach gar nichts.

10. Programm

10.1. Es gibt weiterhin Büros; tatsächlich nimmt ihre Zahl ständig zu. Es heißt, sie seien nicht mehr notwendig. In fünf bis zehn Jahren werden wir alle zu Hause arbeiten. Ab er dann werden wir größere Wohnungen benötigen - groß genug, um darin Konferenzen abzuhalten. Büros müssen dann in Wohnungen umgewandelt werden. 10.2. Die einzige Aktivität ist das Einkaufen. Doch warum verstehen wir das Einkaufen nicht als etwas Vorläufiges, Provisorisches? Es harret besserer Zeiten. Wir sind selbst schuld daran - etwas Sinnvolleres zu tun ist uns nicht eingefallen. Dieselben Räume von anderen Dingen - Büchereien, Bädern oder Universitäten - erfüllt, das wäre herrlich; ihre Pracht würde uns vor Ehrfurcht erstarren lassen. 10.3. In der eigenschaftslosen Stadt werden Hotels die typische Unterkunft sein, der häufigste Gebäudetyp. Früher waren das die Bürohäuser - die zumindest ein Kommen und Gehen implizierten und auf weitere, anderswo vorhandene wichtige Unterkünfte deuteten. Hotels ähneln nur Behälter, die angesichts der Ausweitung und Vollständigkeit ihrer Einrichtungen beinahe alle anderen Gebäude überflüssig machen. Da sie obendrein noch als Einkaufszentren fungieren, sind sie bereits eine Vorwegnahme der urbanen Lebensweise des 21. Jahrhundert. 10.4. Das

Hotel steht nun für Inhaftierung, freiwilligen Stubenarrest; es gibt keinen mit ihm konkurrierenden Ort, den man aufsuchen könnte; man kommt hin und bleibt. Im Endeffekt bedeutet dies eine Zehn-Millionen Stadt, deren Einwohner allesamt in ihren Zimmern eingeschlossen sind, eine Art umgekehrte Animation - implodierte Dichte.

Quelle:
Koolhaas, Rem
Die Stadt ohne Eigenschaften, S. 18-27
Arch+ Heft 132, Juni 1996

Robert Krier

Stadtraum in Theorie und Praxis



Typologische und Morphologische Grundlagen des Begriffes Stadtraum

Einleitung

Der Leitfaden, der durch dieses Kapitel führt, ist die Erkenntnis, dass in unseren modernen Städten der traditionelle Begriff des Stadtraumes verloren gegangen ist. Was dieser Verlust bewirkt, ist allen Stadtbewohnern bekannt, die mit offenen Augen leben und die sensibel genug sind, die städtebaulichen Leistungen der Gegenwart und der Vergangenheit miteinander zu vergleichen und den Mut haben, sich ihr Urteil über diese Entwicklung zu bilden. Mit dieser Feststellung allein ist der Städtebauauforschung wenig gedient. Es muss schon klar definiert werden, was unter Stadtraum zu verstehen ist und welche Bedeutung er im Stadtgefüge hat, damit im Anschluss daran geprüft werden kann, ob dieser Begriff Stadtraum im heutigen Städtebau noch eine Berechtigung hat und weshalb. "Raum" ist in diesem Zusammenhang ein heiß diskutierter Begriff. Ich will hier keine neue Definition aus der Wiege heben, sondern im Gegenteil die ursprüngliche Bedeutung wieder aktualisieren.

Definition des Begriffes „Stadtraum“

Will man den Begriff Stadtraum klarstellen ohne ästhetische Wertmaßstäbe anzulegen, so ist man gezwungen, alle Arten von Hauszwischenräumen in Stadt- und Ortsarealen als Stadtraum zu bezeichnen.

Geometrisch abgegrenzt wird dieser Raum von verschiedenartig aufgestellten Hausfassaden. Erst die

klare Ablesbarkeit seiner geometrischen Grundmerkmale und ästhetischen Qualitäten lässt uns den Außenraum bewusst als Stadtraum erleben.

Die Polarität Innen - Außenraum tritt in diesem Kapitel permanent nebeneinander auf, weil beide nicht nur funktionell sondern auch formal sehr ähnlichen Gesetzen gehorchen. Der Witterungs- und umweltgeschützte Innenraum gilt als Symbol von Privatheit, der Außenraum als offener, ungehinderter Bewegungsraum unter freiem Himmel mit öffentlichen, halböffentlichen und privaten Zonen. Die Grundbegriffe der ästhetischen Merkmale des Stadtraumes sollen hier dargelegt und in einer Systematik nach Erscheinungstypen geordnet werden. Dabei soll versucht werden, exakte ästhetische und verschwommen emotionale Fakten deutlich zu unterscheiden. Jede ästhetische Analyse läuft Gefahr, an subjektiven Geschmacksfragen zu scheitern. Wie ich aus vielen Gesprächen über das Thema beobachten konnte, kommen zu den individuell verschiedenen optischen Seh- und Empfindungsgewohnheiten noch eine Vielzahl von gesellschaftspolitischen und kunsthistorischen Gesichtspunkten hinzu, die stellvertretend für ästhetische Fakten genannt werden. Die kunstgeschichtlichen Stilbegriffe sind nützlich und unumgänglich, z.B. barocke Stadtanlage, Revolutionsarchitektur usw. Sie werden jedoch nach meinen Beobachtungen fast immer mit den zu der entsprechenden Zeit herrschenden Gesellschaftsformen identifiziert. Es ist sicherlich kaum zu beweisen, dass der Formenkanon der zwischen Epoche zwischen 1600 und 1730 in Europa quasi schicksalhaft ein solcher sein musste, weil es die Herrschen der Gesellschaft und deren Künstler so wollten.

Natürlich bildet jede Epoche der Vergangenheit für den Geschichtswissenschaftler eine in sich logische Ganzheit, die man nicht nach Belieben zerstückeln und mit Elementen anderer Epochen austauschen kann.

Für den schöpferischen Menschen, den Künstler z.B., kann diese Betrachtungsweise ganz anders aussehen. Die Entscheidungen für den Einsatz seiner ästhetischen Mittel trifft er nicht immer nach eindeutig erkläraren Prämissen. Seine künstlerische "Libido" hat dabei eine ungeheure Bedeutung. Der kulturelle Beitrag einer Epoche entwickelt sich auf der Basis von höchst komplexen Zusammenhängen, die später von Geschichtswissenschaftlern mit großer Mühe erforscht werden müssten.

Mit diesem Beispiel haben wir uns mitten in die komplexe Problematik gestürzt, die bei jedem Geschichtsabschnitt ähnlich aussieht, und wir müssen dieses Beispiel ausdiskutieren, bevor wir mit der nüchternen Systematik beginnen.

Jede kunstgeschichtliche Epoche entwickelt sich graduell aus der ihr vorangegangenen, verarbeitet bekannte Funktions- und Formelemente. Um so geschichtsbewusster die Gesellschaft, um so spielerischer und um fassender ist der Umgang mit historischen Stilelementen. Dieser Allgemeinplatz ist insofern von Bedeutung, als er für den Künstler den Umgang mit dem weltweit bekannten Formenschatz aller Zeiten legitimiert und das genauso gut im zwanzigsten wie im siebzehnten Jahrhundert. Ich will hier nicht dem Eklektizismus Vorschub leisten, sondern nur vor einer allzu naiven Geschichtsauffassung warnen, die immerhin verschuldet hat, dass zum Beispiel die Stadtbaukunst der Römer weithin als der der Griechen unterlegen

hingestellt wird, was geschichtswissenschaftlich einfach falsch ist. Ebenso geschieht es auch heute noch mit der Baukunst des 19. Jahrhunderts.

Unsere Zeit hat ein merkwürdig gestörtes Geschichtsbewusstsein, das nicht anders als irrational zu bezeichnen ist. Das Scheingefecht von Le Corbusier gegen die "Académie ist eher eine Pionierattitüde als die Revolte gegen eine müde, alternde Schule, von der er die Vorbilder übernommen und mit neuen kraftvollen Inhalten gefüllt hat.

Diese sogenannte "Pioniertat" war der verschleierte Bruch mit der Geschichte, der in Wirklichkeit eine Kunstflüge war. Das Ereignis war folgendes: Die seit jeher verfolgte Tradition, dass die Kunst, die von den herrschenden Klassen unterstützt wurde, repräsentative Gültigkeit genoss und mit ihrer hohen Entwicklungsstufe die jeweils nachfolgende Epoche wesentlich mitprägte, diese Tradition wurde fallengelassen. Es war eine Revolte aus dem zweiten Glied, könnte man sagen, denn die "académi lebte weiter und nun auch sie mit demselben getrüben Geschichtsbewusstsein, wie die Jünger der Revolution. Ich spreche hier von der modernen Epoche allgemein, nicht von ihren brillanten Exponenten, die aus der Epoche - image" herausragen. Statt sich den elitären Kunstströmungen zu verpflichten, suchte die Generation um die Jahrhundertwende neue Vorbilder. Sie fand sie zum Teil in der bis dahin wenig beachteten Volkskunst aller Zeiten und Kontinente.

Es begann ein einmaliger Entdeckungsansturm auf anonyme Malereien, Skulpturen, Architekturen, Gesänge und Musik jener Völker, die als unterentwickelt galten und ihre Kulturleistung wurde ohne Berücksichtigung des Zivilisationsstandes zum er-



Abb. 1



Abb. 2

sten Male gebührend eingeschätzt. Andere Künstler suchten ihr Gestaltungsmaterial im Bereich der reinen Theorie und operierten mit den Grundelementen bildnerischen Gestaltens und deren Umwandlungsmöglichkeiten (die "Abstrakten"). Wieder andere fanden ihren Stoff in der Gesellschaftskritik und der Anprangerung sozialer Missstände und führten ihre Mission mit formal einfachen Mitteln (die "Expressionisten"). Der Bruch mit der elitären Kunsttradition war identisch mit der schon vor der französischen Revolution gärenden Emanzipationsbestrebung des Künstlers von seinem Auftraggeber, der herrschenden Klasse und deren Kulturdiktatur.

Das Beispiel der barocken Stadtanlage wurde vorhin erwähnt und die Frage nach der Identität von Form, Inhalt und Sinn aufgeworfen. Etwas präziser müsste man fragen:

1. War die geschaffene Form freier Ausdruck der Kunstschaffenden?
2. Oder bevormundete das Kunstwollen der Auftraggebenden Klasse den Künstler, und zwang sie ihm ihre Formvorstellungen auf?
3. Gibt es zeitlich übereinstimmende Epochen, die auf der Basis verschiedener Kulturtraditionen in verschiedenen Ländern oder Kontinenten unter ähnlichen gesellschaftlichen Konstellationen zu denselben künstlerischen Lösungen gelangten?
4. Oder gibt es zeitlich verschiedene Epochen, die als Entwicklungsstufen einer gleichen Kulturtradition im gleichen Land unter denselben gesellschaftlichen Gegebenheiten zu grundsätzlich verschiedenen künstlerischen Lösungen kamen?

In diesem Kombinationsspiel arbeiten folgende Daten : Ästhetik, Künstler, Auftraggeber, gesell-

schaftliche Ambiente, Spielraum künstlerischen Ausdrucks, Formenzwang des Auftraggebers, Formenzwang der gesellschaftlichen Ambiente, Mode, Management, Zivilisationsstand, Technik und ihre Möglichkeiten, allgemeiner Kulturstand, Wissenschaft, Aufklärung, Natur, Landschaft, Klima, etc. Aus dem Netz dieser Beziehungen kann mit ziemlicher Sicherheit geschlossen werden, dass keiner dieser Faktoren isoliert betrachtet werden kann.

Mit diesem kurzen Aufriss der Problematik sollte nur vor allzu simplen Pauschalvisionen gewarnt werden. Es ist sicherlich eine Studie wert, zu ergründen, warum im siebzehnten Jahrhundert jene Stadträume geschaffen wurden, mit denen wir diese Epoche identifizieren. Und noch interessanter wäre eine Untersuchung, welches wohl die Gründe für die Nivellierung und Verarmung der Stadtbaukunst des zwanzigsten Jahrhunderts sind.

Die nachfolgende Systematik ist wertneutral. Sie listet die Grundformen des Stadtraumes auf mit einer begrenzten Zahl von Variations- und Kombinationsmöglichkeiten. Die ästhetische Qualität eines Stadtraumes wird von Detailstrukturen geprägt. Es wird versucht, diese zu erfassen, soweit es sich um Merkmale räumlicher Natur handelt. Die zwei Grundelemente sind Straße und Platz. In der Kategorie "Innenräume" würde es sich um Korridor und Zimmer handeln. Die geometrischen Eigenschaften sind bei beiden Raumformen gleich. Sie unterscheiden sich nur durch die Dimensionen ihrer Wandabwicklungen und durch die Charakteristik ihrer Funktions- und Bewegungsabläufe.

Der Platz

Mit großer Wahrscheinlichkeit ist der Platz die erste Stadtraumerfindung des Menschen. Er entsteht durch das Gruppieren von Häusern um einen Freiraum. Diese Figuration erlaubte ein Höchstmaß an öffentlicher Kontrolle im Innenraum, dazu rasche Bereitschaft zur Verteidigung nach außen mit einem Mindestanteil an zu schützender Außenfläche. Diese Hofform wurde des öfteren Träger eines symbolischen Gehalts und so als Bautyp vieler Kultstätten gewählt (Agora, Forum, Klosterhof, Moscheehof). Bei der Erfindung des Hofhauses oder Atriumhauses hat diese Raumform Pate gestanden. Hier wurden die Zimmer wie einzelne Hauszellen um einen Hof herum angeordnet.

Die Strasse

Sie ist ein Produkt des Flächenwachstums eines Ortes, nachdem der mittlere Platz von Häusern dicht umstellt war. Sie organisiert die Landverteilung und erschließt die einzelnen Parzellen. Sie hat einen ausgeprägteren Nutzcharakter als der Platz, der durch seine Weite eher zum Verweilen ein lädt als die Strasse, in deren Enge man unwillkürlich von der Hektik des Verkehrs ergriffen wird. Die begleitende Architekturkulisse wird nur nebenbei wahrgenommen. Die Straßenanlagen, die uns unsere Städte überliefert haben, sind für ganz andere Funktionsabläufe erfunden worden. Sie sind im Maßstab des Menschen, des Pferdes, der Kutsche erdacht. Zur Kanalisierung des motorisierten Fahrverkehrs ist die Strasse untauglich, als Bewegungs- und Erlebnisraum für den Menschen jedoch nach wie vor geeignet. Sie tritt selten als selbständiger

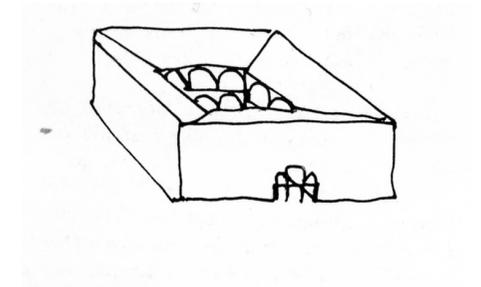


Abb. 3

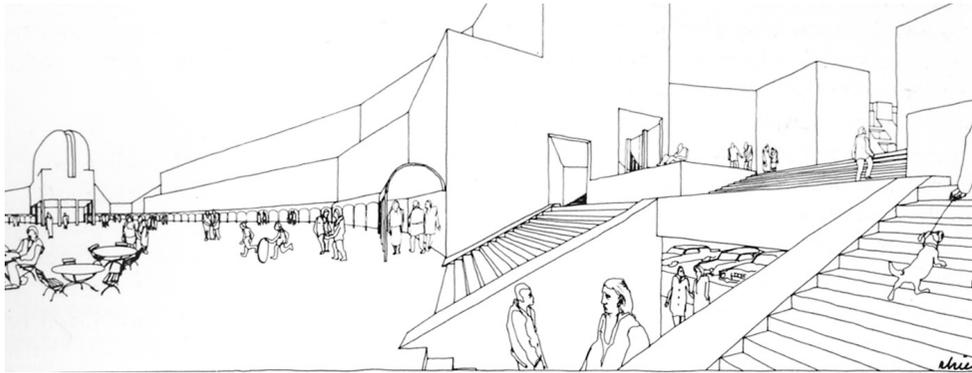
Haus

isolierter Raum auf, wie z.B. bei Straßendörfern. Sie ist meistens als Teil einer Netzstruktur erlebbar. Die unerschöpfliche Vielfalt von Raumsituationen, die eine solche Vernetzung hervorbringt, ist uns aus alten Städten wohl vertraut.

Typische Funktionen von Stadträumen

Die Aktivitäten einer Stadt spielen sich in öffentlichen und privaten Bereichen ab. Die Verhaltensformen der Menschen sind in beiden Bereichen ähnlich. So kommt es, dass die Bauformen öffentlicher Areale in allen Epochen auf die privaten Haustypen immer einen großen Einfluss ausgeübt haben.

Man könnte fast auf die Existenz einer Art Gesellschaftsritual schließen, das eine perfekte Identität des Individuums mit dem Kollektiv bewirkt. Uns interessieren hier in erster Linie jene Aktivitäten, die sich in der Stadt unter freiem Himmel abspielen, also Tätigkeiten, die der Mensch außerhalb des Intimbereiches seiner Wohnung vollzieht und wofür er einen öffentlichen Stadtraum benutzt, wie z.B. zum Aufsuchen des Arbeitsplatzes, Einkaufen, Ware Feilbieten, sich Vergnügen, Erholen, Wettkämpfe austragen u.s.w. Der Asphaltteppich als Bewegungsfläche für Autos wird zwar immer noch "Strasse" genannt, hat aber mit der ursprünglichen Bedeutung dieses Begriffes nichts mehr zu tun. Der motorisierte Transport von Personen und Gütern ist zwar eine elementare Stadtfunktion, bedarf aber keiner räumlichen Kulisse. Anders verhält es sich mit den Bewegungsabläufen des Fußgängers oder eines Personenbeförderungsgerätes mit gemäßigttem Tempo, ähnlich einer Kutsche. Es gibt heute Boule-



vardsituationen, die scheinbar vom defilé protziger Automobile leben und die Cafes sind besucht trotz Abgasverpesteter Luft. In Städtebauausführungen um die Jahrhundertwende kann man nach lesen, dass in Weltstädten wie Paris, Rom oder Berlin die Luft auf eine andere Weise verpestet war und zwar von Pferdemit, stinkenden Abwässern und nicht beseitigten Abfällen. Ein Problem der Stadthygiene, das so alt ist wie die Stadt selbst, nur mit dem Unterschied, dass man mit CO den Haus Menschen vergiften kann, was mit Pferdemit schwerlich gelingen mag. Aus medizinischen Gründen können wir uns diese Art von Boulevardromantik nicht mehr leisten. Das Automobil in der heute bekannten Fassung scheidet als Benutzer des Straßenraumes aus. Die typischen Funktionen von Platz- und Straßenräumen seien hier kurz aufgerissen

Der Platzraum

Diese Raumform ist als Wohnanlage ausgezeichnet geeignet. Im privaten Bereich entspricht sie dem Innenhof oder Atrium. Das Hofhaus ist der älteste Stadthaustypus.

Trotz ihrer unumstrittenen Vorteile ist die Hofwohnanlage heute in Misskredit geraten. Sie wird allzu gern ideologisch missdeutet und man befürchtet hinter dieser Bauform einen Kommune- oder Weltanschauungszwang.

Eine gewisse Nachbarschaftsangst hat ohne Zweifel zur Verdrängung dieser Bauform geführt. Doch so wie das Kommuneleben für eine Minderheit von Jugendlichen nach dem Verschwinden der Großfamilie an Aktualität gewonnen hat, so ähnlich wird mit großer Sicherheit der Nachbarschaftsbegriff

und die ihm nahe liegenden Bauformen in naher Zukunft wieder aufgegriffen werden. Der Platz im öffentlichen Bereich hat dieselbe Entwicklung durchgemacht. Marktplätze, Paradeplätze, Aufmarschplätze, Kirchplätze, Rathausplätze, usw. wie sie uns das Mittelalter hinterlassen hat, sind ihrer ursprünglichen Funktionen und ihres symbolischen Inhalts beraubt und vielerorts nur noch durch die Aktivität von Denkmalpflegern erhalten.

Der Verlust der Symbolik in der Baukunst wurde von Giedion in "Raum, Zeit, Architektur" beschrieben und beklagt. Die literarische Lanze, die er in den 3 Jahren für Le Corbusier, in den 60er Jahren für J. Utzon brach, verliehen seiner Hoffnung Ausdruck, dass dieser Verlust viel leicht in einer starken künstlerischen Ausdruckskraft seine Kompensation finden könnte. Dasselbe erhoffte er von neuen Konstruktionstechniken. An manchen Stellen habe ich schon die Bedeutung des poetischen Inhalts und der ästhetischen Qualität von Raum und Baukörper angesprochen. Den Begriff der Symbolik mit seinen ethischen und kultischen Inhalten möchte ich hier nicht in die Diskussion werfen und auch davor warnen, ästhetische und symbolische Kategorien beliebig zu vertauschen. Wenn ich behaupte, dass der Louvre statt eines Museums, genauso gut eine Wohnanlage, Schloss, Verwaltungsgebäude u.s.w. sein kann, so möchte ich hiermit verdeutlichen, dass ich vom Raum oder Gebäudetyp spreche, nicht von Fassadendetails oder geschichtlichen und gesellschaftspolitischen Stadtstruktur. Gegebenheiten, die zu dieser baulichen Lösung führten. Die ästhetische Wertigkeit von Raumtypen ist genauso unabhängig von kurzlebigen Funktionsinhalten, wie von zeit bedingten,

symbolträchtigen Interpretationen.

Noch ein Beispiel zur Verdeutlichung dieser Behauptung: Das mehrgeschossige Hofhaus war vom Mittelalter bis zur Neuzeit der Gebäudetypus, der Pate stand für die Burg, das Renaissance- oder Barockpalais u.s.w. . Zugleich sind die Berliner Mietskasernen aus dem neunzehnten Jahrhundert auch Hofhäuser, aber noch lange keine Paläste. Wer die Architektur Palladios kennt, dürfte verstehen, was mit diesem Rückschluss gemeint ist. Der materielle Aufwand spielt dabei gewiss nicht die ausschlaggebende Rolle. Wäre dies der Fall, Palladio wäre schon längst in Vergessenheit geraten. Ich kann also auch im zwanzigsten Jahrhundert ein Gebäude mit einem Innenhof bauen, ohne damit unerschwerlich die Palastarchitektur des sechzehnten Jahrhunderts und die entsprechende Gesellschaftsschicht anzuvisieren, Es ist kein Grund vorhanden, warum die Bauformen, die untergegangenen Dynastien zu Wohn- und Repräsentationszwecken dienten, heute nicht Vorbild für Wohnanlagen sein könnten. (Ich muss hier einfügen, dass meine Kritik an der Betrachtungsweise solcher Architekturen vorwiegend für die deutsche Kulturszene zutrifft. Hier herrscht im Durchschnitt ein erschreckend getrübtetes Geschichtsbewusstsein.) Die ersten Christen haben sich nicht geschämt, dem Typus des römischen Gerichts- und Geschäftsgebäudes, die Basilika, zum Urtyp ihrer Kultstätte zu machen. Le Corbusier hat seine "Redents" - Zeile an barocken Schlossanlagen abgelesen.

Es gibt keine neuzeitlichen Platzanlagen \ öffentlichen Charakters, die Stadtplätzen wie der "Grande Place" in Brüssel, der Place Stanislas in Nancy, der Piazza del Campo in Siena, der Place Vend und

Place des Vosges in Paris, der Plaza Mayor in Madrid, der Plaza Real in Barcelona etc. vergleichbar wären. Dieser Raumtyp bleibt also neu zu erfinden. Das kann aber nur geschehen, wenn er erstens mit sinnvollen Funktionen ausgerüstet werden kann und zweitens im Stadtgefüge am richtigen Standort mit dem entsprechenden Einzugsbereich geplant ist. Welche Funktionen kommen für den Platzraum in Frage ?

Kommerzielle Aktivitäten sicherlich, wie Markt, aber vor allem solche kultureller Art. Die Einrichtung von öffentlichen Verwaltungsbüros, Gemeindegärten, Jugendhäusern, Bibliotheken, Theater- und Konzertsälen, Cafés, Bars etc. Möglichst solche Funktionen, die eine Rund - um - die -Uhr - Aktivität erzeugen, wenn es sich um zentrale Plätze handelt. Das Wohnen sollte in keinem dieser Fälle ausgeschlossen bleiben.

Der Straßenraum

In reinen Wohngebieten ist der Straßenraum der von jedermann eingesehene öffentliche Bewegungs- und Spielbereich. Die Hausabstände, die heute nach den Vorschriften in Deutschland verlangt werden, sind derart üppig, dass reizvolle Raumsituationen nur noch mit Tricks zu erreichen sind. In den meisten Fällen ist neben Feuerwehrezufahrten etc. reichlich Platz vorhanden für Grünanlagen. Dieser Straßenraum kann aber nur funktionieren, wenn er in ein System eingebaut ist, dessen Fußgängerbewegungsabläufe vom Straßenraum geführt werden. Dieses System kann durch folgende Planfehler gestört werden:

1. Wenn ein Teil der Häuser und Wohnungen von

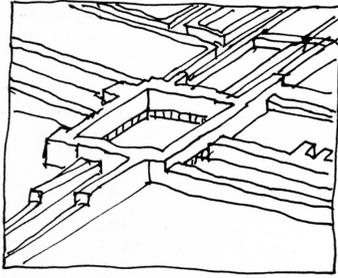


Abb. 4 Stadtstruktur

der Strasse aus nicht zu erreichen ist, sondern nur von der Rückseite der Häuser. Hierdurch wird der Strasse eine wesentliche Aktivität entzogen. Eine Konkurrenz Situation zwischen "Stadtinnen- und Stadtaußenraum" entsteht. Diese Raumcharakterisierung bezieht sich auf das Maß an Öffentlichkeit, das dem einen und dem anderen Raum zufällt.

2. Wenn die Garagen und Einstellplätze so zugeordnet sind, dass der Pendelverkehr Auto – Wohnung den Straßenraum nicht berührt.

Wenn die Spielplätze in isolierte Bereiche verdrängt sind, um nur ja nicht die Wohnintimität zu stören. Dasselbe neurotische Nachbarschaftsverhalten erlebt man in Mietwohnungen. Der Autolärm vor der Haustür wird akzeptiert, das Herumtummeln von Kindern in der Wohnung jedoch unterbunden.

Wenn kein Geld in öffentliche Grünanlagen investiert werden kann, wie z. B. Baumalleen, Pflasterung und sonstige Straßenmöblierung, die Voraussetzung sind für die Attraktivität dieses Raumes.

Wenn die ästhetische Qualität der angrenzenden Häuser vernachlässigt wird, wenn das Abstimmen von gegenüberliegenden Straßenfronten oder Abgrenzen von Straßenabschnitten oder das Abstimmen von Maßstäben unterbleibt. Sie spielen im Funktionszusammenhang des Strassen- und Platzraumes eine präzise kulturelle Rolle. Das Erfüllen der Stadtfunktion "Poesie des Raumes" ist als so selbstverständlich anzusehen wie alle technischen Funktionen. Im rein sachlichen Sinne ist sie in demselben Grade elementar. Können Sie sich vorstellen, dass die Menschen nicht mehr musizieren, malen, Bildnisse formen, tanzen ...?

Diese Frage wird von jedermann verneint. Die Rolle der Architektur hingegen scheint nicht als so selbst-

verständlich angesehen zu werden. "Architektur ist etwas Handfestes, Brauchbares, Nützlich", so heißt es allgemein. Allenfalls wird ihre Rolle noch verstanden im Schaffen von Gemütlichkeit im Innenraum und als Prestigedemonstration nach außen. Alles andere wird in die Kategorie des schmückenden Beiwerks eingeordnet, ohne dass man selbstverständlich auskommt. Ich behaupte, dass eine Epoche, die den Begriff der Architektur in seiner vollen Tragweite nicht mehr kennt, sich in einer kulturellen Krise befindet, die in ihrer Tragik mit Worten kaum zu beschreiben ist. Die Musik unserer Tage ist ein ihr adäquater Ausdruck.

Die hier angeschnittenen Probleme der Wohnstrasse gelten in ähnlichem Sinne für die Geschäftsstrasse. Die Trennung von Fußgänger und Fahrverkehr birgt die Gefahr in sich, dass der Fußgängerbereich vereinsamt. Es müssen ausgeklügelte Lösungen erarbeitet werden, die die Lärm- und Abgasbelastung durch den Autoverkehr vom Fußgänger fernhalten, ohne beide Bereiche räumlich all zu weit voneinander zu trennen. Das bedeutet Überlagerung dieser Funktionen mit erheblichem technischem Aufwand, ein Preis, den sich die motorisierte Gesellschaft leisten muss. Dieses Problem wird sehr ähnlich sein, auch wenn man das Individualfahrzeug in Bezug auf seine bekannten technischen Mängel und bewussten Fehlkonstruktionen verbessert haben wird. Beängstigend bleibt die Masse der Fahrzeuge und die Geschwindigkeit, mit der sie sich fortbewegen. Beide Faktoren scheinen nach der heutigen Entwicklung kaum zu korrigieren zu sein.

Im Gegenteil, niemand kann heute Voraussagen, welche katastrophale Ausmaße sie annehmen wird

und welche Lösungen zu ihrer Bewältigung bereit stehen müssen.

Geradezu grotesk mutet die düstere Ahnung an, dass eines guten Tages die gigantischen Straßenbauwerke bei notwendig werdender Umstellung auf andersartige Fahrzeugsysteme nutzlos in der Landschaft herumstehen.

Ja, man neigt zur Behauptung, dass nach den Investitionen in das Auto und seine Belange eine Umstellung grundlegender Natur auf lange Sicht nicht mehr zu bewerkstelligen ist.

Soviel um zu verdeutlichen, dass zwischen den Investitionen in die Bedürfnisse Maschine = Auto und die Bedürfnisse des Lebewesens = Mensch eine enorme Kluft besteht, und dass wir den Preis zur Wiederherstellung des Stadtraumes bezahlen müssen, wenn diese Gesellschaft das Leben in der Stadt noch weiter für sinnvoll halten soll.

Zurück zu dem schon angeschnittenen Problem der Geschäftsstrasse. Sie erfordert eine andere Gestaltung als die reine Wohnstrasse. Sie muss relativ eng sein. Der Passant soll die Waren, die in den gegenüberliegenden Geschäften ausgelegt sind, überblicken, ohne dauernd von einer Straßenseite zur anderen hin und her pendeln zu müssen. Das ist zumindest die Wunschvorstellung des Einkäufers und sicherlich auch die des Händlers. Eine andere räumliche Situation der Einkaufsstrasse kennen wir aus dem alten Stadtkern von Bern, wo die Fußgänger unter Arkaden geschützt vor den Unbilden der Witterung die Auslagen der Geschäfte prüfen können. Dieser Typus der Einkaufsstrasse hat bis heute seinen Reiz und zu gleich seine Funktionstüchtigkeit nicht ein gebüßt. Der Fußgänger wird von der tiefer-liegenden Fahrstrasse verhältnismäßig wenig

belästigt. Dieser Straßenraum kann als vorbildlich gelten.

Dasselbe kann man von den Glasüberdachten Galleriestrassen oder Passagen behaupten, die eine Erfindung des neunzehnten Jahrhunderts waren. Seltsamerweise sind sie heute aus der Mode gekommen. Von der Belüftung her war natürlich die Straßenfassade zur Passage hin benachteiligt. Bei den heute vollklimatisierten Büro- und Geschäftshäusern könnte dieser Bautyp an Aktualität wieder gewinnen. Der Wetterschutz ist für eine Einkaufsstrasse in unserem Breitengrad ein Stadtkomfort, der sich bezahlt macht. Ganz verloren gegangen ist die Arkadenstrasse, die von den Römern aus den Säulenhallen, die die griechische Agora umstellten, entwickelt wurde. Die Überreste solcher Prachtstrassen sind noch zu finden in Palmyra, Perge, Apamea, Sidon, Ephesus, Leptis Magna, Timgad etc.

Die Erscheinung dieses Straßentyps ist ein faszinierendes Ereignis in der Stadtbaugeschichte. Aus dem schematischen und uniformen Stadtplan der griechischen Kolonialstadt zeichnete sich bei steigendem Wohlstand unter römischer Herrschaft das Bedürfnis ab, in dem gleichförmigen Straßennetz Orientierungsstrassen hervorzuheben, die baukünstlerisch besonders wertvoll ausgeschmückt wurden. Sie stellten sicherlich wichtige Funktionsbezüge her, die heute nicht mehr eindeutig zu rekonstruieren sind. Sie trugen auf jeden Fall neben dem repräsentativen einen eindeutigen kommerziellen Charakter, im Gegensatz zu Agora und Forum, die vor allem politischen und religiösen Zwecken vorbehalten blieben. Weinbrenner versuchte mit seinem Vorschlag zur Verschönerung der Kaiserstrasse in Karlsruhe diese Idee wieder zum Leben zu erwecken. Der Kö-

nigsbau in Stuttgart vom Architekten Leins könnte ein Fragment der Arkadenstrasse in Ephesus sein. Die Römer perfektionierten diesen Straßenraum mit erstaunlichem Phantasie reich tum. So wurden z.B. Straßenknicke, die sich aus den Gegebenheiten der Stadtstruktur ergaben, mit Portalarchitekturen als Gelenke besonders hervorgehoben. In der Galeriestrasse St. Hubert in Brüssel wurde dieses Problem nach demselben Prinzip gelöst. Durch diese Maßnahme ist der Straßenraum in über sichtliche Abschnitte unterteilt, im Gegensatz zum sozusagen endlosen Kontinuum des übrigen Straßennetzes. Zu beobachten ist ebenfalls, dass in seltenen Fällen die Strassen unvermittelt und ohne bauliche Artikulation in Platzräume übergehen. Strasse und Platz wurden als weitgehend unabhängige und autonome Räume gestaltet.

Diese Raummerkmale der römischen und griechischen Stadtbaukunst sind in dieser Form mit dem Untergang des römischen Imperiums in Europa in Vergessenheit geraten. Einzelne Bautypen wie das Forum und die Basilika sind unverändert vom Mittelalter übernommen worden z.B. in der Form von Klosteranlagen. Als öffentlicher Raum ist die Bauform des Forums nicht weiter verwendet worden. Anders in Nordafrika und Vorderasien, und teilweise in Spanien, wo bis zur Jahrhundertwende mit traditionellen Baumethoden diese uralten Stadtraumtypen fast unverändert weiterlebten.

Quelle:
Krier, Rob:
Stadtraum, S. 1-7
Stuttgart 1975

Martina Löw

Raumsoziologie

Grundlagen einer Soziologie des Raums – zusammenfassende Betrachtung

Die Entstehung des Raums ist ein soziales Phänomen und damit nur aus den gesellschaftlichen Entwicklungen heraus, das heißt auch als prozeßhaftes Phänomen, zu begreifen. Raum wird konstituiert als Synthese von sozialen Gütern, anderen Menschen und Orten in Vorstellungen, durch Wahrnehmungen und Erinnerungen, aber auch im Spacing durch Platzierung (Bauen, Vermessen, Errichten) jener Güter und Menschen. Die Konstitution von Raum (Synthese und Spacing) vollzieht sich im Alltag vielfach in Routinen. Über die repetitiven Handlungen werden räumliche Strukturen rekursiv reproduziert. Räumliche Strukturen sind in Institutionen eingelagert, die durch relationale Platzierung und das Wiedererkennen bzw. Reproduzieren dieser (An)Ordnung repetitiv wiederholt werden. Räumliche Strukturen sind eine Variante gesellschaftlicher Strukturen.

Ein zentrales Problem der Soziologie des Raums ist bislang, das zwar vereinzelt Prozesse der Organisation des Räumlichen beschrieben oder analysiert werden können, aber keine theoretische Vorstellung über das Zusammenwirken existiert. Darüber hinaus können Veränderungen in der Organisation des Nebeneinanders mit dem vorhandenen begrifflichen Instrumentarium nicht erfasst werden. Wandlungen räumlicher Prozesse erscheinen dann nur als Auflösungs- und Fragmentierungsprozesse. In diesem Buch werden daher Vorschläge erarbeitet, wie die verschiedenen Teilaspekte der Konstitution von Raum zu einem in sich konsistenten Ganzen zusammengefügt werden können. Besondere Aufmerksamkeit wird dabei den Veränderungen in der

Konstitution von Raum gewidmet, da in den letzten zwanzig Jahren durch die Entwicklung neuer Informations- und Freizeittechnologien und durch die massenhafte Nutzung schneller Transporttechnologien die gesellschaftlichen Wissens- und Erfahrungsvorräte mit Raum in eine Krise gelangt sind.

In soziologischen Theorien wird mehrheitlich – von einigen Spezialisten und Spezialistinnen für Raumtheorien abgesehen – eine absolutistische Raumvorstellung, das heißt, bildlich gesprochen, eine Vorstellung vom Raum als Behälter von Dingen und Menschen, zugrunde gelegt. Absolutistisch meint hier, dass Raum als eigene Realität nicht als Folge menschlichen Handelns gefaßt wird. Raum wird als Synonym für Erdboden, Territorium oder Ort verwendet. Unter der Bezeichnung >absolutistisch< fallen auch Raumbegriffe, die die euklidische Geometrie als einziges Bezugssystem der Konstitution von Raum annehmen.

In Abgrenzung dazu schlage ich einen prozessualen Raumbegriff vor, wie ich ihn zu Beginn dieses Kapitels in aller Kürze zusammenfasse. Meine These ist, dass nur wenn nicht länger zwei Verschiedene Realitäten – auf der einen Seite der Raum, auf der anderen die sozialen Güter, Menschen und ihr Handeln – unterstellt werden, sondern statt dessen Raum aus der Struktur der Menschen und sozialen Güter heraus abgeleitet wird, nur dann können die Veränderungen der Raumphänomene erfaßt werden. Wenn also Raum nicht der starre Hintergrund der Handlungen ist, sondern in den Handlungskontext eingebunden wird, dann kann eine sich verändernde Praxis der Organisation des Nebeneinanders in das Blickfeld gerückt werden.

Der Ausgangspunkt des hier entwickelten Raumbegriffs ist demzufolge relativistisch. Die Analyse des Prozesses geht jedoch, da nicht nur die Beziehungsgefüge, sondern auch die angeordneten sozialen Güter und Menschen berücksichtigt werden, über eine relativistische Perspektive hinaus. Das Ergebnis ist ein relationaler Raumbegriff. In die hier vorgeschlagene Neukonzeption der Soziologie des Raumes fließen die in der empirischen Sozialforschung erhobenen und von mir zum Teil neu interpretierten Daten zur Konstitution von Räumen ebenso ein wie die interdisziplinäre, theoretische Reflexion der Raumbegriffe in der Moderne.

Gesellschaftliche Veränderungen

Die von mir getroffene Unterscheidung in Synthese und Spacing ermöglicht es, Veränderungen in der Konstitution von Raum auf diesen beiden Ebenen, also in der Vorstellung, Wahrnehmungen und Erinnerungen sowie in der Organisation des Nebeneinanders, in den Verteilungsstrukturen und den Platzierungen getrennt zu betrachten. Auf der Basis bisher vorhandener empirischer Untersuchungen und den in dieser Arbeit daraus abgeleiteten Überlegungen können die folgenden Formen der Reorganisation von Raum bestimmt werden.

Jede Konstitution von Raum, sei es auf dem Computer, dem Reißbrett, dem Papier oder sei es im praktischen Handeln, ist beeinflusst von der Raumvorstellung des/der Synthetisierenden. Raumvorstellungen und -wahrnehmungen werden in Sozialisations- und Bildungsprozessen entwickelt. In (vor)schulischen Bildungsprozessen sollen die topologischen und visuellen Wahrnehmungen in



die Vorstellung eines einheitlichen Raums integriert werden. Kinder lernen und werden darin geschult, Raum als allgemeinen Rahmen, als Behälter der Gegenstände zu begreifen. Diese Messung, Planung und Orientierung notwendige Abstraktionsleistung wird in einer Weise vermittelt, dass zwischen der Idealisierung der Anschauung und der Anschauung selbst nicht unterschieden wird. Dadurch vermischt sich das euklidisch/perspektivische Denken und die tradierte Behälterraumvorstellung, die angelehnt an die antike Raumvorstellung und die jüdisch-christliche Schöpfungsgeschichte Raum als umschließend/umgebend und vor dem Menschen existierend begreift, zu einer Raumvorstellung.

Für Kinder früherer Generationen bestätigt sich diese Vorstellung von Raum dadurch, dass die Umgebung als homogener, immer größer werdender Raum erfahren wird. Heute wandelt sich die räumliche Sozialisation folgendermaßen: Es entsteht eine >verinselte< Vergesellschaftung, die Raum als einzelne funktionsgebundene Inseln erfahrbar macht, die über schnelle Bewegung (Auto fahren, öffentliche Verkehrsmittel) verbunden sind und durch Syntheseleistungen zu Räumen verknüpft werden. Bis in die 60er Jahre hinein kann also von einer Allianz zwischen (vor-)schulischen Bildungsprozessen, tradierter Raumvorstellung und Sozialisationserfahrungen ausgegangen werden. Die Konstitution des kindlichen Raums geschieht idealtypisch in konzentrisch immer größer werdenden Kreisen. Diese Allianz existiert nun nicht länger, da sich neben der Verinselungserfahrung auch Kommunikationsformen ändern.

Die zeitlich nicht verzögerte Kommunikation zwischen Menschen, die miteinander keine räum-

liche Einheit teilen, ist ein prägender Faktor, die als weit entfernt vermittelt werden, fließen durch den Sprechkontakt zusammen. Aber auch durch das Überlappen von Räumen, wie es sich aus dem >Hereinholen< entfernter Räume in das eigene Wohnzimmer mittels Fernseher ergibt, wandelt sich die räumliche Sozialisation. Eine neuartige Wahrnehmungserfahrung wird im Umgang mit Virtual-Reality Technologien vermittelt. Hier ist Wahrnehmung und Platzierung in verschiedenen Räumen gleichzeitig - ausgelöst durch die Bewegung des eigenen Körpers - erstmalig möglich. Die Verbindung zwischen den beiden Räumen wird über den Körper organisiert. Anders als beim Telefon zum Beispiel, bei dem die Verbindung über Technik hergestellt wird, ist hier der Körper Mittler in der gleichzeitigen Konstitution sehr differenter Räume.

Diese neue Sozialisationserfahrung bestätigt nicht mehr die Vorstellung, im Raum zu leben. Raum wird nun auch als diskontinuierlich, konstituierbar und bewegt erfahren. An einem Ort können sich verschiedene Räume herausbilden. Dadurch entsteht, so meine These, neben der kulturell tradierten Vorstellung, >im Raum zu leben<, das heißt von einem einheitlichen, homogenen Raum umgeben zu sein, auch eine Vorstellung vom Raum, die einem fließenden Netzwerk vergleichbar ist. Während erstere Vorstellung durch die praktische Anwendbarkeit der Euklidischen Lehrsätze bestätigt wird, nährt sich die zweite Vorstellung von der Erfahrung, dass Wahrnehmungen jenseits der Euklidik möglich sind.

Die Vervielfältigung der Vorstellungen, so meine Herleitung, wird vorbereitet durch eine wissenschaftliche Diskussion um Raumvorstellungen, ausgelöst durch die Entdeckung der nichteuklidischen

Mathematik sowie deren empirische Fundierung durch die Physik. Über viele Jahrzehnte hinweg entsteht eine Gewöhnung an Bilder uneinheitlicher Räume durch die massenhafte Vermarktung moderner abstrakter Kunst. Über Globalisierungsprozesse, mit dem Internet, um mit der massenhaften Nutzung schneller Transporttechnologien, insbesondere der Flugzeuge, sowie über Veränderungen der räumlichen Vergesellschaftung verfestigt sich die Vorstellung vom Raum als vernetzter (An)Ordnung einzelner Räume. Die Annahme einer Veränderung der Raumvorstellungen läßt sich auch insofern verifizieren, als sich die Vorstellungen vom Körper, der historisch ebenso wie der Raum ab dem 17. Jahrhundert als Behälter gedacht wird, derzeit ebenfalls vervielfältigen bzw. wandeln. Das Körperbild des Behälters ändert sich und wird zum Beispiel durch die Vorstellung vom Körper als Immunsystem ersetzt.

Durch diese Entwicklungen verliert jedoch die tradierte Vorstellung vom Raum nicht gleichzeitig ihre Plausibilität. Es muß daher von einer Koexistenz/Konkurrenz zweier unterschiedlicher Raumvorstellungen ausgegangen werden, die beide in die Konstitution von Raum einfließen. Die Vorstellungen, die sich Menschen von Räumen machen und die ihnen wie zum Beispiel infolge der euklidischen Geometrie räumliche Handlungen erleichtern oder ermöglichen, prägen die Konstitution, können aber nicht mir ihr gleichgesetzt werden, da Raum in der Regel, das zeigt die Ausführungen zur Sozialisation, auch ein Platzierungsmoment beinhaltet.

So wie sich die Raumvorstellungen wanden, so verändert sich auch durch die Nutzung neuer Freizeit- und Kommunikationstechnologien die

Platzierungspraxis. Dies zeigt sich in der Nutzung schneller Verkehrsmittel ebenso wie im Einkaufsbummel via Internet oder in der Gestaltung von Diskotheken nach dem Abbild von Monitoren. Im Stroboskopgewitter wird jede Einheitlichkeit von Raum in der Vorstellung wie in der Wahrnehmung zur Illusion.

Veränderungen in der Konstitution von Räumen beschränken sich jedoch nicht auf die alltäglichen Handlungen. Auch in makrosoziologischen Dimensionen lassen sich zum Beispiel infolge von Globalisierungsprozessen Wandlungen beobachten. Auch hier kann zwischen Spacing und Synthese unterschieden werden. In den letzten Jahren haben sich sogenannte >global cities< herausgebildet, die gemeinsam einen eigenen Raum formen. Dieser basiert sowohl auf Spacing-Prozessen, die hier vor allem in Form digitaler Vernetzung mit permanentem Informationsfluß und Datentransfer beobachtbar sind, aber auch auf Syntheseprozesse der beteiligten Akteure. Die Synthese der Städte New York, Tokio, London, Paris oder Hongkong zu einem globalen Raum strukturiert das Handeln der Finanzmakler, so wie umgekehrt die Spacings, also die Platzierungen von Informationen und die Datenübertragungen, Synthesen provozieren.

Versteht man Raum nur als Handlungshintergrund, dann könnte dieser Prozeß nur in den Dimensionen lokal, national, global analysiert werden. In den letzten Jahren kommen jedoch insbesondere amerikanische Stadtsoziologinnen und -Soziologen zu der Erkenntnis, dass sich in dieser auf einen homogenen Raum bezogenen Logik gesellschaftliche Entwicklungen nicht mehr analysieren lassen. Mit der Entstehung von Global Cities als Knotenpunkte

mit Steuerungsfunktion, die einerseits den gesetzlichen Regelungen der jeweiligen Nationalstaaten verpflichtet sind und lokale Arbeitsmärkte zur Verfügung stellen, andererseits aber auch eng in ein Netzwerk mit anderen Global Cities eingebunden sind, entwickeln sich vernetzte Räume, die sich nicht mehr ausreichend in Dimensionen von global oder lokal beschreiben lassen. In den über elektronische Vernetzungen entstehenden Konfigurationen werden ununterbrochen Informationen übertragen und finanzielle Transaktionen getätigt. Über die Vernetzung entwickelt sich ein eigener Raum, der nicht nur als virtueller in Erscheinung tritt, sondern auch in seiner Lokalisierung spezifische städtische Räume hervorbringt, die sich in ihren Strukturen von anderen städtischen Räumen grundlegend unterscheiden. Wie der Körper zwischen Virtual Reality und umgebenen Raum vermittelt, so entstehen Global Cities als Schaltstellen in einem fließend vernetzten Raum und einem national/lokal konstituierten Raum.

Daraus folgt, dass der Wandel der räumlichen Vergesellschaftung nur dann erfaßt werden kann, wenn Raum nicht als Hinter- oder Untergrund des Handelns verstanden wird, sondern Raum in den Handlungsverlauf eingerückt wird. Die Konstitution verschiedener Räume an einem Ort muß denkbar werden. Neben der Platzierungsfähigkeit, die sich aus dem raumkonstituierenden Handeln ergibt, muß Menschen, sollen die einzelnen >Inseln< Menschen an anderen Orten, ferne Städte etc. nicht länger fragmentiert und unverknüpft erscheinen, eine Synthesefähigkeit zugesprochen werden. Diese (institutionalisierten) Synthesen werden, abgesehen von Abstraktionsleistungen in Wissenschaft und

Planung, als wechselwirkend mit Spacing-Prozessen verstanden.

Sozialwissenschaftliche Raumvorstellungen

Eine Soziologie des Raumes bildet nicht einfach nur Räume ab, sondern sie konstituiert selbst durch die Auswahl der zu analysierenden sozialen Güter und Menschen Räume. Schon deshalb ist es notwendig zu verdeutlichen, mit welcher Raumvorstellung an das Untersuchungsobjekt herangetreten wird.

Man unterscheidet in der Regel zwischen absolutistischen und relativistischen Raumvorstellungen. Während vom absolutistischen Standpunkt aus ein Dualismus angenommen wird, d.h. die Existenz von Raum und Körper vorausgesetzt wird, sind relativistischer Traditionen der Auffassung, dass Raum die Struktur der relativen Lagen der Körper bildet.

Diese Debatte um das >richtige< Verständnis von Raum geht u.a. auf Isaac Newton und Gottfried Wilhelm Leibnitz zurück, und alle Versuche, heute wissenschaftlich Raum zu bestimmen, mit Ausnahme die der Phänomenologinnen, die nur die subjektive Sicht auf Raum untersuchen wollen, bauen auf der einen oder der anderen Auffassung auf. Auch die bislang dominante alltagsweltliche Vorstellung, >im Raum zu leben<, welche sich auf die Behälterraumvorstellung der griechischen Antike und die jüdisch-christliche Schöpfungsgeschichte zurückführen läßt, harmonisiert mit der absolutistischen Raumvorstellung. Verfestigt hat sich also die Vorstellung, es gäbe einen Raum, der eine von den Körpern unabhängige Realität aufweise.

Die Entwicklung der Soziologie des Raumes hängt nun von der Entscheidung ab, ob beide Raumbe-

griffe bewußt zur Erklärung sozialer Phänomene herangezogen werden, wie dies für das Alltagsbewußtsein von Raum zu beobachten ist, oder ob ein Raumbegriff gebildet werden kann, welcher derart formuliert wird, dass die unterschiedlichen gesellschaftlichen Prozesse, die soziologisch analysiert werden sollen, damit erfaßt werden können. Eine nur absolutistische Argumentation, die den Raum als materiell und unbeweglich dem bewegten Handeln gegenüberstellt, kann zum Beispiel die virtuellen Räume nicht mehr erklären und scheidet bereits aus diesem Grund als einziger soziologischer Raumbegriff aus. Anders verhält es sich mit der relativistischen Annahme, der Raum leite sich aus der (An)Ordnung sozialer Güter und Menschen ab. Da sich die Soziologie mit gesellschaftlichen Figurationen beschäftigt, ist die Ableitung von Räumen aus den meist durch Arbeit geschaffenen sozialen Gütern sowie den Plazierungen (und Bewegungen) der Menschen naheliegend. Eine relativistische Raumvorstellung kann demzufolge aus Ausgangsüberlegung dienen.

Mit zwei verschiedenen Raumbegriffen zu arbeiten hätte den entscheidenden Nachteil, dass die permanente Verständigungsunsicherheit zusätzlich verschärft wird. Eine Funktion eines soziologischen Grundbegriffs, nämlich Kommunikationsmedium zu sein, wäre nur bedingt gegeben. Darüber hinaus kann es lediglich als Verständnislücke interpretiert werden, wenn ein Phänomen, nämlich die Konstitution von Raum, je nach Ausformung nur mit unterschiedlichen Begriffsbestimmungen ein und desselben Grundbegriffs erklärt werden kann. Die Erwartung an einen soziologischen Grundbegriff >Raum< muß demnach sein, dass der den Prozeß

der Konstitution erfaßt und nicht dessen Ergebnis, z.B. Behälter zu sein, schon voraussetzt. Auch die an der euklidischen Geographie orientierten Handlungen und Bauweisen werden infolgedessen als Aspekte des Prozesses verstanden und nicht als Raumvorstellung vorausgesetzt. Das bedeutet, sich von der erkenntnisleitenden Vorstellung, Raum habe eine von sozialen Gütern, Menschen oder menschlichem Handeln unabhängige Existenz oder könne vom Handeln getrennt betrachtet oder nur punktuell auf Handeln bezogen werden, zu verabschieden. Raum kann nicht mit einem Ort gleichgesetzt werden, weil somit ein komplexer Prozeß auf einem Aspekt, nämlich dem Lokalisiert-Sein an einem Ort, reduziert und die Konstitution verschiedener Räume am gleichen Ort ausgeschlossen wird.

Auch die Gleichsetzung von Raum und Territorium ist wenig hilfreich, da sie in jüngeren soziologischen Arbeiten in bewußter Abgrenzung zu geopolitischen Argumentationen dazu führt, dass Raum nicht als soziologische Kategorie bestimmt wird. Sinn der Argumentation ist es zu belegen, dass nicht von Räumen eine Logik ausgeht, zum Beispiel aufgrund von Raumknappheit eine imperialistische Politik zu betreiben, sondern dass soziale Prozesse handlungsleitend wirken. So sehr die Ideologiekritik überzeugt, so wenig plausibel ist die Gleichsetzung von Raum mit Territorialkonzepten. Hier wird als unsoziologisch verworfen, was zuvor selbst als Raum konzeptualisiert wird. Raum wird als Territorium naturalisiert und die soziale Konstruiertheit von Raum völlig ausgegrenzt.

Welchen Sinn sollte es machen, einen dualistischen Standpunkt in bezug auf Raum zu beziehen, der

in der Regel nur die Schlußfolgerung zulässt, dass die selbst bestimmte Kategorie soziologisch irrelevant ist? Wenn also, wie eingangs beschrieben, gesellschaftliche Veränderungen eintreten, zu deren Erklärung die Kategorie Raum herangezogen wird, dann macht es wenig Sinn, eine Begriffsbestimmung zu wählen, die in früheren soziologischen Arbeiten immer wieder zu der Erkenntnis führt, den Raum aus dem Handlungskontext herauszulösen. Die Prozesshaftigkeit, die jedoch der Konstitution von Raum innewohnt, bleibt daher in einem absolutistischen Raumbegriff unbenannt.

Eine Soziologie des Raums muß demnach 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 dualistische gegenüberstellen. Dies trifft auch auf die Rede von >Raumfragmenten<, >Zerstückelung< >Zergliederung< etc. zu. In diesen Diskursen wird zwar das Phänomen aufgegriffen, dass räumliche Vergesellschaftung nicht mehr widerspruchsfrei die Vorstellung vom einheitlichen Raum zuläßt, allerdings wird in der Wortwahl der Zerfall etwas ursprünglich Ganzen vorausgesetzt. Dabei wird übersehen, dass das Ganze selbst eine Konstruktion ist. Gerade die Vorstellung eines weltweit homogenen Raums macht erst die Hierarchisierung und Einteilung, den Kauf und Verkauf möglich. Diese Einteilung und Strukturierung soll im folgenden nicht als Teile eines eigentlich Ganzen, sondern als (An)Ordnungen, die im Handeln reproduziert werden, verstanden werden. Raum existiert nur als wissenschaftliche Abstraktion, in der Wechselwirkung zwischen Struktur und Handeln konstituieren sich Räume immer im Plural. Raum kann daher auch

nicht überwunden werden, sondern der Entstehung von Räumen liegen im Prozeß immer neue Synthesen und Spacings zugrunde.

Raumsoziologie in acht Thesen

Um unnötige Wiederholungen (vgl. die ausführliche Zusammenfassung in Kapitel 5.7) zu vermeiden, werden abschließend die wesentlichen Aspekte der Konstitution von Raum pointiert in Thesenform dargestellt.

1. Raum ist eine relationale (An)Ordnung von Lebewesen und sozialen Gütern an Orten. Raum wird konstituiert durch zwei analytisch zu unterscheidende Prozesse, das Spacing und die Syntheseleistung.

2. Räume sind institutionalisiert, wenn (An)Ordnungen über individuelles Handeln hinaus wirksam bleiben und genormte Syntheseleistungen und Spacings nach sich ziehen.

3. Von räumlichen Strukturen kann man sprechen, wenn die Konstitution von Räumen, das heißt entweder die Anordnung von sozialen Gütern bzw. Menschen oder die Synthese von sozialen Gütern bzw. Menschen zu Räumen, in Regeln eingeschrieben und durch Ressourcen abgesichert ist, welche unabhängig von Ort und Zeitpunkt rekursiv in Institutionen eingelagert sind. Räumliche Strukturen sind wie zeitliche Strukturen auch Formen gesellschaftlicher Strukturen, die gemeinsam die gesellschaftliche Struktur bilden. Handeln und Strukturen sind von den Strukturprinzipien Geschlecht und

Klasse durchzogen.

4. Die Möglichkeit Räume zu konstituieren, sind abhängig von den in einer Handlungssituation vorgefundenen symbolischen und materiellen Faktoren, vom Habitus der Handelnden, von den strukturell organisierten Ein- und Ausschlüssen sowie von den körperlichen Möglichkeiten.

5. Räume bringen Verteilungen hervor, die in einer hierarchisch organisierten Gesellschaft zumeist ungleiche Verteilungen bzw. unterschiedliche Personengruppen begünstigende Verteilungen sind. Räume sind daher oft Gegenstände sozialer Auseinandersetzungen. Verfügungsmöglichkeiten über Geld, Zeugnis, Rang oder Assoziation sind ausschlaggebend, um (An)Ordnungen durchsetzen zu können, sowie umgekehrt die Verfügungsmöglichkeit über Räume zur Ressource werden kann.

6. Atmosphären sind die in der Wahrnehmung realisierte Außenwirkung sozialer Güter und Menschen in ihrer räumlichen (An)Ordnung. Über Atmosphären fühlen sich Menschen in räumlichen (An)Ordnungen heimisch oder fremd. Atmosphären verschleiern die Plazierungspraxis.

7. Die Reproduktion von Räumen erfolgt im Alltag repetitiv. Veränderungen einzelner Räume sind durch Einsicht in die Notwendigkeit, körperliches Begehren, Handlungsweisen anderer und Fremdheit möglich. Änderungen institutionalisierter Räume oder räumlicher Strukturen müssen kollektiv, mit Bezug auf die relevanten Regeln und Ressourcen erfolgen.

8. Die Konstitution von Raum bringt systematische Orte hervor, so wie Orte die Entstehung von Raum erst möglich machen. Der Ort ist somit Ziel und Resultat der Plazierung. An einem Ort können verschiedene Räume entstehen, die nebeneinander sowie in Konkurrenz zueinander existieren bzw. in klassen- und geschlechtsspezifischen Kämpfen ausgehandelt werden.

Quelle:
Löw, Martina:
Raumsoziologie, S. 263-272
Frankfurt a.M. 2001

Kevin A. Lynch

Das Bild der Stadt

Das Bild der Umwelt

Der Anblick von Städten kann ein besonderes Vergnügen bereiten, wie alltäglich er auch immer sein mag. Gleich einem einzelnen Werk der Architektur ist auch die Stadt ein Bauefüge im Raum, jedoch in großem Maßstab – sie ist etwas, was erst im Verlauf ausgedehnter Zeitabschnitte zu erfassen ist. Städteplanung ist daher eine zeitbemessene Kunst, für die jedoch kaum die kontrollierten und begrenzten Sequenzen anderer zeitbemessener Künste – wie z. B. der Musik in Anwendung gebracht werden können. Aus verschiedenen Anlässen und für verschiedene Menschen werden die Sequenzen verzögert, unterbrochen, aufgegeben, abgeschnitten. Die Kunst der Städteplanung ist jeder Beleuchtung und jeder Witterung ausgesetzt.

Es ist in jedem Augenblick mehr vorhanden, als das Auge zu sehen und das Ohr zu hören vermag – immer gibt es einen Hintergrund oder eine Aussicht, die darauf warten, erforscht zu werden. Nichts wird durch sich selbst erfahren, alles steht im Zusammenhang mit seiner Umgebung, mit der Aufeinanderfolge von Ereignissen, die zu ihm hin führen, mit der Erinnerung an vergangene Erlebnisse. Wenn man die Washington Street durch das Feld eines Farmers laufen ließe, so könnte sie noch so sehr wie die Geschäftsstraße im Herzen Bostons aussehen – hier müßte sie ganz und gar anders wirken. Jeder Stadtbewohner fühlt mit irgendeinem Teil seiner Stadt eng verbunden, und sein Bild malt sich in den Farben von Erinnerungen und Bedeutungen.

Die beweglichen Elemente einer Stadt – insbesondere die Menschen und ihre Tätigkeiten – sind genauso von Bedeutung wie die stationären physischen

Elemente. Wir sind nicht einfach Beobachter dieses Schauspiels – wir spielen selber mit und bewegen uns auf der Bühne gemeinsam mit den anderen Spielern. Meistens ist unsere Wahrnehmung von der Stadt nicht ungeteilt und gleichmäßig, sondern vielmehr zerstückelt, fragmentarisch, mit anderen Dingen und Interessen vermischt. Fast alle Sinne treten in Tätigkeit, und das vorgestellte Bild setzt sich aus ihnen allen zusammen. Die Stadt ist nicht nur ein Objekt, das von Millionen Menschen, die hinsichtlich ihres Standes und ihres Charakters grundverschieden voneinander sind, wahrgenommen (und vielleicht sogar mit Vergnügen wahrgenommen) wird – sie ist auch das Produkt vieler Baumeister, die ihre Struktur ständig ändern (dafür haben sie ihre eigenen Gründe). Während die Stadt in ihren Hauptzügen im großen ganzen für einige Zeit stabil bleibt, ändert sie sich doch ständig in Einzelheiten.

Über ihr Wachstum und ihre Form kann nur eine Teilkontrolle ausgeübt werden. Es gibt kein Endresultat – nur eine dauernde Aufeinanderfolge von Phasen. Es ist daher kein Wunder, daß die Kunst der Stadtgestaltung zum Zweck rein sinnlicher Wahrnehmung mit anderen Künsten wie Architektur, Musik oder Literatur absolut nichts gemein hat. Sie kann eine Menge von diesen anderen Künsten lernen, aber nicht sie imitieren.

Daß eine Stadt eine schöne und erfreuliche Umgebung hat, ist etwas Seltenes – manche werden vielleicht sogar sagen: etwas Unmögliches. Keine einzige amerikanische Stadt, deren Größe die eines Dorfes überschreitet, ist von durchweg guter »Qualität«, wenn auch so manche einige freundliche Ansichten zu bieten hat. Es ist daher nicht überrra-

schend, daß die meisten Amerikaner keine Ahnung haben, was es bedeuten kann, in einer solchen Umgebung zu wohnen.

Sie wissen ziemlich genau Bescheid über die Häßlichkeit der Welt, in der sie leben, und sie äußern sich ziemlich vernehmlich über den Schmutz, den Rauch, die Hitze, die Überfüllung, das Chaos und die Eintönigkeit, die in ihr herrschen. Aber sie sind sich kaum im Klaren über die Wichtigkeit einer harmonischen Umgebung – einer Welt, in die sie vielleicht einmal als Touristen oder Urlauber einen kurzen Blick werfen durften. Sie können sich keinen Begriff davon machen, was der Rahmen bedeuten kann: tägliche Freude, einen Ankerplatz für ihr Leben – eine ausdrucksvollere und reichere Welt.

Ablesbarkeit

Dieses Buch will den visuellen Wert der amerikanischen Stadt abwägen, indem es das Vorstellungsbild prüft, das sich die Einwohner dieser Stadt von ihr machen. Es konzentriert sich in der Hauptsache auf eine besondere visuelle Qualität: auf die Klarheit oder »Ablesbarkeit« der Stadtszene. Damit ist die Leichtigkeit gemeint, mit der ihre einzelnen Teile erkannt und zu einem zusammenhängenden Muster aneinandergesetzt werden können. Genau so wie diese bedruckte Seite, wenn sie leserlich ist, visuell als ein zusammenhängendes, aus erkennbaren Symbolen bestehendes Muster erfaßt wird, so sind auch bei einer »ablesbaren« Stadt die einzelnen Bereiche, Wahrzeichen und Weglinien leicht zu identifizieren und zu einem Gesamtmodell zusammenzufügen.

Dieses Buch behauptet, daß Ablesbarkeit für das



Bild der Stadt ausschlaggebend ist; es will diesen Begriff detaillieren und darzulegen versuchen, auf welche Weise er beim Neuaufbau unserer Städte Verwendung finden kann. Die vorliegende Studie ist, wie der Leser rasch feststellen wird, ein erstes und nicht ein letztes Wort – sie versucht Ideen aufzugreifen und vorzuschlagen, wie diese Ideen entwickelt und erprobt werden könnten. Der Ton, der hier angeschlagen wird, ist spekulativ und vielleicht gar ein bißchen leichtsinnig: vorsichtig zugleich und vermessen. Im ersten Kapitel werden einige der Grundideen entwickelt; die folgenden Kapitel zeigen diese Ideen in ihrer Anwendung auf verschiedene amerikanische Städte und erörtern ihre Konsequenzen für die Städteplanung.

Wenn auch Klarheit bzw. Ablesbarkeit keineswegs die einzige wichtige Eigenschaft einer schönen Stadt ist, so ist sie doch von besonderer Bedeutung, wenn man die Umgebung im Zusammenhang mit dem Maßstab der Stadt in Bezug auf Dimension, Zeit und Verzweigkeit betrachtet. Um das zu verstehen, müssen wir die Stadt nicht einfach als ein Ding an sich betrachten, sondern so, wie sie von ihren Einwohnern wahrgenommen wird.

Gliederung und Kenntlichmachung der Umgebung sind lebenswichtige Fähigkeiten aller sich fortbewegenden Tiere. Viele Hilfsmittel werden benutzt: solche visueller Art, wie Farbe, Form, Wahrnehmung von Bewegung, Lichtpolarisation, und andere Mittel, wie Geruch, Geräusche, Berührung, Kinästhesie, das Gefühl für Schwerkraft und evtl. für elektrische oder magnetische Felder. Diese Orientierungstechniken – vom zielsicheren Flug einer Seeswalbe bis zum tastenden Kriechen einer Schnecke über das Mikrogelände eines Fels-



brockens – sind mitsamt ihrer Bedeutung in einer ausgedehnten Literatur ausführlich beschrieben [20, 31, 59]. Psychologen haben diese Fähigkeit auch beim Menschen untersucht, allerdings ziemlich oberflächlich oder unter begrenzten Laboratoriumsbedingungen [5, 8, 12, 37, 63, 6 76, 81]. Trotz einiger noch ungelöster Rätsel hält man es heute für unwahrscheinlich, daß es irgendeinen mystischen »Orientierungs-Instinkt« gibt. Viel eher handelt es sich um folgerichtige Anwendung und Organisation ganz bestimmter, der Außenwelt zugehöriger Sinneshilfsmittel. Diese Organisation ist von grundlegender Bedeutung für die Leistungsfähigkeit und das Fortbestehen frei sich bewogender Lebewesen.

Sich ganz und gar zu verirren – das ist wahrscheinlich ein sehr seltenes Erlebnis für die meisten Menschen in einer modernen Stadt. Unterstützung wird uns hier geboten durch die Anwesenheit anderer Menschen und spezieller Wegweiser: Karten, Straßennamen, Markierungen, Bus- Schilder. Aber wenn es uns einmal passiert, daß wir uns verirren, dann wird uns durch das Gefühl der Unruhe und des Schreckens klar, wie sehr dieses Mißgeschick unser Gleichgewicht und unser Wohlbefinden beeinflusst.

Allein schon das Wort »verirrt« (»lost« = verloren) bedeutet in unserer Sprache mehr als nur geographische Unsicherheit; in ihm schwingen Obertöne, die absolutes Entsetzen ausdrücken.

Beim Prozeß des Sichzurechtfindens besteht das strategische Hilfsmittel in der Vorstellung von der Umgebung, in dem allgemeinen geistigen Bild, das sich eine Person von der äußeren Welt der Erscheinungen macht. Dieses Bild ist ein Produkt aus

unmittelbarer Erfahrung und der Erinnerung an vergangene Erfahrung; es wird benutzt, um Wahrgenommenes zu deuten und der Handlung eine Richtung zu geben. Das Bedürfnis, unsere Umwelt zu erkennen und zu »etikettieren«, ist so wesentlich und wurzelt so tief in der Vergangenheit, daß dieses erwähnte Bild für das Individuum einen ungeheuren praktischen und gefühlsmäßigen Wert hat.

Es ist klar, daß ein deutliches Bild einen befähigt, sich leicht und schnell umherzubewegen und z. B. das Haus eines Freundes, einen Polizisten oder einen Knopfladen zu finden. Aber eine geordnete Umgebung kann mehr als nur dies bewirken; sie kann eine breite Basis für Beziehungen bilden, sie kann Aktivität oder Anschauungen oder Erkenntnisse fördern. So kann man sich zum Beispiel, wenn man die bauliche Struktur Manhattans begreift, anhand dieser Einsicht eine bedeutende Anzahl von Tatsachen und Ideen im Hinblick auf diese Welt, in der wir leben, zusammenreimen. Eine solche Struktur gibt – wie jede stabile Grundlage – dem Einzelwesen die Möglichkeit der Entscheidung und dient als Ausgangspunkt für die Erwerbung weiterer Erkenntnisse. Ein klares Bild der Umwelt ist somit eine nützliche Basis für die individuelle Entwicklung. Ein lebendiges und vollständiges Milieu, das ein scharf- umrissenes Bild liefert, spielt auch im Sozialleben eine Rolle. Es kann das Rohmaterial für die Symbole und die Kollektiverinnerungen der Gruppenkommunikation bilden. Eine eindrucksvolle Landschaft ist das Gerüst, auf dem viele primitive Völker ihre für das Gesellschaftsleben wichtigen Mythen aufbauen. Gemeinsame Erinnerungen an die Heimatstadt waren im Krieg

oft das erste und einfachste Mittel, um den Kontakt zwischen einsamen Soldaten herzustellen.

Eine gute Vorstellung von der Umgebung verleiht dem, der darüber verfügt, ein ausgeprägtes Bewußtsein gefühlsmäßiger Sicherheit. Er ist in der Lage, eine harmonische Verbindung zwischen sich selbst und der Außenwelt herzustellen. Die gegenteilige Empfindung ist die der Angst, die einen überfällt, wenn man sich verirrt; daraus geht hervor, daß das wohlige »Heimat«-Gefühl dann am stärksten ist, wenn »Heimat« nicht nur etwas Vertrautes, sondern auch etwas irgendwie Charakteristisches ist.

In der Tat bietet ein charakteristisches und leicht ablesbares Milieu nicht nur Sicherheit –es vertieft und intensiviert darüber hinaus das menschliche Erleben. Wenn es auch nicht unmöglich ist, im visuellen Chaos der modernen Stadt zu existieren, so könnten doch die gleichmäßigen täglichen Handlungen neue Bedeutung gewinnen, wenn sie in einer wirklich anschaulichen Umgebung ausgeführt würden. Potentiell ist die Stadt an sich das gewaltige Symbol einer komplizierten Gesellschaft. Wenn dieses Symbol deutlich dargestellt wird, kommt sein Sinn auch klar zum Ausdruck. Es könnte gegen den Wert physischer Ablesbarkeit der Einwand erhoben werden, daß das menschliche Gehirn bewundernswert anpassungsfähig ist und daß man nach einiger Übung lernen kann, sich auch durch ungeordnete oder »gesichtslose« Gegenden einen Weg zu bahnen. Es gibt unzählige Beispiele exakter Navigation durch die »pfadlosen« Weiten von Meeres-, Sand- und Eiswüsten oder durch Dschungelgewirr.

Und doch hat sogar das Meer die Sonne und die Sterne, die Winde, Strömungen, Vögel und seine

Färbungen – alles Dinge, ohne die eine sonstiger Hilfsmittelbare Schifffahrt nicht möglich wäre. Die Tatsache, daß nur geschickte Fachleute ihre Fahrzeuge zwischen den Polynesischen Inseln hindurchsteuern können – und zwar erst nach ausgedehntem Training, macht deutlich, mit welchen Schwierigkeiten gerade diese Gegend aufwartet. Selbst vorzüglich ausgerüstete Expeditionen blieben von Strapazen und Ängsten nicht verschont.

Was unsere eigene Welt anlangt, so könnte man sagen, daß fast jeder, der aufmerksam ist, lernen kann, sich in Jersey City zurechtzufinden – allerdings um den Preis einiger Anstrengungen und Unsicherheit. Es fehlen die positiven Werte einer leserlichen Umgebung – und damit die Werte der gefühlsmäßigen Befriedigung, der Grundlage für Kommunikation oder begriffliche Organisation und für die Tiefe des täglichen Erlebens. Diese Freuden gehen uns verloren – wenn auch das gegenwärtige Stadt bild nicht so verworren ist, daß es denjenigen, die damit vertraut sind, unerträgliche Anstrengungen aufbürdete.

Es muß zugegeben werden, daß eine Umgebung, die Geheimnisse, Irrwege und Überraschungen bereithält, ein gewisses Etwas hat. Vielen von uns gefällt das Spiegelkabinett auf dem Jahrmarkt, und die gewundenen Straßen in Boston haben durchaus ihren Reiz. Aber reizvoll wirkt das alles nur unter zwei Bedingungen: Erstens darf man nicht Gefahr laufen, daß man ganz und gar den Weg und die Richtung verliert und sich nicht mehr auskennt; die Überraschung muß vielmehr in das Gesamtgerüst eingebaut sein, die Gebiete der Verworrenheit müssen im übersehbaren Ganzen klein bleiben. Und zwei-

tens muß das Labyrinth bzw. das Geheimnisvolle an sich eine Form besitzen, die erforscht und mit der Zeit begriffen werden kann. Vollkommenes Chaos ohne irgendeinen Hinweis auf Zusammenhang ist niemals erfreulich. Diese Gedanken deuten eine wichtige Voraussetzung an: Der Beobachter selbst muß bei der Betrachtung der Welt aktiv werden und schöpferisch an der Entwicklung des Bildes mitwirken. Er muß in der Lage sein, dieses Bild auszuwechseln, um wechselnden Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Eine Umgebung, die bis ins letzte präzise und endgültig eingeteilt ist, kann für neue Tätigkeitsvorbilder ein Hindernis darstellen. Eine Landschaft, in der jeder Stein eine Geschichte erzählt, macht die Erfindung neuer Geschichten schwierig. Wenn dies auch in unserem städtischen Chaos nicht wesentlich zu sein scheint, so wird dadurch doch klar, daß, was wir suchen, nicht eine endgültige, sondern eine wandlungsfähige Ordnung ist, die eine ständige Weiterentwicklung ermöglicht.

Quelle: Lynch, Kevin:
Das Bild der Stadt, S. 10-16
Basel/Boston/Berlin 2001

Kevin A. Lynch

The view from the road

The Highway Landscape

Ugly roads are often taken to be one price of civilization, like sewers or police. The boring, chaotic, disoriented roadscape seems to be the natural habitat of that useful but awkward monster, the American automobile. From this point of view we spend too much of our lives in the car. It would be better to arrange cities so that everyone could walk to work, or to let automatic devices take the wheel so that we could pull the shades and watch TV.

The authors take a different Position: road watching is a delight. and the highway is— or at least might be—a work of art. The view from the road can be a dramatic play of space and motion, of light and texture. all on a new scale. These long sequences could make our vast metropolitan areas comprehensible: the driver would see how the City is organized, what it symbolizes, how people use it, how it relates to him. To our way of thinking, the highway is the great neglected opportunity in city design.

The first highway designers were railway men. who learned their trade when grades were flat and alignments straight, when the surrounding landscape was an obstacle to overcome, and cost, power, and safety were questions far too urgent to allow thought for looks. Only the engine driver had to watch the view. and he was paid for his trouble. This attitude is still widespread, even among highway users, who bear with resignation the vacant hours of commutation.

Those who are alarmed by the ugliness of our roadways emphasize the repression of vice, rather than the encouragement of virtue. Roads should melt into the landscape, bill boards should be controlled

the scars of construction should be disguised by planting. There is little discussion of turning the highway experience to any positive account.

When so many people spend so much of their time on the road, when they persist in driving for pleasure, it may be that driving is more than a necessary evil. There are other kinds of journeys which are enjoyable in themselves:

walking, horseback-riding, boating, rides in amusement parks or on open bus tops. There are even a few roads in this country on which driving a car is a delight. Most often they pass through fine natural landscapes, but there are some pleasant episodes on highways in our big cities: New York, Chicago, Philadelphia, and San Francisco.

There is a tradition of the scenic road in this country, and a few have been built. The original parkways, so quickly engulfed by general traffic, were primarily intended for pleasure-driving, like the old pedestrian or carriage promenade.

In an affluent society, we may well choose to build roads in which motion, space, and view are organized primarily for enjoyment. But even on highways whose primary function is the carriage of goods and people. visual form is of fundamental importance and can be shaped without interfering with traffic flow. It is the landscape seen from these workaday highways that we will deal with here. Highways have special visual qualities if we consider them as art. We will discuss them from the standpoint of the driver and his passengers. ignoring the issue of how the highway looks from the outside. We will also restrict ourselves to the limited-access highway in the city, although much of our material will be applicable to other roads. We

make this restriction because urban highways seem to pose the greatest problems and to promise the richest visual returns.

The Highway Experience

If the highway is a work of art, what are the raw materials of that art, and what are its principles? The sensation of driving a car is primarily one of motion and space, felt in a continuous sequence. Vision, rather than sound or smell, is the principal sense. Touch is a secondary contributor to the experience, via the response of the car to hands and feet. The sense of spatial sequence is like that of large-scale architecture; the continuity and insistent temporal flow are akin to music and the cinema. The kinesthetic sensations are like those of the dance or the amusement park, although rarely so violent. These are all arts and situations from which the highway designer may begin to learn his technique.

While the road makes a dynamic impression on the driver and his passengers, it also exists as a static, bulky object in the landscape, a substantial piece of the urban scene for those who live along its borders. This presents a two-faced problem, much as it a theatrical designer had to be concerned with the visual form of his backstage apparatus. However important. It is a problem that we will not consider here.

Even among the users of the road, there are several different kinds of audience. The tourist sees the landscape with a fresh eye; he attaches relatively few personal meanings to it, but is urgently engaged in orienting himself within it. The com-

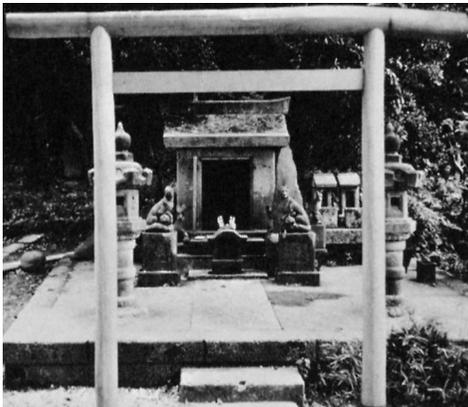


muter, or other habitual user of the road is more likely to ignore larger landscape features in favor of activities, new objects or the moving traffic of the road. The driver must watch the scene constantly; his vision is confined to a narrow forward angle and focuses on the events in the road itself. His passenger is free to look or not to look, has a wider angle of vision, and is not necessarily concerned with immediate traffic. Both driver and passenger are likely to be an inattentive audience, whether through the compulsion to watch only a small part of the scene. or conversely through the very freedom to let attention wander. They may be partially preoccupied with conversation, squabbling among the children, or private worries.

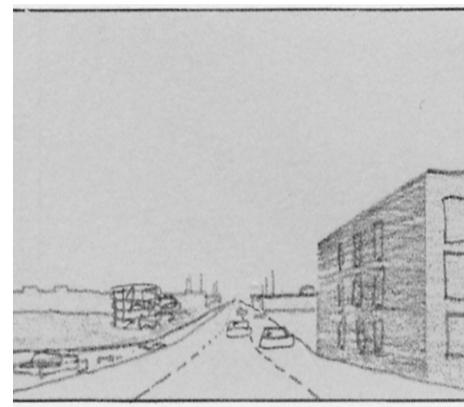
Yet at the same time both are a captive audience who cannot avoid remarking. Even if only subconsciously, the most dramatic events of a scene which is too mobile and too dangerous to be ignored. In both cases, Vision is directed forward, a fact which provides the designer with a means of directing attention. In both cases. there is an undertone of risk, which may be fearful or stimulating. Yet at the same time both are a captive audience who cannot avoid remarking. Even if only subconsciously, the most dramatic events of a scene which is too mobile and too dangerous to be ignored. In both cases, vision is directed forward, a fact which provides the designer with a means of directing attention. In both cases, there is an undertone of risk which may be fearful or stimulating. The modern car interposes a filter between the driver and the world he is moving through. Sounds, smells, sensations of touch and weather are all diluted in comparison with what the pedestrian experiences. Vision is



framed and limited: the driver is relatively inactive. He has less opportunity to stop explore, or choose his path than does the man on foot. Only the speed, scale, and grace of his movement can compensate for these limitations.



A simple organized sequence in the approach to a Japanese shrine (Goshojinja. Kamakura). Come upon obliquely, the entrance gate stands alone, then reveals the path ahead and some distant steps as an intermediate goal. Recurrent statues mark ones forward progress, and the steps develop into a double flight, partly in shade. Midway through this double flight, above and beyond a light screen, the final goal appears obliquely once more. A small replica of the entrance gate frames the shrine, and behind this begins another sequence. Rhythmic succession, progressive revelation, continuity, recall.



Quelle:
Lynch, Kevin:
The View from the Road

Alexander Mitscherlich

Die Unwirtlichkeit unserer Städte

Die Unwirtlichkeit unserer Städte Thematischer Aufruf

Unsere Städte und unsere Wohnungen sind Produkte der Phantasie wie der Phantasielosigkeit, der Großzügigkeit wie des engen Eigensinns. Da sie aber aus harter Materie bestehen wirken sie auch wie Prägestöcke; wir müssen uns ihnen anpassen. Und das ändert zum Teil unser Verhalten, unser Wesen. Es geht um einen im Wortsinn fatalen, einen schicksalsbildenden Zirkel: Menschen schaffen sich in den Städten ein Lebensraum, aber auch ein Ausdrucksfeld mit tausenden von Facetten, doch rückläufig schafft diese Stadtgestalt am sozialen Charakter der Bewohner mit.

Vollziehen sich nun sehr tiefgreifende geschichtliche Veränderungen, wie Vermehrung und Ballung der Menschen in Städten, eine radikale Änderung der Produktionstechniken und der Verkehrsweise, dann stoßen sich die neuen Erfordernisse, die neuen Wünsche sehr hart an der alten Stadtform. Der Vorgang der Überwältigung ist grausam und unerbittlich. Was neu entsteht, hat vorerst aber noch keineswegs den Zuschnitt langerprobter Formen; genug, wenn die Befriedigung vorgegebener Spezialfunktionen gewährleistet ist: Verkehrs- oder Vergnügungszentrum, Wohnsiedlung, Industrievorort. Die hochgradig integrierte alte Stadt hat sich funktionell entmischt. Die Unwirtlichkeit, die sich über diesen neuen Stadtregionen ausbreitet, ist niederdrückend. Die Frage lautet: muß das so sein, ist das unausweichlich? Sie sei illustriert mit der Absicht, zum Erlebnis eines bewußten statt eines unklaren Mißbehagens beizutragen.

>Die Kunst, zu Hause zu sein< läßt sich sicher nicht

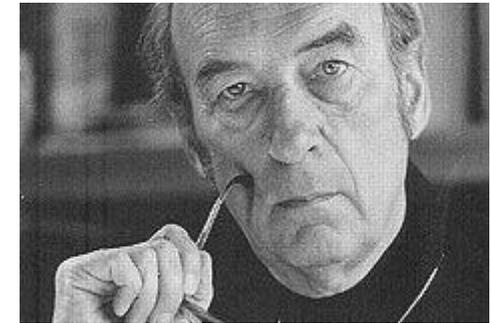
auf die Wohnkultur im engeren Sinne beschränkt denken. Das wird vollends deutlich, wenn man sich überlegt, was eigentlich als das Gegenteil zur Kunst, zu Hause zu sein, gelten könnte. Da ergeben sich mehrere Möglichkeiten: zum Beispiel die Kunst, von zu Hause weg zu sein, also etwa die Kunst zu reisen. Unangenehm wird es, wenn die >Kunst< selbst ins Gegenteil verkehrt erscheint: etwa ins Unvermögen, es zu Hause auszuhalten, wofür es den alten Ausdruck Budenangst gibt. Diese Antikunst des Daheimseins hat ein neues Requisit in der suchthafter Hingabe an das Fernsehprogramm; doch von diesen Formen der Unwirtlichkeit ist jetzt nicht die Rede. Angedeutet sei nur, dass die Wohnung, so sehr sie zum Kastell, zum Fort zu werden vermag, in dem ich mich von der Welt abschließe, doch Fenster behält, und die schauen auf die Stadt, bzw. auf das, was sie von diesem Standort aus zeigt. Stadt-Wohnung und Städter sind eine Einheit, die umschlossen wird von der angrenzenden Landschaft. Diese trägt nicht wenig dazu bei, ob wir uns an einem Ort zu Hause fühlen: Ist die Landschaft öde, wird der Wohnbereich wichtiger; umgekehrt ist es wenn Landschaft und Klima zur Entfaltung der >Kunst<, außer Haus zu sein, einladen.

Wir hatten Anlaß, die Zerstörung unserer Städte zu beklagen - und haben wenig Hoffnung, dass diese Schäden wieder gutzumachen sind. Nur weil die Gewohnheit abstumpft, wenn Bäume fallen und Baukräne aufwachsen, wenn Gärten asphaltiert werden, ertragen wir das alles so gleichmütig. Weil die Städtewüste wächst, sind wir angesichts kommender Geschlechter gezwungen, unseren Verstand (nicht in der Form bodenspekulantischer

Schlaueheit) anzustrengen. Wir suchen nach Einsicht, die uns befähigt und vor allem die Kraft gibt, der großen Stadtverwüstung und Landzerstörung Einhalt zu gebieten. Die Unwirtlichkeit unserer wiedererbauten, unentwegt in die Breite verfließenden statt kühn in die Höhe konstruierten, monoton statt melodisch komponierten Städte drückt sich in deren Zentrum ebenso aus wie an der Peripherie; dort, wo sich der Horizont der Städte immer weiter hinausschiebt und die Landschaft in der Ferne gar nicht mehr erkennen läßt, wo Sicht und Zukunft des Städtlers gleichermaßen verbaut scheinen.

Bleiben wir an dieser Peripherie. Jeder hat seine Augenblicke, die ihn schockieren und zu neuem Bedenken eines Zustandes provozieren. Bei mir waren es Gänge durch Villenvororte in verschiedenen Ländern: Deutschland, Italien, Holland, England, die mich zur Rechenschaft zwangen.

Durchstreift man diese oft reichen Einfamilienweiden, so ist man überwältigt von dem Komfortgrel, den unsere technischen Mittel hervorzubringen erlauben. Deutschland und Italien bilden dabei eine echte >Achse< der rücksichtsfreien Demonstration von pekuniärer Potenz und dem Geschmacksniveau von Devotionalienhändlern. Von Sanssouci-Assoziationen über Alpenchalets zu Brecker'scher Versicherungssprache ist alles zu haben: eine Anhäufung von Zufälligkeiten des Gestaltungswillens, ob er nun unter einer stolzen Pineta unterkriecht, wie in der Umgebung Roms, oder die Apfelwiesen des südlichen Taunus überzieht. Ich nehme an, dass diese Häuser neben dem Rasen, der sie alle in schöner Klassenbewußtheit umgibt, auch noch anderes gemein haben, zum Beispiel perfekt getüftelte Kücheneinrichtungen, störungsfreie automatische



Heizanlagen etc.

Hier wirkt das technische Zeitalter für seine Produkte stilbildend, und keiner kann aus der Reihe tanzen; der Fortschritt läßt ausnahmsweise keinen Rückschritt zu; das heiligste Ziel der Epoche: Bedürfnis-, Markterschließung, Designer und die Industrie schreiben diktatorisch vor, und der Bauherr kuschelt wie selbstverständlich. Nicht so, wo es seinen Schmucktrieb, die Lust des Herzeigens betrifft. Da schwelgt er in Rundbögen und vorgekragten Blumenfenstern, in mosaikumrandeten Entrées, getriebenen kupfernen Dachrinnen und schmiedeeiserner Künstlichkeit.

Natürlich hat es immer Epochen des Protzentums gegeben. Darum geht es jetzt aber gar nicht, sondern darum, dass die - wie man in der Schweiz sagt - vermöglichen Leute aus den Städten ausgezogen sind und in den Vorstädten und Vororten jeden Halt jeden Rest von städtischer Würde und stadt-bürgerlicher Obligation verloren haben. Mit Verlust der Obligation an die Stadt meine ich, dass dem sozial uralten Bedürfnis des Bauherrn, seinen Status zu demonstrieren, kein Kanon mehr vorgeschrieben ist, höchstens Firsthöhe und Abstand von der Straße. Er hat sich in eine Pseudo-Privatheit zurückgezogen, wofür es viele gewichtige Gründe in unseren lärmenden, verpesteten Städten gibt. Vom Geist der bürgerlichen Stadt her betrachtet, hat diese Entbindung eine schlimme Wirkung. Es werden, je nachdem, von welchen zufälligen Sympathiegefühlen man bewegt ist, Fragmente aus vorgegebenen, einmal verbindlich gewesenen Formgebungen aufgenommen und der Versuch gemacht, sie als Merkmal der eigenen Identität auszugeben. Was herauskommt - mit Hilfe des willigen Architekten - ist eine

permanente Maskerade in Architektur und keine Identitätsfindung durch den Zwang, Verbindendes, Verbindliches zu variieren, ohne aus der Rolle, aus der Ästhetik der Gruppe zu fallen. Denn ein Teil der eigenen Identität ist immer Stoff, der aus der Gruppe stammt; diese Verzahnung von Individuum und Gruppe wird im Stil bewußt. Mindestens wird bewußtseinsnäher, dass man im individuellen Ausdruck nicht aus der Reihe tanzen darf, dem Ganzen eines Platzes, einer Melodie der Straßenfronten sich einzuordnen hat. Das Vorort-Einfamilienhaus, dieser Nachkömmling der noch stadtbezogenen Villa des späten 19. Jahrhunderts, ist der Begriff städtischer Verantwortungslosigkeit: dem Bauherrn ist gestattet, seine Wunschträume mit seiner Identität zu verwechseln. Für diesen Sachverhalt müssen wir einen klaren Blick gewinnen.

Ich möchte jetzt nicht mit einer Schilderung der finanziellen Decrescendos ermüden über das Wüstenrot- und Leonberghaus, die Bimsblock-Tristesse, die sich um jedes einigermaßen stadtnahe Dorf legt, bis zu den geplanten Slums, die man gemeinhin sozialen Wohnungsbau nennt und die einem in ihrer Monotonie an den Ausfallstraße der Großstädte die Lektion erteilen, dass alles noch viel schlimmer ist, als man es sich einreden möchte.

Man wird mir trotzdem vorhalten, dass diese Schilderung von einer sarkastischen oder depressiven Stimmung eingegeben sei. Zugestanden: aber machen nicht unsere Städte, so wie sie wiedererstanden sind, wenn man nicht in ihren zwischen Büro, Selbstbedienungsladen, Friseur und Wohnung funktioniert, sondern wenn man sie betrachtet, als spazierte man in der Fremde umher und sehe sie zum ersten Mal - machen sie dann nicht depressiv? Kann

man in ihnen, die keine von Bäumen bestandenen Boulevards mehr haben, keine Bänke, die sich zum Ausruhen im faszinierenden Kaleidoskop der Stadt anbieten - kann man in ihnen mit Lust verweilen, zu Hause sein?

Sicher, es gab Menschen, bevor es Städte gab. Das sind in der Tat prähistorische Vorfahren. Die Stadt ist so alt, dass man den Städtebau als etwas dem tierischen Instinktverhalten Ähnliches ansehen darf. Der Trieb, der die Biber zu den kunstvollen Schutzanlagen für ihre Bauten zwingt oder die Vögel zur Gestaltung ihrer Nester, der ist, wie immer weiter entfaltet - oder auch verkümmert - im Bau der menschlichen Behausungen am Werk. Der Biologe Adolf Portmann schreibt dem Lebendigen die Tendenz zur Selbstdarstellung zu. Damit ist ein den Organismen jeder Art innewohnender Zwang zum immer markanteren Entwicklung der Gestaltmerkmale und Verhaltensweisen gemeint. Sehen wir die Stadt in diesem Zusammenhang, dann treten zwei Funktionen hervor, die sie für ihre Bewohner hat. Sie ist Ort der Sicherheit, der Produktion, der Befriedigung vieler Vitalbedürfnisse. Andererseits ist sie der Nährboden, der einzigartige Ort der menschlichen Bewusstseinsentwicklung - sowohl im Einzelnen wie auf der Gruppenebene als Wir-Bewußtsein.

Und in der Tat sind es diese Merkmale, um deren ausgeprägtere, perfektere Darbietung durch die Geschichte gerungen wird. Erinnern wir uns an all die Türme und Mauern, Plätze und Theater, aber auch an Stadtgestalten als ganze, an die Silhouette Roms, wie sie sich aus dem Sommerdunst der Campagna erhebt, an die Skyline New Yorks bei der Einfahrt in den Hafen. Sie wirken, mit Richard Neu-

tra zu sprechen, als Psychotope - als seelische Ruhepunkte, stellen ein Stück der Selbstvergewisserung für den dar, der dieser Stadt verdankt, was er ist. Wer an einem Herbsttag durch Amsterdam oder im Dezember durch Arles oder Venedig wandert, spürt das Unverwechselbare dieser Gebilde. Ob jemand hingegen die Wohnsilos von Ludwigshafen oder Dortmund vor sich hat, weiß er nur, weil er da- oder dorthin gefahren ist. Die gestaltete Stadt kann >Heimat< werden, die bloß agglomerierte nicht, denn Heimat verlangt Markierung der Identität eines Ortes.

Das alles wird nicht als negative Kritik vorgebracht - wie schön war es doch einst, und wie wenig schön ist es heute! Erstens war es niemals, bei aller städtischen Lebensfreude, besonders anziehend, unter vielen Menschen zu leben, und zweitens geht es nur darum, festzustellen, dass der gesellschaftliche Gesamtprozeß nicht abzuhandelnde Änderungen unserer Existenzgrundlagen geschaffen hat. Die gilt es zu sehen - so bewertungsfrei wie irgend möglich; und das fällt uns schwer. So tun wir zum Beispiel in den Einfamiliensiedlungen so, als bestünden keine Anlässe, Konsequenzen prinzipieller Art zu ziehen. Man paßt sich an, man zieht ein wenig um und hinaus ins Vorortgrün, und das ist alles; oder es sind mehr Menschen zu behausen - also baut man mehr Unterkünfte nebeneinander, und das ist alles. Ich wage dem die These entgegenzustellen: das schafft faits accomplis, die auf eine verbaute Zukunft des Stadtbewohners hinauslaufen. Nicht weil es nicht besser ginge - sondern weil man es nicht wagt, in neuen Konzepten zu denken, weil man die umstürzenden Konsequenzen der Wandlung im gesamtgesellschaftlichen Prozeß weitergehend leugnet.

Zum Beispiel: ist die Entmischung von Wohn- und Arbeitsgegend so notwendig, wie uns dies suggeriert wird? Das mag für die >schmutzigen< Industrien noch angehen, nicht aber für die zahllosen sauberen Fertigungs- oder die Verwaltungsbetriebe gelten. Eine berufstätige Mutter, die in wenigen Minuten zu Hause sein kann, verliert keine wichtige Zeit des Zusammenseins mit den Kindern durch lange Verbindungswege. Tausenderlei solcher Beispiele zeigen den Unsinn der Entmischung der Stadtfunktionen, die trotzdem weiter gefördert wird. Am wenigsten scheint diese Stadtzerstörung dem kritischen Verstand der Städtebewohner zu bekommen. Das ist es: die Stadt dieser Art wird zu Provinz, der Citoyen, der Stadtmensch, zum bloßen Bewohner einer wenig rühmenswürdigen Gegend. Der Mensch wird so, wie die Stadt in macht, und umgekehrt; mit fortschreitender Urbanisierung trifft das auf immer mehr Menschen zu.

Wir haben nach dem Krieg die Chance, klüger durchdachte, eigentlich neue Städte zu bauen, vertan. Oder anders ausgedrückt: wenn Städte Selbstdarstellungen von Kollektiven sind, dann ist das was uns hier an Selbstdarstellung begegnet, alarmierend. Wem ist das zuzuschreiben? Den Architekten, den Bauherren, den Stadtbauämtern, den Planungsämtern? Den Stadtparlamenten? Es muß kein Sündenbock gefunden werden - aber auch die Antwort: alle werden schuld haben, ist nichtssagend.

Um die Analyse etwas ergiebiger zu machen, muß man zuerst diese Schuldfrage ausklammern. Alle hätten Besseres gewollt, wenn sie gekonnt hätten. Warum haben sie nicht gekonnt? Zwei Vorgegebenheiten spielen ineinander: ein rastlos Druck ausübendes und ein retardierendes Moment. Das Hand-

lungen erpressende Moment - die Vermehrung und gleichzeitige Ballung von Menschen mit all den Verkehrsproblemen - wird gern und immer wieder genannt; das bremsende ist ein Tabu. Dementsprechend können wir uns beim ersten kürzer fassen und müssen, so peinigend es sein mag, bei zweiten Moment, den Besitzverhältnissen an städtischem Grund und Boden, ausführlicher verweilen.

Wenn ich die Situation noch einmal als Biologe auslege, so muß zugestanden werden. Dass es der Städteplaner mit Verhältnissen zu tun hat, die ihren natürlichen Rahmen völlig gesprengt haben. Der Menschheit in ihren technischen fortgeschrittenen Teilen ist es gelungen (und gelingt es in den Entwicklungsländern mit großer Schnelligkeit), sich ihrer natürlichen Feinde oder Widersacher zu entledigen. Sie hat den Haushalt der Erde gründlich in Unordnung gebracht. Es ist nicht der geringste Grund vorhanden, sich noch an die Devise zu klammern, mit der der deutsche Kaiser das Jahrhundert eingeläutet hatte: >Ich führe Euch herrlichen Zeiten entgegen!< Vom Stadtplaner wird verlangt, dass er etwas, was ungezügelt gewachsen ist, nachträglich in Ordnung einfängt - und das noch in Quantitäten, die in der Geschichte bisher unbekannt waren. Wir beobachten ein schroffes Nebeneinander von Rationalität und blinder Selbstsucht. Ja noch schlimmer: Rationalität und Selbstsucht sind oft eins, weil Rationalität sich in unserer Gesellschaft meist nur auf unmittelbare, begrenzte Zwecke bezieht, nicht auf die Stimmigkeit des Ganzen.

Quelle:

Mitscherlich, Alexander:
Die Unwirtlichkeit unserer Städte, S. 9-17
Frankfurt a. Main 1965

Walter Prigge

Peripherie ist überall

Halle-Schkeuditzer Kreuz-Leipzig

Wer im achten Jahr des Umbruchs die vierzig Kilometer von Halle nach Leipzig fährt erlebt einen der ostdeutschen Räume, die sich seit 1990 am stärksten verändert haben. Abfahrt für Abfahrt reihen sich an der Autobahn die neuen Gewerbegebiete mit Möbelhäusern und Hotels wie Perlen an der Kette aneinander, dazu die Großprojekte des Aufschwungs Ost: der Flughafen mit neuem Terminal und einer neuen Landebahn im Bau, das Güterverkehrszentrum, die Neue Messe Leipzig. (1) Dazwischen die Halle Center, Halleschen Einkaufsparks, Sachsenparks, Löwen Center und schließlich der fast schon sechs Jahre «alte», immer noch einmalige Saalepark, der neuerdings mit dem Zusatz «Das Original wirbt. Nachdem das Möbelhaus kürzlich erweitert wurde, baut man nun einen Teil für das nächste Weihnachtsgeschäft um, Das Schkeuditzer Autobahnkreuz, in der Mitte zwischen Leipzig und Halle und in direkter Nachbarschaft zum Flughafen gelegen erschien Investoren wie Distributionsbetrieben als idealer Standort, hockt es doch wie die Spinne im Straßennetz für die südliche Hälfte der neuen Bundesländer. Wer genau hinsieht, entdeckt zwischen den ersten Bauschildern für den Ausbau der S-Bahn und der ICE-Strecke zum Flughafen aber auch Schilder in der Rübensteppe, in deren Umgebung sich nichts getan hat oder wo der Slogan «Großkugel - hier blüht Zukunft» grau übermalt wurde und heute nur noch zurückhaltend «Büros- Gewerbe - Wohnungen» zu lesen steht. Der Gesamteindruck ist weniger der eines Speckgürtels, sondern eher der einer Art Speckwürfelandschaft. In der kahlen Bördenlandschaft wirken die Möbel-

paläste, die vereinzelt Büroblock und der mehrgeschossige Wohnungsbau in der Einflugschneise des Flughafens noch verlorener Diese Gegend vermittelt auch kein freudigeres Bild der Peripherie als die Vision, die der Hallesche Stadtarchitekt Kröber im Ausblick seiner Dissertation Mitte der achtziger Jahre vorn sozialistischen Städtebau zeichnete, als er in schneller Fahrt nach Leipzig fast «virilomäßig», die Siedlungsbänder der Fünfgeschosser und Industrieanlagen an sich vorbeiziehen sah, bevor er bei den Hochhausdominanten der Bezirksstadt Leipzig ankam.

The party is over in suburbia? Spielt die Musik wieder in den historischen Zentren? Dort wo nach den Jahren, die zur Klärung der Eigentumsverhältnisse nötig waren, inzwischen die Aufholjagd begonnen hat, wo Monat für Monat neue luxuriöse Bürohäuser und neue Einkaufspassagen fertiggestellt werden und inzwischen bereits mehr als ein Drittel der gründerzeitlichen Stadt in hellen Fassaden strahlt?

Harter Wandel in entleerten Kreisstädten

Gäste aus anderen Regionen empfinden den bisherigen Grad der Suburbanisierung, etwa im Vergleich zur Rhein-Main-Region oder zur Rheinschiene und abgesehen vom Übermaß an Shopping Centern und der üppigen Infrastruktur, noch nicht als dramatisch. Das liegt auch an dem extrem niedrigen Ausgangsniveau von vor acht Jahren. Die meisten Dörfer, auch nahe an den Großstädten gelegene, waren durch die sozialistische Agrarstruktur bis 1992 etwa auf dem Siedlungsstand von 1920 eingefroren. Manche dieser sterbenden Dörfer haben nach dem jahrzehntelangen Bevölkerungs- und

Bausubstanzverlust erst in den letzten Jahren wieder den Bevölkerungsstand der frühen fünfziger Jahre erreicht. Hinzu kam einigen Dörfern rund ums Schkeuditzer Kreuz während der achtziger Jahre das Trauma, womöglich in absehbarer Zeit völlig dem Braunkohlebergbau geopfert zu werden. Auch dies erklärt die Heftigkeit mancher Bürgermeister bei dem Versuch, die neu gewonnene kommunale Eigenständigkeit ihrer Fünfhundert-Seelen-Gemeinden möglichst schnell in geplante 2.000 Einwohner mit Gewerbe- und Sondergebiet umzusetzen. Die Kernstädte sehen sich bisher mit nichten als Gewinner nicht nur wegen des Kaufkraftabflusses. Halle hat in zehn Jahren über 40.000, Leipzig über 100000 Einwohner verloren, zunächst nach Westdeutschland und inzwischen ans Umland, nicht zuletzt auch durch die rapide gesunkene Geburtenzahl. Ein Fünftel weniger Menschen in der Stadt, das wird mittlerweile augenfällig: nicht nur in Gestalt geschlossener Kindergärten, Läden und Schwimmbäder; sondern auch durch Industriebrachen, dort, wo vor zehn Jahren noch viele Menschen gearbeitet haben. So breiten sich die Löcher im Stadtgefüge aus, die, allen sorgfältigen Stadtteilrahmenplänen zum Trotz, kaum mehr zu wachsen dürften. Angesichts einer weiter sinkenden Bevölkerungszahl und einer stagnierenden Kaufkraft in der Region empfindet man jede Suburbanisierung, abgesehen von der Verkehrslawine, als Bedrohung für eine funktionierende Kernstadt. Dabei ist nicht zu vergessen, daß die Entindustrialisierung der Region seit 1990 die Peripherie mindestens genauso hart traf wie das Zentrum. Allein in den Chemiewerken des Umlandes - Buna, Leuna, Böhlen et cetera- gingen in wenigen Jahren 30.000



Jobs verloren. Die Bergbauregion im Leipziger Südraum und das mit Halle verbundene Mansfelder Kupferbergbaurevier stellen, innerhalb der gesamten Region, periphere wirtschaftliche Notstandsgebiete dar. Die neuen Dienstleistungsberufe sind in den Zentren entstanden. Die Pendlerbewegung hat sich folglich umgekehrt. Auch auf der Ebene der Kreisstädte in der Region ist diese Umkehrung zu beobachten: Busbetriebe, die früher die Beschäftigten aus den städtischen Großwohnsiedlungen zur Fabrik aufs Land gefahren haben, stecken heute mit ihren Schulbussen in entgegengesetzter Richtung fest, im Autopendlerstau der Häuslebauer hinein in die Stadt.

Die Bevölkerungsbewegung in die Peripherie hat erst begonnen

Die erste Welle der Abwanderung ging nach Westdeutschland, die zweite aus den Großwohnsiedlungen in die modernen Mehrgeschosser im Umland läuft gegenwärtig aus. Jetzt sind es die Eigenheimbauer, die nach acht Jahren Ansparzeit den Sprung aus häufig recht guten Wohnbedingungen in ihre neu gebauten Eigenheime wagen und in den kommenden Jahren noch verstärkt wagen werden. Auch hier haben die peripheren Gemeinden mit ihren LPG-Flächen gegenüber den Kernstädten bei Planung und Erschließung einen Vorsprung von etwa zwei Jahren. Was an mehrgeschossigem Wohnungsbau auf dem Dorf bisher nicht gebaut wurde, trifft angesichts der zahlreichen sanierten Altbauten in den Städten auf keinen Markt mehr und wird in Einfamilienhäuser umgeplant. Manchmal findet sich auch ein erschlossenes, aber nicht ver-



marktbares Gewerbegebiet dort, wo die Eigenheime wachsen.

Trotzdem lebt in Leipzig/Halle nach wie vor ein besonders großer Teil der Bevölkerung in der kompakten Stadt. Halle, mit 270.000 Einwohnern nach Berlin, Leipzig und Dresden die viertgrößte Stadt in Ostdeutschland, kann als Prototyp der kompakten Form einer Großstadt in Deutschland gelten. Hier und in dem kragenförmigen Umlandkreis (Saalkreis) sind es zusammen genommen immer noch etwa achtzig Prozent der Bevölkerung, die im Radius von sechs Kilometern rund um den Marktplatz wohnen, davon mehr als die Hälfte in Plattenbauten. Im Vergleich zu den 230 bis 270 Quadratmetern Siedlungsfläche, die in westdeutschen Städten pro Einwohner benötigt werden, lag dieser Wert 1990 in Halle bei etwa 180 Quadratmetern. Allein die Bevölkerungsabnahme, ohne neuen Flächenverbrauch, hat ihn bis 1996 auf rund 195 Quadratmeter pro Einwohner ansteigen lassen.

1994 fuhren die angeblich so autovernarnten Hallenser täglich noch etwa 9,5 Kilometer. Zum Vergleich: In westdeutschen Städten liegt die Autobenutzung pro Tag bei fünfzehn Kilometern, trotz des vergleichbar hohen Bestands an Kraftfahrzeugen. So waren die Hallenser beim Einkaufen in der Innenstadt 1994 - wie schon bei der Socialdata-Erhebung von 1991 - nur zu zwanzig Prozent mit dem Auto unterwegs, statt dessen nutzten sie vorwiegend die Straßenbahn, die bis auf den Marktplatz fährt. Die im Krieg unzerstörte Stadt mit ihren engen Innenstadtsstraßen bietet nicht so viele Möglichkeiten zum Autofahren. (2)

Peripherie als Zentrum des Einkaufs

Trotz beispielhaft hoher Passantenzahlen in den Geschäftsstraßen liegt die Einzelhandelszentralität der Stadt Halle heute «um Null», einige Jahre lang sogar deutlich unter Null. Das bedeutet, daß beim Einzelhandel von einem Bedeutungsüberschuß gegenüber dem Umland keine Rede sein kann, auch wenn man ein peripheres Shopping Center innerhalb der Stadtgrenze mitrechnet. Die Erklärung ist einfach: Bei einem Einzelhandelsangebot im Umland, das, gemessen an der dortigen geringen Bevölkerungszahl, etwa das Dreifache des bundesdeutschen Durchschnitts beträgt, lebt der Handel in der Peripherie in erster Linie von der Bevölkerung des Zentrums. Wie soll so die Kernstadt zu einem Bedeutungsüberschuß kommen? Etwa indem noch mehr Einwohner ins Umland ziehen und von dort in die Stadt zum Einkaufen fahren? Das ist inzwischen der Trend.

Die Besonderheit der ostdeutschen Suburbanisierung ist ihre Abfolge: Sie betrifft zuerst den Handel, teilweise auch Gewerbe, und erst dann das Wohnen. Die Einkaufslandschaft rund ums Schkeuditzer Kreuz ist zu einem frühen Zeitpunkt geprägt worden. Für die meisten Center wurde schon zwischen 1990 und 1992 Planungsrecht geschaffen, zum Teil unter abenteuerlichen Bedingungen, wie etwa bei der Genehmigung des Saaleparks unmittelbar vor dem 3. Oktober 1990. Im Gegensatz zu anderen Ostdeutschen Regionen sind die Pläne jedoch frühzeitig umgesetzt worden. Beim Investorenwettrennen um die besten Standorte wollte keiner lange abwarten. Der schnelle Raum zwischen Leipzig und Halle, Bitterfeld und

Merseburg war durch die gestiegene Motorisierung in Verbindung mit den vorhandenen Autobahnen zu einem grünem Anger Zwischen den vier Städten «geschrumpft».

Die Verkaufsfläche dieser Einkaufslandschaft übertrifft deutlich die beider historischer Zentren zusammen. So versuchen mehrere Handelsketten hier in heftiger Konkurrenz zueinander, die Gesamtkaufkraft beider Städte und des weiteren Umlandes abzuschöpfen. Die langen Einkaufswege mit dem Auto machen zwar einen beträchtlichen Teil des Verkehrswachstums aus, die Center werden aber auch erstaunlich oft ohne Auto, das heißt mit Bus oder Tram, genutzt. Die Verkaufsfläche von Baumärkten und Möbelhäusern um Leipzig/Halle erreicht, auch auf die Gesamtregion bezogen, immer noch das Mehrfache des in Westdeutschland üblichen Besatzes. Seitdem die Welle der großen Neuanschaffungen und Hausreparaturen abgeflaut war, führte dies zu einem vermutlich ruinösen Wettbewerb. Die Möbelhäuser reagieren entgegen der Warnung aus den Verbänden durch eine weitere Verkaufsflächenexpansion. Die genehmigte Erweiterung eines Warenlagers, das von Anfang an mit einer Rolltreppe ausgestattet war, ist fast schon sprichwörtlich. Die Kernstädte hatten mit ihren Klagen teilweise recht bekommen, praktische Konsequenzen wurden daraus jedoch nie gezogen. Ein aktueller Einzelhandelserlaß der sächsischen Landesregierung, nach dem an vielen Standorten noch einmal nachträglich ins Planungsrecht eingestiegen werden soll, wird voraussichtlich in der Anwendung an privaten Entschädigungsforderungen scheitern. Inzwischen holen beim Einzelhandel die Zentren auf, die sich zwischen den entfernten An-

gebote auf der grünen Wiese, wie dem Saalepark, und ihren Kunden plaziert haben. In Halle ließ ein neues Center am Stadtrand hierzu auf eigene Rechnung eine Pionierbrücke über die Bahnschienen errichten, für die Autos aus der nächsten Großwohnsiedlung.

In Leipzig ist zwischen 1993 und 1997 etwa ein Dutzend neuer Stadtteilzentren mit 2.500 bis 5.000 Quadratmetern Verkaufsfläche entstanden; sie sind in der Regel städtebaulich gut integriert und verfügen über einen guten Straßenbahnanschluß. Auch in Halle findet man solche Zentren in Halle-Neustadt, wo sie zunehmend die «introvertiert» im Wohnkomplex gelegenen Kaufhallen und Ladenpassagen ersetzen. In der Leipziger Großwohnsiedlung Grünau stellt seit 1996 das ECE-Alleecenter den unumstrittenen Mittelpunkt des Stadtteils dar; der Platz unter der dreißig Meter breiten gläsernen Röhre dient zugleich als größter Veranstaltungsort in Grünau. Strittig ist, ob die jeweils für einen Einzugsbereich von etwa 80.000 Menschen gebauten oder geplanten B-Zentren wie Leipzig-Grünau oder Halle-Neustadt nicht die Fortschritte der Innenstadtentwicklung durch den Kaufkraftabzug wieder zunichte machen.

Konflikte also auch innerhalb der Stadt zwischen der Peripherie, in der die Menschen wohnen und kurze Wege haben, und dem Zentrum.

Mit der Entwicklung im Umland haben diese neuen Stadtteilzentren nicht nur wegen der zu vermutenden Umsatzrückgänge in den großen Centern zu tun, sondern auch auf Grund des traurigen Zustands mancher kleinstädtischer Zentren, die im gegenwärtigen Verdrängungswettbewerb keinen Investor mehr anlocken können. So klappt neben

dem Scheuditzer Rathaus am geplanten Standort der Rathauspassagen ein Krater mit rostigen Spundwänden. Auch wenn dies nur eine Momentaufnahme ist, läßt sich ein günstiger Impuls für die missliche Situation der historischen Stadtmitten in der Peripherie nirgends erkennen. Im Gegenteil, hier wie auch in Halle oder Leipzig in den traditionellen Geschäftsstraßen außerhalb der Innenstädte, die ebenfalls von zunehmendem Laden Leerstand betroffen sind, ziehen immer mehr engagierte Einzelhändler die 'Sonnenseite' im Center, und damit die Abhängigkeit vom Centermanager, dem Verbleib am traditionellen Standort vor. Die Kernstädte sind fest entschlossen, bei der anstehenden Welle größerer Freizeiteinrichtungen dafür zu sorgen, daß sich dieses Mal ihre Zentren besser behaupten, wenn es um Großkinos et cetera geht. Auch hier wird hart gepokert: Einen Tag vor der Eingemeindung der Gemeinde Seehausen hat der Landrat des Leipziger Umlandkreises noch eine Baugenehmigung für ein peripheres Multiplexkino erteilt.

Peripherie als neue Stadt in den Köpfen?

Politisch hat die Peripherie zwar ihre Lobby, mangels Wählerstimmen ist sie bislang aber (noch) nicht so mächtig wie in anderen westeuropäischen Städten. Die Überlegung, das neue Stadion für die Bewerbung zur Fußballweltmeisterschaft 2006 draußen an der Autobahn und dem ICE-Gleis zwischen Sachsenpark und Neuer Messe zu bauen, fand wenig Resonanz. Das wird sich in Leipzig vermutlich auch dann nicht ändern, wenn das zur Zeit im Landtag beratene Stadt-Umland-Gesetz wirksam wird. Dann soll

mit der Eingemeindung eines etwa fünf Kilometer breiten Streifens um das heutige Stadtgebiet die Bevölkerungszahl wieder auf über 500.000 Einwohner gehoben werden. Damit wird der Großteil der Abwanderer aus der Stadt formell wieder in Leipzig wohnen. An den Pendlerdistanzen ändert sich jedoch nichts. Ob nach der Eingemeindung mehr oder weniger in der Peripherie gebaut werden wird, bleibt abzuwarten, auf jeden Fall wird es koordinierter ablaufen. Für den größten Teil der Bewohner in der Region stellt nach wie vor die kompakte Stadt mit ihrem Zentrum und den Stadtteilzentren den Lebensmittelpunkt dar. So pocht das Paunsdorf Center, ein Riese von 80.000 Quadratmetern Verkaufsfläche im peripheren Leipziger Stadtgebiet, der ursprünglich als Antwort der Stadt auf das Umland noch befürwortet worden war, bei jeder passenden Gelegenheit auf seinen formalen Status als B-Zentrum (Stadtteilzentrum), ebenso wie das integrierte Alleecenter als Mittelpunkt der Großwohnsiedlung Grünau, jedoch ohne große Resonanz. Den Leipzigern liegt das Einkaufszentrum offensichtlich nicht sehr am Herzen, trotz der gewaltigen Umsätze, des permanenten Showbusiness und der festen Kooperation mit einem sächsischen Privatradiosender. Abgesehen von dem für viele unerreichbaren Traum vom Eigenheim prägt die Peripherie das Fühlen und Wünschen erstaunlich wenig, womöglich auch wegen der wenig überzeugenden landschaftlichen Qualitäten im Umland. Man fühlt sich nach wie vor nicht regional, sondern identifiziert sich mit der eigenen «Stadtpublik Hallenser verirren sich ausgesprochen selten in die Leipziger Zentren, ob historisches Zentrum oder Center; die Leipziger kommen noch seltener

in die kleinere Nachbarstadt Halle mit ihrem erstaunlichen Kulturprogramm. Im Falle von Leipzig wirkt das klare, wenn nicht verklärte Bild der Metropole aus der goldenen Zeit der Stadt um 1910 bei ihren Bürgern nach. Noch 1930 hatte sie 730.000 Einwohner, heute sind es 470.000. Die räumliche Orientierung scheint in der Region Leipzig/Halle (noch) anders auszusehen, als es Tom Sieverts in Bezug auf die «Zwischenstadt» für westeuropäische Verdichtungsräume beschrieben hat. (3) Zwar haben sich auch hier die Aktionsräume gewandelt von «konzentrischen Kreisen belebter Bereiche im Stadtteil zu spezialisierten Punkten, die über unbelebte Verkehrsräume sternförmig mit dem Lebensmittelpunkt der Wohnung verbunden sind», zum Beispiel anknüpfend an die Kultur der Kleingärten und Datschen. Die «arbeitsteilig spezialisierte Gesellschaft, die heute in räumlichen und zeitlichen Inseln mit speziellen Funktionen organisiert und untereinander über Verkehrswege verbunden ist,» erscheint in Leipzig/Halle noch weniger präsent, als es die bauliche Form der Peripherie vermuten läßt. Sich im regionalen Rahmen «die eigene Metropole 'a la carte' in Form hochspezialisierter Lebensinseln zusammenzustellen», ist ein (noch) seltener Lebensstil. Wir finden hier den im Lauf der Jahre geprägten Lebensstil des Familieneinkaufs mit dem Auto auf der grünen Wiese oder die Jugendkultur, etwa wenn sich Jugendliche im Saalepark nach der Mitternachtsvorstellung des UCI-Multiplexkinos bei der 24-Stunden-Tankstelle und im 24-Stunden-McDonalds treffen, um mit ihren Autos aus dem Zeitrhythmus der ruhebedürftigen Spießbürger auszubrechen. Ob Peripherie unter den künftigen Rahmenbedin-

gungen Stadt oder Zentrum - im Sinne der «Ballung von Signifikanz» - werden kann, läßt sich schwer vorhersagen. Im Moment herrscht bei Planern eher der Eindruck vor, daß es sich in der Gemeinde Günthersdorf mit dem Saalepark um einen Betriebsunfall der wirren Planungshistorie von 1990 handelt und die Shopping Mall hoffentlich irgendwann als Squash-Center endet, nicht jedoch die Ansicht, daß hier eine neue Stadtgründung gegen Ende des zwanzigsten Jahrhunderts zu beobachten sei. Dazu tragen auch die insgesamt gedämpften Wachstumserwartungen in der Region und die zahlreichen Entwicklungschancen der Zentren bei, neuerdings verkörpert durch die Einkaufskathedrale des Leipziger Hauptbahnhofs. Auch mit dem aufwendigsten Marketing und dem besten Service läßt sich der Standort in der Peripherie, weit ab von den meisten Kunden, nicht verschieben. Dennoch findet mit dem neuen Messegelände draußen an der Autobahn, vor allem mit dessen Glashalle als starkem Symbol, ungewollt auch ein Experiment der Gewichtverschiebung vom Zentrum in die Peripherie statt. Das Ergebnis dieses Experiments wird sich im März 1998 zeigen, wenn die Leipziger Buchmesse erstmals aus den charmanten unpraktischen Innenstadtmessehäusern, wo die Lesungen bisher nebenan in Kirchen, Läden und Schulräumen als Teil des bunten städtischen Lebens abgehalten wurden, ins «Raumschiff» der Neuen Messe an die Peripherie umzieht.

Quelle:
Prigge, Walter (Hrsg.):
Peripherie ist überall, Edition Bauhaus Bd. 1, S. 166-173
Frankfurt/New York 1998

Hans-Bernhard Reichow

Die autogerechte Stadt

Ideales Vorbild und Ziel

Ein sinnfälliger und übersichtlicher, unwillkürlich oder gar zwangsläufig funktionierender Straßenverkehr erscheint uns ideal gegenüber dem unübersichtlichen und chaotischen, Auge und Hirn über menschliches Maß beanspruchenden, durch widersinnige Vorschriften schlecht funktionierenden Straßenverkehr von heute. Das Ideal muß der organischen Natur der Menschen und dem technischen Wesen der Autos gleichermaßen entsprechen.

Es sollte etwa mit derselben Unwillkürlichkeit wirken wie der menschliche Blutkreislauf: in dauernd leichtem Fluß, ohne Stau oder Stockungen oder irgendwelchen Zusammenstoß (Bild 23). Man muß das Unmögliche wollen, um das Mögliche zu erreichen.

Gewiß kann man gegen den Vergleich mit natürlichen Kreisläufen Bedenken erheben, Und sie werden erhoben, seit der Verfasser auf solche Analogien in den letzten Jahrzehnten hinwies. Sie werden erhoben, obschon ein Ideal ja immer mit dem Vorbehalt dargestellt wird, daß es ganz nie erreicht werden kann.

So hatte man immer wieder entgegnet, daß der Vergleich in zweierlei Hinsicht hinke. Einmal habe der Herzkreislauf mit seinem Verästelungsnetz keinen Quer- oder Ringverkehr, ohne den der Straßenverkehr in den Städten doch gar nicht denkbar sei. Deshalb erscheinen denn auch in allen radial-konzentrischen Ideal-Stadtplänen ebenso in neueren Generalplänen der Großstädte zahlreiche Ringstraßen als fest verankerte »Notwendigkeiten.« (Bild 25). Aber ungeachtet der Parallelen mit natürlichen Kreisläufen läßt sich allein nach der praktischen Be-

lastung der vorhandenen »Ringe« ein System mit ihnen keineswegs rechtfertigen. Denn der Berlinerinnenring (Bi zeigte nach der Verkehrszählung im Jahre 1934 mit seiner sehr unterschiedlichen Belastung, daß er keine ausgesprochene Ringfunktion erfüllt und seine gleich mäßig breite und kostspielige Ausbildung ganz unwirtschaftlich ist. Beobachten wir doch nach den Bahnhöfen und Häfen zu eine ausgesprochen zielbedingte Verkehrsverdichtung.

Die optimale Lage dieser Zielverkehrsstraßen braucht bei subtiler Stadtplanung nicht einmal mit dem »flüssigen« Ring zusammenzufallen die Belastungsspitzen der Berliner Straßenbahn beweisen, daß der City- und Radialverkehr eindeutig Zielverkehr ist. ' 26). Im gleichen Sinne etwa, wie im Straßennetz eines Landkreises der Verkehr zur Kreisstadt vorherrscht, während der ltt- benachbarter Dörfer untereinander fast bedeutungslos ist. Ähnlich aber wie benachbarte Dörfer werden die ruhigen Wohnoasen in der idealen Stadtlandschaft nebeneinander oder an benachbarten Arbeitsgebieten liegen.

Der Quer- und Ringverkehr wird daher wirtschaftlicher und leistungsfähiger individuell in ein Verästelungssystem der Stadtstraßen einzuplanen sein. Zum anderen wird geltend gemacht, daß es beim Herzkreislauf ja Venen und Arterien, also nur Einbahnverkehr gäbe, was auf den Straßenverkehr keineswegs zuträfe. Dabei ist gerade dieser Einwand durch die Entwicklung der neueren Verkehrsordnung und -planung längst überholt.

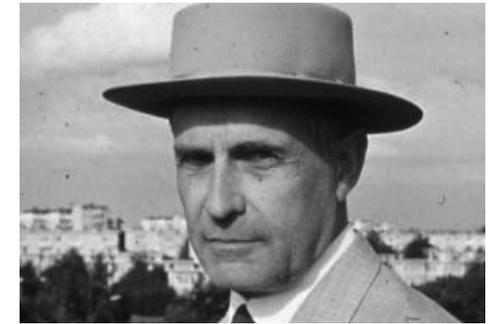
Auf den Autobahnen und ihren Zubringern, an gefährlichen Stellen der Landstraßen und an allen kritischen Knotenpunkten herrscht längst nur noch

Einbahnverkehr - sei er zunächst auch nur durch weiße Linien auf der Fahrbahn zur Trennung der verschiedenen Verkehrsrichtungen bewirkt. In den großen Städten aber ist der fließende Verkehr nur noch durch immer mehr Einbahnstraßen aufrecht zu erhalten (Bild 28).

Liegt es da für eine wissenschaftliche Verkehrsbetrachtung nicht nahe, den ohnehin offenbar zwangsläufigen Weg in Theorie und Praxis abzukürzen?! Ja, ist solch »Kurzschluß« der Entwicklung nicht gar angesichts' der Hunderttausende von Verkehrsofern Jahr für Jahr geradezu unsere Pflicht?! Man braucht damit keineswegs bei neuen Stadtteilen jeden kleinen Wohnweg zur Einbahnstraße zu erklären. Die jeweilige Verkehrsdichte und -übersicht wird den Ausschlag geben. Sie wird für Grenzfälle nach menschlichem Maß ermittelt werden, Aber die Richtigkeit des Trends und alle daraus abzuleitenden Folgerungen für das optimale Erreichen des Ideals sollten erkannt und in der Praxis nicht mehr aus dem Auge gelassen werden.

Was wir demnach für eine ideale Verkehrslösung halten?! Diejenige, bei der der instinktive Bewegungs-, Ordnungs- oder Orientierungssinn des Menschen genügt, die Verkehrsfunktion zwanglos zu gewährleisten. Mit anderen Worten: Je mehr wir des Intellekts und des Ampel-Roboters zur Bewältigung des Großstadtverkehrs entraten können, um so mehr nähern wir uns einer instinktgesteuerten, organischen Verkehrsordnung.

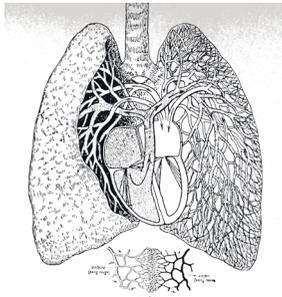
Auch für die zweite Funktion des Stadtstraßensystems, Flächen der Bebauung zu erschließen, können wir den Vergleich mit der organischen Natur weiterführen. Denn wo immer sie Flächen er schließt, geschieht es— im Gegensatz zur Flä-



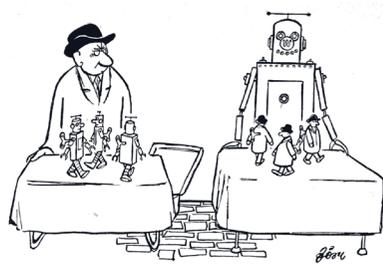
chengliederung an organischer Gebilde (Bild 24)— nach dem Gesetz der inneren Verästelung. So am bekanntesten im Geäder des Blattes, dessen System sich über das Geäst und den Stamm bis in das Wurzelwerk fortsetzt (Bild 29).

Infolge seiner großen Differenziertheit offenbart ein derart verästeltes Straßensystem ein Maximum an Anpassungsfähigkeit, sei es an die geo- und topographischen Gegebenheiten, an die erforderliche Querschnittsbemessung oder an den Fluß der Bewegungsvorgänge. Ihr optimaler Fluß bildet ausgesprochene Bewegungsformen, die den Verkehrsbahnen organischer Systeme gewiß nicht zufällig verwandt sind. Gerade die freien Verkehrslinien der Autos, die ja von Menschen als organischen Wesen gelenkt werden, zeigen mit natürlichen Bewegungsformen mehr Verwandtschaft als mit allen anorganisch geometrischen Straßennetzen des hippodamischen Städtebaus.

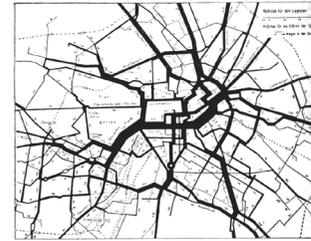
Flächenerschließung, Bewegungsformen und Kreislauffunktionen der organischen Natur sind also ideale Vorbilder für ein optimales Stadtstraßennetz und seine verschiedenen Funktionen. An ihnen erkennen wir zugleich, wieviel mehr wir noch das Gesetz alles technisch-wirtschaftlichen Fortschritts, die Differenzierung und Anpassung, planvoll im Städtebau beachten müssen. Wir sahen die erste Wirkung in der Gliederung der »kompakten«, d. h. alle Verkehrsarten noch zusammenfassenden Großstadtstraße. Das Ideal zielt über die Trennung der verschiedenen Verkehrsbahnen im kompakten Profil hinaus auf die räumliche Trennung fast aller Verkehrsarten Die Eisen-, Straßen- oder Schnellbahn, vor allem aber die Autobahnen haben damit den Anfang gemacht. Auch gesondert geführte Radfahr-, Reit- und Fuß-



23 Herz-Lunge-Kritiklauf als Beispiel typischer Fließvorgänge in lebendigen Organismen, bei denen sich alles in dauernd leichtem Fluß ohne Stöckungen und Kollision befindet.



22 Der Karikaturist sieht weiter und warnt vor dem Gefahren des Weges, auf dem wir uns nicht zuletzt im Hinblick auf die Verkehrsregelung befinden.



26 Auch die Verkehrsrippe der Berliner Straßenbahn beweist die untergeordnete Bedeutung der Ringe im Gesamtverkehr.

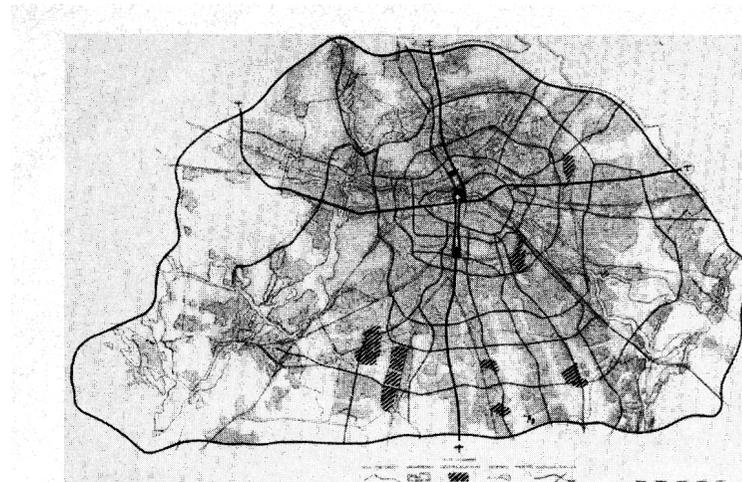


24 Basaltbruch als Beispiel anorganischer, unlebendiger Struktur.

wege wurden hier und dort verwirklicht, Wie im Wohnbau aber jeder Raum eines differenziert gegliederten Grundrisses seinem Sonderzweck besser angepaßt wird, seine Aufgabe also auch besser zu erfüllen vermag als der ursprüngliche Einraum für alle Zwecke, so bringt auch in der Stadtlandschaft die räumliche Trennung der Verkehrsarten gegenüber ihrer Führung auf nur einem, wenn auch gegliederten Straßenkörper entscheidende Vorteile: Radfahrer, Reiter und Fußgänger leiden nicht mehr unter dem Lärm und Geruch der Motoren. Denn ihr Weg führt nur durch grüne Stadtlandschaft. Die Verkehrssicherheit wächst, weil die Verkehrsarten sich nicht gegenseitig durch ihre Signale, Geräusche und Lichter beirren und stören. Und schließlich kann der Eigenart jedes Verkehrs, des Geländes und der Landschaft durch »Anpassung« aufs feinste entsprochen werden. So, wenn man dem steigungsempfindlichen Last- und Radfahrverkehr möglichst ebene Wege bahnt. Auf diesem Wege streben wir also dem idealen Vorbild der Natur und der Erfüllung des Gesetzes technisch-wirtschaftlichen Fortschritts gleichermaßen zu – wobei des Menschen Würde über allem steht.

Solche Zielsetzung führt aus der Klärung der sachlichen und geistigen Voraussetzungen die Verkehrsplanung, -ordnung und -gestaltung in der autogerechten Stadt zu elementaren Grundsätzen, deren Einfachheit und Klarheit sich die Einsichtigen schwerlich verschließen können.

Quelle:
Reichow, Hans Bernhard:
Die autogerechte Stadt, S. 19-23
1959



25 Die Außenringe des Speer-Planes für Berlin. Wieviele Fehlleistungen und Fehlinvestitionen sie im Falle ihrer Ausführung gehabt hätten, kann man sinngemäß aus dem Verkehrszählungsergebnis des Berliner Innenrings ermesen (Bild 27).

Aldo Rossi

Die Architektur der Stadt

Skizze zu einer grundlegenden Theorie des Urbanen

Einleitung

Stadt wird in diesem Buch, dessen Gegenstand sie ist, als Architektur verstanden.

Damit ist sie nicht nur das sichtbare Stadtbild mit der Gesamtheit seiner Bauten gemeint, sondern mehr noch Architektur als Bauvorgang, das Werden einer Stadt im Laufe der Zeit.

Auch abgesehen davon, was ich persönlich zu einer solchen Sicht der Stadt beigetragen habe, scheint sie mir der geeignetste Ausgangspunkt für eine möglichst umfassende Stadtanalyse zu sein, die sich mit dem eigentlichen und endgültigen Inhalt des Gemeinschaftslebens beschäftigt: der Herstellung einer es begünstigenden Umwelt. Denn ich halte Architektur, weil sie ihrer Natur nach ein kollektives Phänomen ist, für etwas vom kulturellen Leben und von der Gesellschaft untrennbares.

Als die frühen Menschen ihre ersten Behausungen bauten, wollten sie sich durch deren künstliches Klima nicht nur ihr Leben erleichtern, sie verfolgten dabei auch ästhetische Ziele. Schon die früheste Architektur enthält deshalb erste Ansätze zum Städtebau. Von Anfang an ist sie ein notwendiger Bestandteil der Kultur und gibt der menschlichen Gesellschaft ihre konkrete Gestalt. Aufgrund dieser Tatsache und dadurch, daß die Stadt in engem Zusammenhang mit der Natur steht, unterscheidet sich die Architektur grundsätzlich von allen anderen Künsten in oder Wissenschaften.

Ton diesen Voraussetzungen muß jede Erfolg versprechende Untersuchung der Stadt ausgehen. Sie

gelten schon für die frühesten Siedlungen, sind während die Stadt mit der Zeit wächst, sich ihrer selbstbewußt und Gegenstand ihrer eigenen Erinnerung wird, behält sie die ursprünglichen Motive für ihr Entstehen bei, präzisiert sie aber zugleich im Lauf ihrer Entwicklung und handelt sie ab. Florenz ist eine in ihrer konkreten Gestalt unverwechselbare Stadt. In ihr Gedächtnis und ihr Bild fließen aber auch Erfahrungen ein, die sich nicht ausschließlich auf sie selbst beziehen. Diese allgemeingültigen Erfahrungen können uns indessen niemals Auskunft über spezifische Gebilde geben, das Florenz darstellt.

Dem Gegensatz zwischen Eigentümlichen und Allgemeinen, Individuellem und Kollektiven, der jeder Stadt innewohnt und sich aus ihrem architektonischen Werden ergibt, gilt als Hauptinteresse dieses Buches. Er zeigt sich unter verschiedenen Aspekten, in den Beziehungen zwischen öffentlicher und privater Sphäre, zwischen rationaler Planung der Stadtarchitektur und der Bedeutung ihres Standortes.

Bei meinen Untersuchungen einzelner Städte hat es mir stets Schwierigkeiten bereitet, allgemein richtige Schlüsse aus dem von mir analysierten Material zu ziehen und dessen quantitative Auswertung vorzunehmen. Denn jedes Baugelände ist etwas Einmaliges, während jede Bebauungsmaßnahme von allgemeingültigen Kriterien ausgehen muß. Da ich aber der Auffassung bin, daß die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten eine Bebauung ihr eigentümliches Gepräge gibt, kann man meines Erachtens den Wert von Stadtmonographien und die Kenntnis der einzelnen Faktoren einer Stadtarchitektur – auch und gerade unter ihren individu-

ellen, eigentümlichsten und außergewöhnlichsten Aspekten – gar nicht hoch genug veranschlagen, wenn man nicht ebenso gekünstelte wie nutzlose Theorien aufstellt.

Von diesen Überlegungen ausgehend habe ich eine analytische Methode zu erarbeiten versucht, die zugleich eine quantitative Auswertung des Untersuchungsmaterials und seine Erfassung nach einem einheitlichen Kriterium erlaubt. Diese Methode beruht einerseits auf dem Verständnis der Stadt als eines kontinuierlichen Bauvorganges, und damit als eines menschlichen Artefakts und andererseits auf der Unterscheidung zwischen primären Elementen und Wohngebieten.

Dabei bin ich der Überzeugung, dass vergleichende Untersuchung der einzelnen Faktoren einer Stadtarchitektur und ihre hier versuchte Systematisierung zu neuen Ergebnissen führen kann. Denn wenn die Unterteilung der Stadt in öffentliche und private Sphäre, in primäre Elemente und Wohngebiete auch schon oft zur Diskussion gestellt worden ist, so ist sie doch nie so stark in den Vordergrund gerückt worden, wie sie es eigentlich verdient. In ihrer Gegensätzlichkeit sind diese Elemente nämlich integrierende Bestandteile der Stadtarchitektur als der beständigen Bühne des menschlichen Lebens auf der sich öffentliche Ereignisse und private Tragödien abspielen und die von den Gefühlen ganzer Generationen durchtränkt ist. Individuum und Gemeinschaft begegnen und durchdringen sich in der Stadt. Sie besteht aus zahllosen Einzelwesen, die sich ihre eigene kleine Welt schaffen wollen, die ihren eigenen Wünschen zu entsprechen und sich zugleich der allgemeinen Umwelt an. Und die Grundstücke, auf denen sie stehen, sind in ihrer

dauernden Veränderung Zeichen des Alltagslebens. Zerstörung und Abriss, Enteignung und plötzlicher Wechsel in der Nutzung von Grund und Boden werden ebenso wie Spekulationen und Verslummung vor allem als Ausdruck städtebaulicher Dynamik betrachtet und sollen unter diesem Aspekt hier auch gründlich untersucht werden. Aber unabhängig von ihrer Wertung stellen diese Vorgänge auch Eingriffe in das Leben des Einzelnen dar und sprechen von seiner oft schwierigen und schmerzlichen Partizipation am Kollektivschicksal. Die Gemeinschaft in Ihrer Gesamtheit aber findet ihren dauerhaften Ausdruck in den Baudenkmalern einer Stadt. Als primäre Elemente der Stadtarchitektur sind sie Zeichen des Kollektivwillens und stellen als solche Fixpunkte in der städtebaulichen Dynamik dar.

Diese Problematik und ihre Implikationen verweisen die Wissenschaft vom Städtebau in den Umkreis der Humanwissenschaften. Innerhalb dieses Rahmens kommt ihr indessen eine Autonomie zu, nach deren Merkmalen und Grenzen in diesem Buch immer wieder gefragt werden soll. Man kann die Stadt von verschiedenen Gesichtspunkten aus analysieren, doch immer wird sich die Architektur dabei als ihr letztes, nicht weit reduzierbares Element erweisen. Für dessen Analyse aber sind weder die Architekturgeschichte noch die Soziologie oder eine andere Wissenschaft zuständig. Das bestätigt die Eigenständigkeit der Wissenschaft vom Städtebau, die sogar beanspruchen darf, eines der wichtigsten Kapitel der Kulturgeschichte zu sein.

Zu den verschiedenen Methoden zur Untersuchung der Stadt, von denen hier die Rede sein soll, gehört auch die vergleichende Methode, da sie uns auf eine immer stärkere Differenzierung der städtebau-



lichen Tatbestände im Lauf der Geschichte hinweist. Gleichwohl dürfen wir uns bei der Untersuchung der Stadt nicht nur auf sie beschränken. Denn sie könnte uns dazu verführen, nur das Unveränderliche in der Geschichte einer Stadt wahrzunehmen, das unter Umständen auch ein Krankheitssymptom sein kann. Jedenfalls ist die Rolle, die solche unverändert fortbestehenden Elemente für die Untersuchung einer Stadt spielen, mit der analogen sprachlicher Erscheinungen für die Linguistik zu vergleichen. Deshalb könnte man auch Saussures Programm für die Linguistik auf die Urbanistik übertragen, die sich demzufolge vor allem mit der Beschreibung und Geschichte bestehender Städte einerseits und andererseits mit der Untersuchung der Kräfte beschäftigen müßte, die sich überall und zu allen Zeiten bei der Entstehung von Stadtarchitektur auswirken.

Unter Zurückstellung der systematischen Entwicklung eines derartigen Programms gehe ich in diesem Buch insbesondere auf die historischen Probleme und die Beschreibung der einzelnen Faktoren der Stadtarchitektur ein, untersuche die Beziehungen zwischen lokalen Gegebenheiten und städtischen Geschehen und bemühe mich zu klären, welche die wichtigsten Faktoren sind, die sich stets und überall auf die Entwicklung einer Stadt auswirken. Im letzten Teil b handle ich dann den Städtebau als Sache der politischen Entscheidung mit deren Hilfe die Stadt ihre eigene Stadtidee realisiert.

Nach meiner Überzeugung sollten sich unsere Untersuchungen stärker als bisher mit der Geschichte der Stadt beschäftigen, das heißt mit der Geschichte der Idealstadt und der Stadtutopie. Denn die tatsächliche Stadtentwicklung und die Idealentwürfe

widersprechen einander zwar, beeinflussen sich aber auch fortwährend gegenseitig.

Die Geschichte der Architektur und der städtebaulichen Wirklichkeit ist stets die Architekturgeschichte der herrschenden Klassen. Man müßte deshalb untersuchen, inwieweit und mit welchem Erfolg dieser Architektur andere konkrete Organisationsformen der Stadt gegenübergestellt haben. Eine Untersuchung der Stadt sieht sich deshalb zwei verschiedenen Positionen gegenüber die man bis zur griechischen Stadt und dem Gegensatz zwischen Platos „Staat“ und der Analyse der konkreten Stadt durch Aristoteles zurückverfolgen kann. Dabei hat Aristoteles meiner Auffassung nach den entscheidenden Schritt nicht nur zur Untersuchung der konkreten Stadt, sondern auch zur Stadtgeographie und zur Stadtarchitektur getan. Gleichwohl müssen wir beide Positionen im Auge behalten. Denn auch die reinen Ideen haben auf vielerlei direkte und indirekte Arten Einfluß auf die Stadtentwicklung ausgeübt. Die Erarbeitung einer städtebaulichen Theorie kann auf zahlreiche Studien zurückgreifen, die insgesamt aber zwei großen Systemen angehören. Das eine betrachtet die Stadt als das architektonische Produkt das andere sieht in ihr eine Struktur von der Analyse politischer, sozialer und ökonomischer Tatbestände aus und behandelt die Stadt aus der Sicht dieser Disziplinen. Das andere System ist eher architektonischem und geographischem Charakter.

Ogleich ich bei meinen Darlegungen von letzterem ausgehe, beziehe ich doch die politischen, sozialen und ökonomischen Aspekte in sie ein, weil sich aus ihrer Sicht wichtige Fragen ergeben. Deshalb verweise ich auf Autoren verschiedener Herkunft und

untersuche einige Thesen, die ich - unabhängig von ihrer Wertung - für grundlegend halte. Besonders nachdrücklich stelle ich aber diejenigen Autoren her aus, deren Beitrag zu einer autonomen städtebaulichen Theorie mir so entscheidend erscheinen, daß ich mir ihre Thesen zu eigen gemacht habe.

Zu ihnen gehört insbesondere Fustel de Coulanges aufgrund der Wichtigkeit, die er den Institutionen als einem konstanten Element des historischen Lebens und den Beziehungen zwischen Mythos und Institution beimißt. Nach seiner Auffassung kommen und gehen die Mythen von einem Ort zum anderen. Jede Generation erzählt sie auf andere Art und fügt dem überkommenden Erbe Nettes hinzu. Aber hinter dieser Realität, die sich von einer Epoche zur anderen verändert, steht eine dauerhafte Realität, die sich in gewisse Weise dem Einfluß der Zeit zu entziehen vermag. Sie müssen wir als das eigentlich tragende Element der religiösen Tradition betrachten.

Götter, der Kult, den er ihnen weihet, und die Namen, mit denen er sie anruft, insgesamt an unverletzliche Normen gebunden auf die der einzelne keinen Einfluß hat. Diese kollektive Natur durch den Ritus, durch die er für den eine bewahrende Funktion erfüllt, stellt auch den Schlüssel für das Verständnis dessen dar, was die Baudenkmäler die Gründung der Stadt und die Überlieferung davon für die Realität einer Stadt bedeuten.

In meinem Entwurf einer städtebaulichen Theorie spielen deshalb die Baudenkmäler eine wichtige Rolle, auch wenn ich ihre Bedeutung für die Entwicklung einer Stadt nicht immer hinreichend klären kann. In dieser Hinsicht sind noch viele Fragen zu klären. Das gilt insbesondere für die Beziehung

zwischen Baudenkmal, Ritus und Mythos im Sinne von Fustel de Coulanges. Denn nicht nur der Ritus ist etwas Dauerhaftes und damit mythenhaltendes, sondern auch das Baudenkmal, das zugleich Zeugnis von Mythos ablegt und dessen Ritual ermöglicht.

Eine derartige Forschung müßte bei der griechischen Stadt ansetzen. Sie würde uns neue Einsichten in die Stadtstruktur vermitteln, die in ihren Anfängen unlöslich mit der Lebens- und Verhaltensweise der Menschen gekoppelt ist. Die Erkenntnisse der modernen Anthropologie über die Struktur primitiver Dörfer eröffnet für die Untersuchung von Stadtplanern insofern neue Ausblicke, als sie zu einer Grundlagenforschung und zur Aneignung immer umfangreicherer Kenntnisse von einzelnen Tatbeständen und deren Beziehung zu Ort und Zeit führen und damit zu Einsichten über die in jeder Stadtentwicklung wirksamen Kräfte.

Bisher wurde die Beziehung zwischen der wirklichen Stadt in ihren Einzelheiten und den Stadtutopien stets nur innerhalb eines zu engen Rahmens untersucht. Dagegen könnte zum Beispiel das Studium der Streitigkeiten zwischen dem utopischen und dem wissenschaftlichen Sozialismus in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts auch einen wichtigen Beitrag zur Geschichte des Städtebaus liefern, sofern man sie nicht lediglich unter ihrem politischen Aspekt betrachtet, sondern an der Wirklichkeit der Städte mißt und dadurch mit schlimmen Verzerrungen ein Ende macht. Ähnliches gilt für die gesamte Geschichte des Städtebaus.

Da diejenigen, die sich mit dem Städtebau beschäftigen, ihr Augenmerk bisher fast ausschließlich auf einige soziologische Merkmale der Industriestadt

richteten, haben sie eine Reihe außerordentlich wichtiger und nicht zu vernachlässigender anderer Sachverhalte übersehen. Ich denke da zum Beispiel an die Siedlungen und Kolonialstädte der Europäer in Amerika, die noch kaum erforscht sind. Immerhin hat Gilberto Freyre bei seiner Untersuchung bestimmter von den Portugiesen in Brasilien eingeführter Bau- und Stadttypen festgestellt, daß deren Struktur nachhaltigen Einfluß auf die Gesellschaft ausgeübt hat, die sich in Brasilien herausbildete. Andererseits haben die theokratischen Ideen der Jesuiten und das Verhalten spanischer und französischer Kolonisatoren zusammen mit der Beziehung zwischen Landbevölkerung und Großgrundbesitzern portugiesischen Gepräges sich deutlich auf die Gestalt der südamerikanischen Städte ausgewirkt. Weitere Untersuchungen dieser Art könnten für die Erforschung der Beziehungen zwischen politischen Utopien und Stadtgestalt von grundsätzlicher Bedeutung sein. Denn aus dem Material, das uns bisher zur Verfügung steht, lassen sich noch keine allgemeingültigen Schlüsse ziehen. Wieviel Vorsicht dabei geboten ist, geht nämlich schon daraus hervor, dass der Übergang von der kapitalistischen zu einer sozialistischen Gesellschaft in den Städten der Länder, in denen sie stattgefunden hat, kaum Spuren hinterließ und daß wir uns deshalb von dem möglichen Ausmaß und den Grenzen solcher eventueller städtebaulicher Umstrukturierungen vorläufig noch keine Vorstellung machen können. Das vorliegende Buch besteht aus vier Kapiteln. Im ersten behandle ich die Probleme der Beschreibung der Typologie. Das zweite Kapitel beschäftigt mit der Struktur der einzelnen Stadtteile. Im dritten Kapitel geht es um die Stadtarchitektur und ihrem

Standort und damit auch um Stadtgeschichte. Im vierten Kapitel schließlich setze ich mich mit den Grundfragen der Stadtentwicklung und dem Problem der politischen Entscheidung auseinander. Dabei gehe ich immer vom Stadtbild und seiner Architektur aus, da sie für alle vom Menschen bewohnten und bebauten Gebiete der Erde, von entscheidender Bedeutung sind. »Wald und Heide, bebautes und unbebautes Land stellen in der Erinnerung des Menschen eine unauflöslche Gesamtheit dar.«

Heißt es bei Vidal de la Blache. Diese unauflöslche Gesamtheit ist die zugleich natürliche und künstliche Heimat des Menschen. Wie wichtig der Begriff der Natur dabei auch für die Architektur ist, geht aus einer Formulierung von Milizia hervor: »Der Architektur fehlt freilich ein Vorbild, das die Natur ihr liefert; dafür besitzt sie eines, das der Mensch ihr liefert, insofern er schon beim Bau seiner ersten Behausungen seinem natürlichen Tattendrang folgte.«

Abschließend möchte ich meiner festen Überzeugung Ausdruck geben, dass die in diesem Buch vorgetragene städtebauliche Theorie eine vielseitige Entwicklung nehmen wird und dabei zu unvorhergesehenen Richtungen einschlagen und überraschende Akzente setzen wird.

Ebenso überzeugt bin ich allerdings davon, dass diese Entwicklung nur dann Früchte tragen wird, wenn sie die Stadt nicht neuerlich auf einige Aspekte einschränkt sind damit ihre eigentliche Bedeutung aus den Augen verliert. In Gang kann diese Fortentwicklung der städtebaulichen Theorie allerdings nur kommen, wenn dieses Gebiet in Forschung und Lehre seinen eigenständigen Platz

erhält. Mein Beitrag ist dazu nur ein erster Ansatz, auch wenn er das Ergebnis intensiver Forschungen ist. Wichtiger als die Diskussion seiner Ergebnisse, scheint mir dabei die kritische Stellungnahme zu seiner Methode zu sein.

Quelle:
Rossi, Aldo:
Die Architektur der Stadt – Skizze zu einer grundlegenden Theorie des Urbanen, S. 12-18
1973

Colin Rowe

Collage City

Die Krise des Objektes – Der unerfreuliche Zustand der Textur

Städte fördern Wachstum und machen die Menschen gesprächig und unterhaltsam, aber sie machen die Menschen künstlich.

Ralph Waldo Emerson

Ich denke, dass unsere Regierungen tugendhaft bleiben, so lange sie hauptsächlich auf Landwirtschaft gegründet sind.

Thomas Jefferson

Doch ... wie kann der Mensch das Land verlassen? Wohin soll er gehen, da doch das Land die ganze Erde, das Unbegrenzte ist? Sehr einfach: er hegt ein Stück Land vermittels einiger Mauern ein und stellt dem gestaltlosen, unendlichen Raum den umschlossenen, endlichen gegenüber... Denn will man urbs und polis definieren, so geschieht es am besten nach dem Muster jener Scherzdefinition für die Kanone:

Man nehme ein Loch und umwickle es fest mit Draht, dann hat man eine Kanone. Auch die Stadt beginnt als Hohlraum ... und alles Weitere ist Vorwand, um dies Hohl zu sichern, sei ne Umriß abzustecken ... Der Platz ... Dies rebellische Kleinland, das sich von der grossen Mutter abgeschnürt hat und seine Eigenrechte ihr gegenüber wahr, ist als Land aufgehoben und darum ein Raum sui generis, völlig neu, worin der Mensch, aus jeder Gemeinschaft mit Pflanze und Tier gelöst, ein in sich kreisendes, rein menschliches Reich schafft: Den bürgerlichen Raum.

Jos Ortega y Gasset

Die Moderne Stadt war als angemessene Wohnstätte für den Edlen Wilden gedacht. Ein so ursprünglich reines Wesen erforderte eine Behausung von entsprechender Reinheit; und wenn der Edle Wilde vor langer Zeit aus den Bäumen aufgetaucht war und sollte seine den Willen transzendierende Unschuld bewahrt, seine Tugenden unversehrt erhalten bleiben, so musste er in die Bäume zurückgeschickt werden.

Man könnte sich vorstellen, dass schliesslich eine solche Überlegung psychologische Grundlage der Ville Radieuse oder der Stadt im Zeilenbau war; einer Stadt, von der man eigentlich beinahe annahm, dass sie bei ihrer vollständigen Verwirklichung verschwinden würde. Unbedingt erforderliche Bauten erscheinen, soweit möglich, als feingliederige und in das natürliche Kontinuum unauffällig eingedrungene Dinge; vom Boden abgehobene Bauten sorgen für möglichst geringe Berührung mit der potentiell zurückgewinnbaren Erde; und wenn deshalb zwar eine befreiende Modifikation der Schwere erfolgt, wird uns vielleicht doch auch nahegelegt, einen Hinweis darauf zu erkennen, wie gefährlich es ist, anhaltend einem auffälligen Kunstprodukt ausgesetzt zu sein.

Die geplante Stadt der Moderne könnte so als Übergang verstanden werden; als Vorschlag, der schliesslich, so hofft man, zur Wiederherstellung der unverdorbenen natürlichen Umgebung führen könnte. «Sonne, Weite, Grün, die wesentlichen Freuden, Während vier Jahreszeiten sind die Bäume Freunde der Menschen. Die grossen Blöcke der Bauten sind in die Stadt gestellt. Was macht's! Sie sind hinter einem Schirm von Bäumen ... Die Natur kann in dem Mietvertrag aufgenommen werden.»

Derart war die Vision einer fortschreitenden Rückkehr zur Natur, einer Rückkehr, die offenbar für so wichtig gehalten wurde (und wird), dass bei Verwirklichungen dieser Vision wenn immer möglich darauf bestanden wurde, sie symbolisch und physisch von allen Aspekten eines bestehenden Kontextes völlig zu trennen, der bezeichnenderweise als etwas Verunreinigendes gesehen wurde, als moralisch und hygienisch aussätzig. So zum Beispiel Lewis Mumford zu einer Abbildung in seinem «The Culture of Cities»:

«Rückseite einer hübschen Fassade in Edinburgh: Kasernenarchitektur, Blick auf einen Fussweg: typische Indifferenz der Rückseite gegenüber, die für Bühnenmalerei charakteristisch ist. Eine Architektur von Vorderseiten. Schöne Seide, teure Parfums... Eleganz des Geistes und Pocken. Aus den Augen, aus dem Sinn. Moderne, funktionale Planung unterscheidet sich von diesem rein visuellen Verständnis des Plans, indem sie ehrlich und kompetent jede Seite behandelt, die grobe Unterscheidung von Vorderseite und Rückseite, von anständig und unanständig abschafft und Gebäude gestaltet, die in jeder Weise harmonisch sind.»

Das ist, sieht man von der charakteristischen Mumfordschen Rhetorik ab, alles klassisch repräsentativ für die Voreingenommenheit der Zeit zwischen den Weltkriegen. Die auffallenden Kriterien sind Ehrlichkeit und Hygiene; die Stadt der Privilegien und erstarrten Bindungen soll verschwinden, und anstelle der überlieferten Ausflüchte und Lasten ist eine offensichtliche und vernünftige Gleichheit der Teile einzuführen - eine Gleichheit, welche Offenheit verlangt und die als Voraussetzung eines menschenwürdigen Wohlergehens ohne weiteres als



beides, Ursache und Folge, gedeutet werden kann. Das Gleichsetzen des Hinterhofs mit Schädlichkeit für moralische und körperliche Gesundheit, das dann zur Gegenüberstellung von Geschlossenheit und Offenheit wird und deren Ausstatten mit negativen und positiven Eigenschaften («Eleganz des Geistes und Pocken»), als ob das eine automatisch aus dem andern hervorgehen würde, könnte nun natürlich aus einer Fülle anderer Quellen belegt werden; und im Sinne dieser deutlich zum 19. Jahrhundert gehörenden Vision der danse macabre, der menschlichen Vogelscheuche im cholera-verseuchten Hinterhof, sollte diese Art der Beweisführung kaum weiterer Verstärkung bedürfen. Die dem äusseren Eindruck verhafteten Architekten und Planer hatten, von den Trophäen und Triumphen der Kultur in Anspruch genommen und mit der Darstellung der öffentlichen Welt und ihrer Fassaden beschäftigt, weitgehend in schändlicher Weise nicht nur die angenehmeren Entwicklungsmöglichkeiten aufs Spiel gesetzt, sondern, schlimmer noch, die entscheidenden hygienischen Grundlagen jener vertrauten Kleinen Welt, in der <wirkliche> Leute, Menschen, die eine gewisse Anteilnahme verdienen, eben tatsächlich leben. Und sollte diese Aussage noch erweitert werden, um etwas über pragmatisch verhärtete Kapitalisten zu sagen, würde ihr allgemeiner Inhalt durchaus nicht verändert. Nun, wenn derart einmal die negative und notwendige Kritik an der traditionellen Großstadt war und wenn ferner ein Blick auf das Paris des 19. Jahrhunderts das Übel zeigen kann, dann kann auch ein Blick auf Amsterdam Süd angeführt werden, um die ersten Vorstellungen einer Alternative zu zeigen; und beide Illustrationen stammen übr-



gens aus dem Buch von Sigfried Giedion. Der Zustand nach den Eingriffen von Haussmann, der aus der Vogelschau oder vom Ballon aus bezeugt wird, ist derart hinreichend mit dem Flugbild von Berlaages Amsterdam vergleichbar, dass nur ein Minimum von Kommentar nötig ist. Beide sind der Ästhetik des französischen Jagdwaldes des 17. Jahrhunderts mit seinen ronds-points und pattes-d'oie verpflichtet; und so umschreiben beide mit Hilfe von Hauptverkehrsadern, die an einem, so hofft man, bedeutsamen Ort zusammenlaufen, dreieckige Gebiete, die dazu da sind, bebaut oder ausgefüllt zu werden. Aber hier, mit dem Ausfüllen, endet die Ähnlichkeit. Denn wenn zwischen den Grossartigkeiten und Brutalitäten des Paris im Second Empire ein sinnvolles Bebauen ausser Acht gelassen werden konnte, wenn die Bebauung auf den abstrakt volumetrischen Bestand von Bäumen in einem Park von Le Nôtre beschränkt werden konnte, war im gewissenhaften Holland des frühen 20. Jahrhunderts ein derart höchst nachlässig gemachtes allgemeines Gefüge, eine solche Textur, ganz entschieden nicht zu verwenden. Doch verglichen mit dem französischen Vorbild, macht uns die holländische Lösung verlegen.

In Amsterdam wurde ein echter Versuch unternommen, einen erträglicheren Schau platz des Lebens zu verschaffen. Luft, Licht, Aussicht, freier Raum wurden alle angeboten; doch selbst wenn man spüren mag, dass man hier an der Schwelle zum Wohlfahrtsstaat ist, kann man dennoch von der Anomalie überwältigt sein. Die beiden grossen Avenuen sind trotz ihrem grossartigen Gehabe nur zaghafte Reste. Ihnen fehlt es am Vulgären oder an der langweiligen Aufschneiderei und am Selbstbe-

wusstsein der Pariser Vorbilder. Sie gehören zu den letzten pathetischen Referenzen vor der Vorstellung Strasse; und auch ihre sorgfältig formulierten Zugeständnisse an De Stijl oder Expressionismus verbergen ihre missliche Lage nicht. Sie sind zu nicht mehr als in herkömmlicher Weise angedeuteten Requisiten einer sterbenden Idee geworden. Denn in der Auseinandersetzung von Baukörper und Raumkörper sind sie über flüssig geworden, und ihre Anspielungen auf eine Vision des klassischen Paris sagen nun nichts mehr aus. Diese Avenuen kann man ganz einfach wegwerfen. Ihre Fassaden bezeichnen in keiner Weise eine wirkliche Grenze zwischen öffentlich und privat. Sie sind schwer zu erkennen. Und weit mehr als die Fassaden im Edinburgh des 18. Jahrhunderts verbergen sie wirkungslos.

Denn zur wesentlichen Realität ist nun das geworden, was dahinter liegt. Der Nährgrund der Stadt ist von kontinuierlicher Masse in kontinuierliche Leere verwandelt worden.

Es braucht nicht betont zu werden, dass Versagen und Erfolg von Amsterdam Süd und vieler vergleichbarer Projekte das Gewissen nur aufrütteln konnten, aber was immer die Zweifel gewesen sein mögen (das Gewissen wird immer stärker durch Versagen als durch Erfolg bewegt), wird man vermutlich mit Recht sagen dürfen, dass es logisch denkender Skepsis mehr als zehn Jahre lang nicht möglich war, die Sachlage zu verstehen. Das heisst, dass bis Ende der zwanziger Jahre die kulturell verbindliche Strasse immer noch die Szene beherrschte und dass infolgedessen gewisse Schlussfolgerungen nicht möglich waren.

In diesem Gedankengang sind die Fragen: Wer

tat was und wann genau und wo? Im Moment unerheblich. Die Ville Contemporaine de 3 Millions d'Habitants, verschiedene russische Projekte, Karlsruhe-Dammerstock usw. können alle datiert werden; um die Zuweisung von Vorrang, Lob oder Tadel geht es hier nicht. Es geht einfach darum, dass um 1930 die Zersetzung der Strasse und jedes stark definierten, öffentlichen Raumes anscheinend unvermeidlich geworden war, und zwar wegen zweier hauptsächlich Gründe: der neuen und vernunftgemässen Art des Wohnbaus und der neuen Anforderungen des Fahrverkehrs. Denn weil sich nun innerer Aufbau und äussere Form von Wohnbauten von innen nach Aussen entwickelten, aus den logischen Bedürfnissen der individuellen Wohneinheit, konnten sie nicht mehr äusserem Druck nachgeben; und wenn der öffentliche Aussenraum von der Zweckbestimmung her so unbestimmt geworden war, dass ihm jede wirkliche Bedeutung abging, dann gab es - in jedem Fall - keinen begründeten Druck mehr, den er weiterhin hätte ausüben können.

So waren die anscheinend unwiderlegbaren Forderungen, welche der Stadt der Modernen Architektur zugrunde lagen; aber diese hauptsächlich Überlegungen waren offenbar Anlass für das Wuchern eines Gemischs von zusätzlichen Rationalisierungen. Und so konnte die neue Stadt weitere Rechtfertigung hinsichtlich Sport oder in Begriffen der Wissenschaft erhalten, im Sinne von Demokratie oder Gleichberechtigung, hinsichtlich der Geschichte und des Fehlens einer traditionellen vorgefassten Meinung, im Zusammenhang mit dem privaten Automobil und dem öffentlichen Verkehrsmittel, in Bezug auf Technik und soziopo-

litische Krise; und so wie die Idee der Stadt der Modernen Architektur selber sind uns fast alle dieser Argumente in der einen oder andern Form erhalten geblieben.

Und sie sind natürlich durch andere bekräftigt (obwohl bezweifelt werden kann, ob Bekräftigung das richtige Wort ist). «Ein Bauwerk ist wie eine Seifenblase. Diese Seifenblase ist vollendet und harmonisch, solange der Atem gut verteilt und von innen her gut reguliert ist. Das Äussere als Resultat des Innern!» Diese schädliche Halbwahrheit erwies sich als eine der überzeugendsten Äusserungen von Le Corbusier. Dass sie mit praktischer Anwendung nie viel zu tun hatte, dürfte

offensichtlich sein; doch wenn sie einerseits eine einwandfreie Aussage akademischer Theorie bezüglich Bauten mit Kuppeln und Gewölben ist, ist sie andererseits auch ein Ausspruch, welcher die Auffassung des Bauwerkes als ein am besten freistehendes, allseitig gleichwertiges Objekt nur unterstützen konnte. Lewis Mumford deutet dies an; aber auch wenn für Theo van Doesburg und viele andere axiomatisch war, dass «die neue Architektur sich in einer allseitig plastischen Art entwickeln wird» muss die enorme Wertschätzung des Bauwerkes als <interessantes> und freistehendes Objekt (die heute noch andauert) nun mit dem gleichzeitig gemachten Vorschlag in Verbindung gebracht werden, dass das Gebäude (Objekt?) zum Verschwinden gebracht werden soll («Die grossen Blöcke der Bauten sind in die Stadt gestellt. Was macht's! Sie sind hinter einem Schirm von Bäumen»). Und wenn wir diesen Sachverhalt hier auch in Form eines für Le Corbusier typischen Selbst-Widerspruchs vorgestellt haben, gibt es offensichtliche Gründe im Überfluss,

um einzusehen, dass man mit dieser gleichen Widersprüchlichkeit tagtäglich konfrontiert ist. In der Tat ist der Stolz auf Objekte und der Wunsch, den Stolz auf diesen Stolz zu verbergen, in der Modernen Architektur überall offenbar und etwas so Ausserordentliches, dass es jede Möglichkeit eines mitfühlenden Kommentars zunichte macht.

Aber die Objektreflexion der Modernen Architektur (der Gegenstand, der nicht ein Gegenstand ist) interessiert uns hier nur soweit sie die Stadt betrifft, die Stadt, die verschwinden sollte. Denn in ihrer jetzigen und nicht verschwundenen Form ist die Stadt der Modernen Architektur als Häufung auffallend unvereinbarer Objekte ebenso problematisch geworden wie die traditionelle Stadt, welche sie zu ersetzen suchte.

Bedenken wir zunächst das theoretische Desideratum, dass das rationale Bauwerk ein Objekt sein muss, und versuchen wir sodann, diese These mit dem naheliegenden Verdacht in Verbindung zu bringen, dass Bauten, als Menschenwerk, täuschend sind und irgendwie geistiger Befreiung schaden. Versuchen wir ferner diese Forderung, dass das Objekt auf rationale Weise entstehen soll, und dieses parallel laufende Bedürfnis nach seiner Auflösung neben das so deutliche Gefühl zu stellen, dass Raum irgendwie erhabener ist als Materie, dass, indessen die Anerkennung von Materie unvermeidlich grob ist, die Bejahung eines räumlichen Kontinuums das Verlangen nach Freiheit, Natur und Geist nur fördern kann. Und dann lasst uns das, was zu einer weitverbreiteten Neigung zur Verehrung des Raumes wurde, verstärken mit einer anderen vorherrschenden Annahme: dass, wenn Raum sublim ist, dann unbegrenzter naturalistischer Raum es

noch weit mehr sein muss als jeder ausgesonderte und gegliederte Raum; und schliesslich wollen wir das ganze angedeutete Argument steigern, indem wir die Meinung einführen, dass in jedem Fall Raum weit weniger wichtig ist als Zeit und dass zu viel Beharrlichkeit - besonders das Insistieren auf dem begrenzten Raum - wahrscheinlich das Kommen der Zukunft und das natürliche Werden der <universalen Gesellschaft> behindert.

Das sind einige der Doppelwertigkeiten und Hirngespinnste, welche in der Stadt der Modernen Architektur eingeschlossen waren und es immer noch sind; doch selbst wenn diese, wie schon erwähnt, anscheinend ein heiteres und anregendes Rezept ergaben und selbst wenn die Verwirklichungen dieser Stadt zwar rein, doch nur partiell waren, wurden schon sehr früh Zweifel gehegt. Vielleicht waren das kaum formulierte Zweifel, und ob sie die unentbehrlichen Voraussetzungen der Wahrnehmung oder die missliche Lage des öffentlichen Bereichs betrafen, ist schwer zu entscheiden. Während noch der Athener Kongress der CIAM 1933 die Grundlagen für die neue Stadt formuliert hatte, konnte es Mitte der vierziger Jahre eine solche dogmatische Gewissheit nicht mehr geben. Denn weder Staat noch Objekt hatten sich aufgelöst; und an der The-Heart-of-the-City-Konferenz der CIAM von 1947 traten verborgene Zweifel an ihrem weiteren Genügen noch etwas unentschieden zutage. Tatsächlich deutet die Betrachtung des Stadtkerns selber schon eine abwartende Haltung an und vielleicht den Anfang der Erkenntnis, dass das Ideal von unterschiedsloser Neutralität oder unauffälliger Gleichförmigkeit kaum erreichbar noch auch nur wünschenswert war.

Doch wenn nun ein erneutes Interesse an den Möglichkeiten des Konzentrierens und damit des Verdichtens zu erwachen schien, so fehlten, während das Interesse vorhanden war, doch die Mittel, ihm zu dienen. Das Problem, das sich wegen des Revisionismus der späten vierziger Jahre ergab, könnte am besten an Le Corbusiers Plan für St-Dié typisch dargestellt und veranschaulicht werden, wo modifizierte Standardelemente, wie sie die Charta von Athen vorschreibt, locker zusammengestellt sind, um gewisse Vorstellungen von Zentralität und Hierarchie anzudeuten und eine Version von <Stadtzentrum> oder gegliedertem Aufenthaltsort vorzutauschen. Und es könnte gesagt werden, dass ein gebautes St-Dié trotz dem Ruhm seines Schöpfers wahrscheinlich das Gegen teil von erfolgreich gewesen wäre, dass St-Di mit aller Deutlichkeit das Dilemma des freistehenden Bauwerks aufzeigt, des Raumverdrängenden, das versucht, raumdefinierend zu wirken.

Quelle:

Rowe, Colin und Koetter, Fred:
Collage City, S. 74-83
Basel/Boston/Stuttgart 1984

Thomas Sieverts

Zwischenstadt

Zwischen Ort und Welt – Raum und Zeit – Stadt und Land

Lebensraum der Mehrheit der Menschheit – ein Raum ohne Namen und Anschauung

Seitdem Eisenbahn, Auto und Elektronik die mit der Muskelkraft von Mensch und Tier gesetzten räumlichen Grenzen gesprengt haben, dehnt sich die Stadt quasi entfesselt in ihr Umland aus. Ihre Ausdehnung und der Grad Verkehrs- und Kommunikationstechnologien: Der Eisenbahn folgt eine sternförmig-lineare Ausdehnung, das Auto füllt die Fläche auf, und die Elektronik führt zu ‚grenzenlosen‘ Erweiterungen. Aber dieser Entwicklung liegen nicht nur technische Erfindungen, sondern historisch tiefreichende Ursachen zugrunde. Die Kräfte, die die kompakte Stadt haben entstehen lassen und für 150 bis 200 Generationen zusammen gehalten haben, waren schon vor den technischen Erfindungen endgültig an ihr Ende gekommen: die der Priesterkönige und Schwurgemeinschaften, Tempel und Kirchen, Mauern und Märkte, des Feudalismus und des Zunftwesens.

Vielleicht ist die kompakte Stadt auch nur ein Zwischenspiel in der Entwicklung Zusammenlebens der Menschen: Nach evolutionstheoretischen Deutungen gehören die Menschen zu den geselligen, in lockeren Herden lebenden Primaten, die ein Leben in der lichten Savanne und am Rande von lichten Wäldern bevorzugen. Die kompakte, ummauerte Stadt wäre dann eine historisch bedingte Zwangsform, die sich nach Wegfall der Zwänge ‚natürlicherweise‘ wieder auflösen würde.

Dem wird aus kulturhistorischer Sicht entgegen-

gehalten, daß die kulturelle Entwicklung der Menschen in den letzten 5000 Jahren untrennbar mit der Entwicklung der kompakten Stadt verknüpft war. Deswegen gehöre sie zum Wesen des Menschen als Kulturwesen, und mit ihrer Auflösung sei auch die kulturelle Entwicklung der Menschen gefährdet.

Der Streit, ob der Fall von Wall und Graben gegen 1800 nun eine Befreiung oder ein Verlust an Eigenständigkeit und Sicherheit bedeute, ist so alt wie der Vorgang selbst und war offensichtlich damals schon unentschieden: Manche Bürger fühlten sich durch die Öffnung der Stadt zur freien Landschaft Ängsten ausgesetzt, andere begrüßten die Befreiung von Enge und Zwang. Goethe gehörte zu jenen, die die Öffnung der Stadt willkommen heißen haben:

„Sogar größere Städte tragen jetzt ihre Wälle ab, die Gräben selbst fürstlicher Schlösser werden ausgefüllt, die Städte bilden nur große Flecken, und wenn man so auf Reisen das ansieht, sollte man glauben: der allgemeine Friede sei befestigt und das goldene Zeitalter vor der Türe. Niemand glaubt sich in einem Garten behaglich, der nicht einem freien Lande ähnlich sieht; an Kunst, an Zwang soll nichts erinnern, wir wollen völlig frei und unbedingt Atem schöpfen.“

Wie die Reaktion der Städter damals auch gewesen sein mag, es ist festzustellen, daß ‚Stadt‘ der Neuzeit auf der ganzen Welt in ihr Umland ausreißt und dabei eigene Formen einer verstädterten Landschaft oder einer verlandshafteten Stadt ausbildet.

Wir, einer uralten Tradition folgend, noch immer ‚Städte‘! Oder wir bezeichnen sie mit so abstrakten

Begriffen wie ‚Stadttagglomeration‘, ‚Verdichtungsraum‘, ‚verstädterte Landschaft‘ etc., weil wir merken, wie unangemessen der Begriff ‚Stadt‘ für diese Siedlungsfelder ist, ein Begriff, der ganz andere Assoziationen hervorruft. In Ermangelung besseren Begriffs wollen wir diese Gebilde, die aus ‚Feldern‘ unterschiedlicher Nutzungen, Bebauungsformen und Topographien bestehen, Zwischenstädte nennen: Sie breiten sich in großen Feldern aus, sie haben sowohl landschaftliche Eigenschaften. Diese Zwischenstadt steht zwischen dem einzelnen, besonderen Ort geographisch-historischem Ereignissen und den überall ähnlichen Anlagen der weltwirtschaftlich Arbeitsteilung zwischen dem Lebensfeld und der abstrakten, nur in Zeitverbrauch gemessenen Raumverbindung, zwischen der auch als Mythos noch sehr wirksamen Alten Stadt und der ebenfalls noch tief in unseren Träumen verankerten Alten Kulturlandschaft.

Die Zwischenstadt als internationales Phänomen

Diese Zwischenstadt, die weder Stadt noch Land ist, aber Eigenschaften von beiden besitzt, hat weder einen passenden Namen, noch ist sie anschaulich. Trotz ihrer Namenlosigkeit ist sie überall auf der Welt zu finden:

Mit der Globalisierung der arbeitsteiligen kapitalistisch-industriellen Pro auch die dazugehörigen Lebensweisen und Siedlungsformen auf der ganzen Welt ausverbreitet. Zwischenstädte mit 20 bis 30 Millionen Einwohnern sind in Asien und Südamerika entstanden. Bei allen gewaltigen Unterschieden, abhängig vom ökonomischen Entwicklungsstand,

von Kultur und Topographie, haben sie die gemeinsame Eigenschaft, daß sie kaum noch etwas mit den jeweiligen örtlichen vorindustriellen Stadttraditionen zu tun haben, sondern weit eher quer über alle Kulturen der ganzen Welt hin bestimmte gemeinsame Merkmale tragen: Eine auf den ersten Blick diffuse, ungeordnete Struktur unterschiedlicher Stadtfelder mit einzelnen geometrisch – gestalterhafter Muster, eine Struktur ohne eindeutige Mitte, dafür aber mit vielen mehr oder weniger stark funktional spezialisierten Bereichen.

Wir finden Zwischenstädte dieser Art besonders ausgeprägt in Bereichen, wo Städte über ihre in das Umland ausgreifende Ausdehnung zusammenwachsen zu einer Ansammlung von Stadtfeldern, am deutlichsten aber dort, wo die historischen, traditionellen stadtbildenden Kräfte gar nicht erst zur Wirkung kamen, wie z. B. im Ruhrgebiet, ebenso aber auch in den Metropolen der Dritten Welt. Das Verhältnis von offener Landschaft und besiedelter Fläche hat sich in der Zwischenstadt häufig schon umgekehrt: Die Landschaft ist vom umfassenden ‚Grund‘ zur erfassten Figur geworden. Umgekehrt hat die Teilungsfläche nach Größe und Offenheit eher den Charakter einer umfassenden Landschaft angenommen. Diese Zwischenstadt ist ein Lebensfeld, das man je nach Interesse und Blickrichtung eher als Stadt oder eher als Land lesen kann. Die Ursachen, die zu dieser diffusen Gestalt führen, sind jeweils zwar unterschiedlich, gemeinsam ist ihnen aber auf der ganzen Welt der Tatbestand, daß in jedem Fall die historischen stadtbildenden Kräfte und die durch sie gesetzten Begrenzungen an ihr Ende gekommen waren.



Die Zwischenstadt als Resultat unzähliger rationaler Einzelentscheidungen

Die diffuse Stadt wirkt insgesamt ‚planlos‘, ist aber aus unzähligen— jeweils für sich genommen — rationalen Einzelentscheidungen entstanden. Ein typisches Beispiel aus einer alten Industrieregion: Eine Straße ist vorhanden, eine Fabrik wird gebaut, entweder weil landwirtschaftliche Produkte verarbeitet werden sollen oder weil Bodenschätze vorhanden sind, mit deren Verarbeitung ein wachsender Markt zu versorgen ist. Die Fabrik zieht Arbeiterwohnungen nach sich, denen Gärten zur Selbstversorgung und Existenzsicherung zugeordnet sind. Die Bevölkerung braucht Schulen und Läden. Der wachsende Arbeits- und Verbrauchermarkt zieht weitere Einrichtungen nach, der gesellschaftliche Reichtum wächst, es entsteht eine Basis für Spezialisierung und Arbeitsteilung, weitere Verkehrswege und öffentliche Einrichtungen werden nötig, und so zeugt sich die Stadtentwicklung nach dem Prinzip ‚Ballung erzeugt Ballung‘ fort, ohne einem vorgeplanten Muster zu folgen.

Ein anderes Beispiel aus der Dritten Welt: Eine alte Stadt wirkt als Anziehungspunkt für Stadt-Wanderer, die aus den unterschiedlichsten Gründen — meist sind es mehrere — ihre Dörfer verlassen, z. B. aus Gründen der Überbevölkerung und mangelnder Ernährungsbasis, veranlaßt von Arbeitslosigkeit oder auch von einem Emanzipations-Wander-Drang. Diese Zuwanderer suchen einen Siedlungspunkt, an dem sie einerseits Zugang zu den ‚Segnungen‘ der Stadt haben, andererseits noch eine bescheidene ‚halb- städtische‘ Landwirtschaft betreiben können. Die Folge dieser jeweils in sich logischen Entschei-

dungen ist wiederum ein wenig strukturiertes, offenes Siedlungsfeld zwischen Stadt und Land, das sich mit eigenen Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen zu einer mehr oder weniger eigenständigen Zwischenstadt weiterentwickelt.

Strukturell vergleichbare Ergebnisse erzeugt das Siedlungsverhalten von Bauherren in unseren Städten: Auch diese suchen Grundstücke, die sie noch bezahlen können, von denen aus die Kernstadt noch gut erreichbar ist und die gleichzeitig Zugang zur Landschaft eröffnen. Die Folge solch multiplizierter, in sich schlüssiger Entscheidungen ist die ‚zersiedelte Landschaft‘, die anfänglich fast ausschließlich bewohnt wird und, nach einer Zeit der Verdichtung und Konsolidierung, Arbeitsplätze und Konsumversorgung nach sich zieht. Erst dann entwickelt sie sich zu einer Zwischenstadt, die sich aus seiner ursprünglichen Abhängigkeit von der Ursprungsstadt löst, sich selbst versorgt und mit der Ursprungsstadt ein Verhältnis von Wechselwirkungen eingeht.

In Deutschland stellt sich diese Entwicklung in der statistischen Analyse wie folgt dar: Es sind nicht die kleinen Städte als die dafür von der Landesplanung vorgesehenen ‚zentralen Orte‘, die neue Bewohner anziehen, sondern die Landgemeinden. Aus der Prognose der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumforschung ergibt sich, daß die Ränder der Ballungen aller Voraussicht nach bis zum Jahre 2010 um weitere 10% zunehmen werden (gegenüber einem Kernwachstum von nur ca. 2 bis 4 %). „Es wird immer klarer, daß die Wohnumgebung immer entscheidender dafür, (wo wir leben, und nicht mehr wie früher, die Nähe des Arbeitsplatzes.“ In den findet eine ähnliche Ent-

wicklung in viel größerem Maßstab statt; Auslöser sind vielfach Autobahnerschließungen und große Shopping Center sowie seit einigen Jahren auch große Bürokomplexe an Autobahnkreuzungen, die gleichzeitig Folgen von Siedlungstätigkeit sind und als Auslöser weiterer Siedlungstätigkeit wirken. Auch diese überaus weitläufigen Zwischenstädte haben sich längst von der Ursprungsstadt gelöst, ja, hier hat sich das Abhängigkeitsverhältnis häufig schon umgekehrt: die verarmte Kernstadt findet inzwischen ihre Arbeitsplätze in der umgebenden Zwischenstadt.

Selbst dort, wo die Planungen zusammenhängender großer Stadterweiterungen die Möglichkeiten einer starken Zentrierung bieten würden, haben auch diese neu geplanten städtebaulichen Figurationen den Charakter von eher gleichartigen, nur geringfügig zentrierend differenzierten Feldern, weil wechselnd sind.

In der Abfolge der Entwicklung der Zwischenstadt zeigen sich international vergleichbare Stufen. „Nach einer Phase schneller Verstädterung, angeheizt durch Land-Stadt-Wanderungen, tritt meist eine Verlangsamungsphase in der Verstädterung ein, in der für das Wachstum überwiegend der Geburtenüberschuß verantwortlich ist. In noch späteren Phasen, wie sie sich in Westeuropa zeigen, verringert sich das jährliche Stadtwachstum auf unter 1 %, und die Einwanderungsrate steigt wieder: Dahinter verbergen sich auch die Folgen einer Überalterung in den Städten und das Auswandern von Familien mit kleinen Kindern und Wohlhabenden in die umgebenden attraktiven Kleinstädte und Dörfer.“

Die anfängliche Freiheit der Standortwahl schränkt

sich mit der Zeit immer mehr ein: Die Fläche füllt sich auf, neue Entwicklungen müssen einen immer enger werdenden Rahmen berücksichtigen. Irgendwann ist die Fläche besetzt, die Zwischenstadt ist ‚ausgewachsen‘, weitere Entwicklung kann und darf sich nur noch durch Verdichtung, Umnutzung und Erneuerung verwirklichen:

Alte Bebauungen und Nutzungen werden überflüssig, sie werden umgedeutet, umgenutzt, umgebaut und letztlich beseitigt. Alles zusammengenommen ergibt einen scheinbar insgesamt planlosen Siedlungsteppich, der einem Pamplimpsest ähnlich ist, in dem alte, nicht mehr benötigte, ausgelöschte und ausgeschabte Schriftzüge und Bilder unter dem neuen Text durchschimmern: z.B. alte Parzellengrenzen, alte Gewässer und Reste wiederverwendeter Bauwerke.

Quelle:

Sieverts, Thomas:
Zwischenstadt, zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, S. 13-17
Braunschweig 1997

Camillo Sitte

Der Städtebau

1. Beziehung zwischen Bauten, Monumenten und Plätzen

Im Süden Europas, besonders in Italien, wo nicht nur die antiken Stadtanlagen, teilweise wenigstens, sondern auch viele Gewohnheiten des öffentlichen Lebens sich lange (mit unter bis heute) erhalten haben, sind die Hauptplätze der Städte auch bis auf neuere Zeit dem Typus des alten Forums in mehrfacher Hinsicht treu geblieben.

Ein immerhin ansehnlicher Teil des öffentlichen Lebens blieb ihnen erhalten und mit ihm auch ein Teil ihrer öffentlichen Bedeutung sowie manche naturgemäße Beziehung zwischen den Plätzen und den sie umgebenden Monumentalbauten. Die Unterscheidung in Agora oder Forum einerseits und Marktplatz andererseits blieb aufrecht. Ebenso das Streben, an diesen Hauptpunkten der Stadt die hervorragendsten Bauwerke zu vereinigen und diesen stolzen Mittelpunkt des Gemeinwesens mit Brunnen, Monumenten, Statuen, anderen Kunstwerken und historischen Ruhmeszeichen auszuzeichnen. Diese kostbar geschmückten Plätze waren auch im Mittelalter und in der Renaissance noch der Stolz und die Freude der einzelnen Städte, auf ihnen vereinigte sich der Verkehr, hier wurden öffentliche Feste ab gehalten, Schaustellungen veranstaltet, öffentliche Staatsaktionen vorgenommen, Gesetze verkündet und dergleichen mehr. Je nach Größe oder Leitung dieser Gemeinwesen in Italien dienen diesen praktischen Bedürfnissen zwei oder drei solcher Hauptplätze, selten nur einer, indem meist der Unterschied zwischen kirchlicher und weltlicher Autorität, den die Antike in dieser Weise nicht kannte, auch bei den Plätzen zum Ausdrucke

kam. Demzufolge entstand als selbständiger Typus der Dom Platz, gewöhnlich noch mit Baptisterium, Campanile und bischöflichem Palast umgeben; ferner der weltliche Hauptplatz, die Signoria, und neben beiden gesondert der Mercato. Die Signoria (s. als Beispiel Fig. 6) gehört als Vorplatz zur Residenz und ist außerdem noch mit Palästen der Großen des Landes umgeben, mit historischen Denkmälern und Monumenten geschmückt. Häufig findet sich in irgendeiner Weise architektonisch durchgebildet eine Loggia für die Leibgarde oder Stadtwache und damit verbunden oder besonders hergestellt eine erhöhte Terrasse zur Verkündigung der Gesetze und öffentlichen Anzeigen. Das 1 Beispiel hierzu sehen wir in der Loggia dei Lanzi (der Halle der Lanzknechte) Zu Florenz (Fig. 7). Am Marktplatz steht fast ausnahmslos das Rathaus, eine Anordnung, welche auch durchgängig bei allen Städten nördlich der Alpen zu beobachten ist. Auch fehlt hier niemals der nach Maßgabe der Mittel möglichst umfangreiche Brunnen mit Bassin, noch heute häufig Marktbrunnen genannt, wenn das fröhliche Treiben des Marktens auch schon längst in den glaseisernen Vogelkäfig einer Markthalle gesperrt wurde.

Das alles, nur flüchtig hier in Erinnerung gebracht, bestätigt das noch rege Vorhalten eines öffentlichen Lebens auf den freien Plätzen. Aber auch die höhere künstlerische Potenzierung bis zur Herausbildung eines reinen Kunstwerkes, ähnlich dem der Akropolis von Athen, blieb in neuerer Zeit nicht unversucht. Die Piazza del Duomo zu Pisa ist ein solches Kunstwerk des Städtebaues, eine Akropolis von Pisa. Hier ist alles zusammengetragen, was die Bürger der Stadt an kirchlicher monumentaler

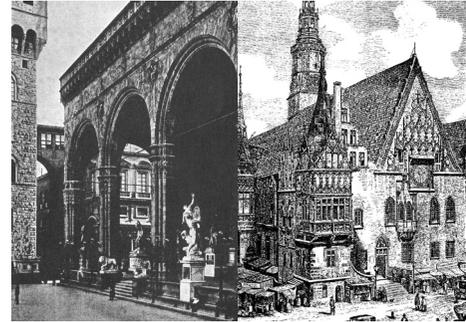
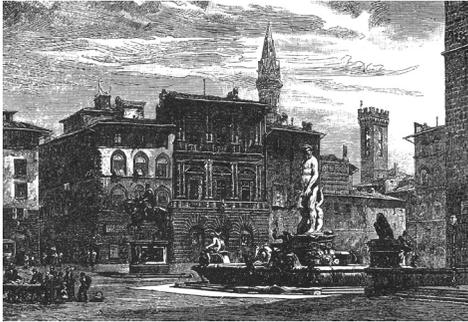
Kunst in bedeutenderem Umfange und Reichtum zu schaffen im Stande waren: der herrliche Dom, der Campanile, das Baptisterium, der unvergleichliche Campo santo; dagegen alles Profane, Alltägliche ausgeschieden. Die Wirkung dieses von der Welt abgeschiedenen und doch an edelsten Werken menschlichen Geistes so überreichen Platzes ist daher eine überwältigende; kaum dürfte ein nur halbwegs künstlerisch empfindsamer Mensch sich der zwingenden Gewalt dieses mächtigen Eindruckes verschließen können. Da ist nichts, das unsere Gedanken zerstreut, nichts, das uns an die gewöhnliche Geschäftigkeit des Tages erinnert, da stört uns den Anblick der ehrwürdigen Domfassade kein aufdringlicher Kramladen eines modernen Schneiders oder das Gerümpel eines Kaffeehauses nebst dem Geschrei der Kutscher und Dienstmänner, da herrscht Ruhe, und die Geschlossenheit der Eindrücke befähigt unser Gemüt, die hier angehäuften Kunstwerke zu genießen, zu verstehen.

In solcher Reinheit steht der Domplatz von Pisa allerdings beinahe einzig da, obwohl manches, wie die Situierung von S. Francesco zu Assisi oder der Certosa zu Pavia etc., nahe heranreicht. Im Allgemeinen ist die neuere Zeit der Bildung so reiner Akkorde nicht eben günstig, sie liebt gleichsam mehr kontrapunktische Arbeit und demgemäß fließen auch die vorher aufgezählten Typen des Domplatzes, der Signoria und des Marktplatzes nur zu häufig in allen denkbaren Gruppierungen ineinander. Es ergeht da dem Städtebau, selbst im Vaterlande der antiken Kunst, eben nicht anders als dem Palast und Wohnhausbau selbst. Auch diese bilden nicht mehr ein einziges Urmotiv stetig weiter, sondern verbinden die Urform des nordischen Hallen-



baues mit der Urform des südländischen Hofhauses. Ideen und Geschmacksrichtungen vermengen sich mannigfaltig sowie die Völker selbst sich vermischen; das Gefühl für das einfach Typische geht mehr und mehr verloren. Am längsten unzersetzt erhielt sich die Gruppierung der Marktplätze als ständigen Zugehörtes zum Rathaus unter Beigabe des nie fehlenden Marktbrunnens. Es ist hinlänglich bekannt, wie viele prächtige Stadtbilder auch der Norden dieser Kombination verdankt. Aus der Fülle des hierüber vorhandenen Stoffes sei nur eines, ohne besondere Wahl, herausgegriffen: das Rathaus zu Breslau mit dem Marktplatz (Fig. 8), dessen Bild genugsam die vielfältigen malerischen Reize vorführt, welche dieser Vereinigung entspringen.

Bei dieser Gelegenheit sei eine kleine vorgreifende Bemerkung gestattet. Es ist nicht vorgefaßte Tendenz dieser Untersuchung, jede sogenannte malerische Schönheit alter Städteanlagen für moderne Zwecke neuerdings zu empfehlen, denn besonders auf diesem Gebiete gilt das Sprichwort: Not bricht Eisen. Was sich aus hygienischen oder anderen zwingenden Rücksichten als notwendig herausgestellt hat, das muß geschehen und sollen darüber noch so viele malerische Motive über Bord geworfen werden müssen. Diese Überzeugung darf uns jedoch nicht hindern, alle, auch bloß malerische Motive des alten Städtebaues genau zu untersuchen und in Parallele mit den modernen Verhältnissen zu setzen, damit wir ganz klar sehen, wie die Frage auch nach ihrer künstlerischen Seite hin steht, damit wir bestimmt er kennen, was sich denn für uns von den Schönheiten des alten Städtebaues etwa noch retten läßt und das wenigstens als Erbgut festhalten. Dies vorausgesetzt, bleibe es an dieser Stelle noch dahinge-



stellt, was und wieviel wir von den Motiven unserer Vorfahren auch heute noch verwenden können; dagegen sei vorläufig rein theoretisch festgestellt, daß in Mittelalter und Renaissance noch eine lebhaft praktische Verwertung der Stadtplätze für öffentliches Leben bestand und im Zusammenhange damit auch eine Übereinstimmung zwischen diesen und den anliegenden öffentlichen Gebäuden, während sie heute höchstens noch als Wagenstandplätze dienen und von einer künstlerischen Verbindung zwischen Platz und Gebäuden kaum mehr die Rede ist. Heute fehlt die mit Säulenhallen umgebene Agora bei den Parlamentshäusern, die weihevollere Ruhe bei den Universitäten und Domen, das Menschengedränge mit aller Geschäftigkeit des Marktlebens bei den Rathäusern und überhaupt der Verkehr gerade dort, wo er im Altertume am regsten gewesen ist, nämlich bei den öffentlichen Monumentalbauten. Es fehlt also nachgerade alles, was bisher als Merkmal alter Platzherrlichkeit hervorgehoben werden konnte.

In ganz ähnlicher Weise hat sich auch in Bezug auf die figurale Ausschmückung der Plätze das Verhältnis genau ins Gegenteil verkehrt, und zwar nicht zum Vorteile der neuen Anlagen. Der Reichtum antiker Foren an Statuen wurde schon erwähnt; daß sich von dieser Art Kunstliebe großen Stiles ein gut Teil noch weiter erhielt, bestätigt ein einziger Blick auf das bereits vorgeführte Bild der Signoria von Florenz und der Loggia dei Lanzi an dem selben Platze.

Speziell in Wien blüht zurzeit eine hervorragende Bildhauerschule und die Zahl bedeutender Werke, welche aus derselben hervorgegangen, ist wahrlich keine geringe; aber -- wenige ausgenommen, von

denen noch zu sprechen sein wird sie zieren nicht die öffentlichen Plätze, sondern nur die öffentlichen Bauten. Reich und kostbar ist der Figurenschmuck der beiden Hofmuseen, ebenso das in dieser Richtung bereits Ausgeführte und nicht minder das noch Auszuführende am Parlamentsgebäude. Die beiden Hoftheater, das Wiener Rathaus, die neue Universität, die Votivkirche erhielten zahlreiche vorzügliche Werke der figuralen Plastik. Die Votivkirche soll allmählich gefüllt werden mit einer Reihe grabmalähnlicher Monumente nach dem Muster der alten Dome. Auch an der Universität und am österreichischen Museum wurde hiermit bereits begonnen. Wo bleiben aber die öffentlichen Plätze? Da verkehrt sich so fort das gewonnene erfreuliche Bild in sein gerades Gegenteil und so verhält es sich nicht nur in Wien, sondern mehr weniger überall.

Während bei Monumentalbauten so viel Platz für figurale Ausstattung sich ergibt, daß Kommissionen zusammenberufen werden müssen, um nur ausfindig zu machen, was man da alles hinstellen soll, findet sich oft nach jahrelangem Suchen in einer ganzen Stadt kein Platz, auf dem auch nur eine einzige Statue nach Wunsch untergebracht werden könnte, obwohl sie allesamt leerstehen. Das ist doch gewiß sonderbar. Nach langem Suchen werden noch obendrein die riesig großen, leeren neuesten Plätze endlich allesamt als untauglich verworfen, und man bringt schließlich das lange unterstandlose Monument auf einem kleinen alten Platz unter. Das ist noch sonderbarer! Dieses Schicksal erfuhr das schöne Gänsemädchen, das lange umherirrte, bis es ein bescheidenes Plätzchen in einer Straßenecke fand; desgleichen Vater

Haydn, der endlich auch auf einem kleinen alten Platz zu allgemeiner Zufriedenheit anlangte. Vater Radetzky ergoht es genau so, denn der neue Prachtplatz, für den er bestimmt war, erwies sich bei der Schablonenprobe als zweifellos untauglich, und somit soll dieses mächtige Monument wieder auf einem alten, ohnehin schon beschränkten, mit Brunnen und Mariensäule versehenen Platz aufstellung finden. Wenn es glücklicherweise dazu kommt, wird das Kunstwerk sicher hier zu voller Geltung kommen und eine gewaltige Wirkung ausüben, wofür sorglos jeder Künstler, der solche Wirkungen im voraus zu übersehen vermag, die volle moralische Verantwortung zu übernehmen nicht anstehen wird*).

Vielleicht das drastischste Beispiel moderner Verkehrtheit bildet die Geschichte des Davidkolosses von Michelangelo, welche zu Florenz, der Heimat und hohen Schule alter monumentaler Pracht, sich ereignete. Dort stand das riesige Marmorbild an der Steinwand des Palazzo vecchio links neben dem Haupteingange auf der von Michelangelo selbst gewählten Stelle. Keine moderne Kommission würde diesen Platz gewählt haben, dafür könnte man getrost sein Haupt zum Pfand setzen; die öffentliche Meinung würde den Vorschlag dieses anscheinend geringfügigsten und schlechtesten Platzes entweder für Scherz oder Wahnwitz halten.

Michelangelo wählte ihn aber, und Michelangelo soll einiges von solchen Dingen verstanden haben. Dort stand das Bildnis von 1504 bis 1873. Alle jene, welche das merkwürdige Meisterwerk an dieser merkwürdigen Stelle noch gesehen haben, geben Zeugnis von der ungeheuren Wirkung, welche es gerade hier ausüben vermochte. Im Gegensatz

zur verhältnismäßigen Beschränktheit des Platzes und leicht vergleichbar mit den vorbeigehenden Menschen schien das Riesenbild noch in seinen Dimensionen zu wachsen; die dunkle, einförmige und doch kräftige Quadermauer des Palastes gab einen Hintergrund, wie er zur Hervorhebung aller Linien des Körpers nicht besser hätte erdacht werden können. Einen Teil dieser Wirkung kann man noch an der großen Photographie der Alinari erkennen. Seither steht der David in einem Saale der Akademie unter eigens hierfür gebauter Glaskuppel unter Gipsgüssen, Photographien und Kohledrucken nach Werken Michelangelos als Muster zum Studium und als Untersuchungsobjekt für Historiker und Kritiker. Es gehört eine besondere geistige Vorbereitung dazu, alle die bekannten Empfindung ertötenden Momente eines solchen Kunstkerkers, Museum genannt, zu überwinden, um endlich zu einem Genuß des erhabenen Werkes sich durchzuarbeiten. Damit war dem kunsterleuchteten Zeitgeiste aber noch nicht Genüge getan. David wurde auch in Bronze gegossen in der Größe des Originales und auf weitem freien Ringplatz (natürlich haarscharf im Zentrum des Zirkelschlages) außerhalb Florenz auf Viale dei colli aufgestellt auf hohem Postament; voran eine schöne Aussicht, rückwärts Kaffeehäuser, seitlich ein Wagenstandplatz, quer durch einen Korso, ringsherum Baedeker Rauschen. Hier wirkt das Standbild gar nicht, und man kann oft die Meinung verfechten hören, daß die Figur nicht viel über Lebensgröße sein könne. Michelangelo hat es also doch besser verstanden, seine Figur aufzustellen, und die Alten haben dies durchweg besser verstanden als wir

Der entscheidende Gegensatz zwischen einst und

jetzt in diesem Falle besteht darin, daß wir immer möglichst großartige Plätze für jedes Figürchen suchen und dadurch die Wirkung drücken, statt sie durch einen neutralen Hintergrund, wie ihn in ähnlichem Falle Porträtisten für ihre Köpfe sich wählen, zu heben.

Ein anderes Moment hängt damit enge zusammen. Die Alten stellten ihre Monumente und Figuren, wie sich zeigte, an den Wänden ihrer Plätze herum, wofür auch die zwei vorher beigegebenen Ansichten von der Signoria in Florenz ein sprechendes Zeugnis abgeben. An den Wänden eines Platzes herum ist aber Raum genug für Hunderte von Figuren, die alle gut stehen werden, weil sie stets (wie dies beim Falle des David gezeigt wurde) dort einen günstigen Hintergrund finden. Wir aber halten nur die Mitte des Platzes für dazu geeignet, woher allein es schon kommt, daß wir auf jedem noch so großen Platze bestenfalls nur eine einzige Aufstellung machen können. Wenn aber der Platz unregelmäßig ist und sonach ein Mittelpunkt sich geometrisch nicht abzeichnen läßt, dann können wir nicht einmal dieses einzige Monument unterbringen und der Platz muß für ewige Zeiten vollständig leer bleiben.

Diese Erwägung führt aber zu einem anderen Grundsatz alter Städteanlagen, dem der folgende Absatz gewidmet ist.

Quelle:

Sitte, Camillo:

Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen,
S. 12-21

Wien 1889

Luigi Snozzi

Monte Carasso

Die Wiedererfindung des Ortes

Voraussetzungen des Projektes

Monte Carasso gehört zu jenem immer noch dicht besiedelten Teil des Voralpenlandes im Süden der Alpen, in dem sich im Laufe der Jahrhunderte unter den Vorzeichen großer historischer Veränderungen und unter ärmlichen und oft geradezu elenden Bedingungen eine besondere und vielschichtige ländliche Kultur entwickelt hat, der wir bedeutende kulturelle Zeugnisse verdanken.

Dieses große Gebiet mit seinem historischen und kulturellen Wert wird heute von zwei grundlegenden Entwicklungen bedroht: zum einen von der Landflucht der Bevölkerung aus den abgelegenen und unzugänglichen Gegenden, zum anderen vom Prozeß der Eingemeindung und Verstädterung der Dörfer an den Peripherien der großen Städte, der ihr kulturelles Erbe gefährdet.

Der Grund für die Ohnmacht der Planer angesichts dieser Probleme liegt nach meiner Überzeugung an ihrer defensiven Haltung und an generalisierenden Planungsansätzen, bei denen die Besonderheit einzelner Orte keine Berücksichtigung findet. Die tatsächliche Entwicklung beweist, daß solche Ansätze bei der Raumplanung das Siedlungsgebiet allenfalls in quantitativer Hinsicht erfassen, nicht aber den spezifischen örtlichen Verhältnissen Rechnung tragen können.

Meiner Meinung nach kommt es darauf an, sich von vorgefaßten Planungsansätzen zu verabschieden und an die oben genannten Probleme mit unverstelltem Blick und je eigenen Vorschlägen heranzugehen. Es geht darum, die vorhandene Bausubstanz

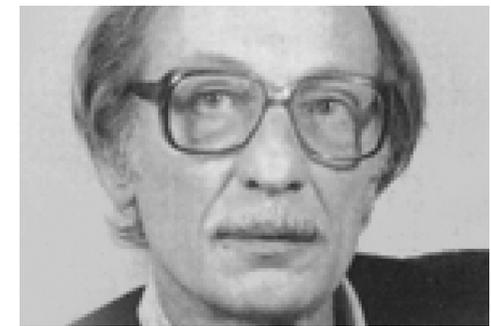
mit angemessenen planerischen Eingriffen aufzuwerten und so bedeutsamen örtlichen Kontexten wichtige Bezugspunkte zurückzugeben. Daher ist es unerläßlich, einen Ansatz zu wählen, der es erlaubt, auf die jeweiligen spezifischen Orte angemessen einzugehen.

Dieser Leitgedanke war es, der meine Arbeit in Monte Carasso bestimmte. Es lassen sich zwei Hauptphasen des Projektes unterscheiden: Zu nächst erarbeitete ich einen Gesamtplan für die verschiedenen öffentlichen Gebäude im Zentrum des Ortes. Da der gerade verabschiedete Richtplan durch diesen Entwurf jedoch fragwürdig wurde, bezog ich in der zweiten Phase den gesamten örtlichen Kontext ein.

Entwurf und Ausführung des Plans für Monte Carasso waren nur Dank der umfassenden Unterstützung durch die Gemeindebehörden und auf der Basis großen wechselseitigen Vertrauens möglich, die von Anfang an gegeben war. Ich möchte hier besonders den Gemeindepräsidenten, Sindaco Flavio Guidotti, und den Gemeindegemeindefunktionär Carlo Bertinelli erwähnen, die mich zusammen mit den Kommunalbehörden sowie der Bevölkerung, die sich zunehmend an der Umgestaltung des Ortes beteiligte, mit großem Mut unterstützt haben. Diese Erfahrung hat mich gelehrt, daß viele, besonders öffentliche Projekte scheitern, weil es an politischen Persönlichkeiten fehlt, die dazu bereit sind, mit ihrer Position für das Risiko und Wagnis einzustehen, das mit allen wirklichen Projekten verbunden ist. Ohne solchen persönlichen Einsatz bauen die Institutionen einer falsch verstandenen Demokratie unzählige Hindernisse auf, weil sie sich im wesentlichen nur auf den Rat von Spezi-

alisten verlassen, die schon im Vorhinein das Gelingen eines Projektes in allen seinen Einzelheiten garantieren sollen. Oft führt das jedoch nur zur Verhinderung jeden Wandels. Wenige Monate nach Verabschiedung des Richtplanes, der beinahe 15 Jahre Vorbereitungszeit mit all ihren Polemiken und politischen Auseinandersetzungen in Anspruch genommen hatte, mußte das Projekt in Monte Carasso undurchführbar erscheinen.

Doch die tatsächliche Entwicklung gab mir recht. Ich hatte mir zum Ziel gesetzt, keinen Entwurf vorzulegen, der nicht unmittelbar in Angriff zu nehmen wäre. Ich fertigte den Entwurf sofort im Planungs-



maßstab (1:200) an und stellte mich in Anbetracht fehlender Geldmittel von vorn herein auf eine etappenweise Durchführung ein. Das grundlegende Problem bestand darin, die Eingriffe verschiedener Etappen von Anfang an zueinander in eine räumliche Beziehung zu setzen, so daß es zu jeder Zeit möglich wäre, das Projekt in seiner Gesamtheit zu überblicken. Bei der Planung kam es mir dabei auf eine sorgfältige Lektüre auch kleinster und scheinbar unbedeutender Details der Örtlichkeiten an, um so Bezugspunkte für meinen Entwurf zu gewinnen. Nicht nur entdeckte ich auf diese Weise hinter vermeintlicher Banalität und scheinbarem Chaos Tag für Tag den Reichtum des Ortes, mir wurde auch klar, daß sich manchmal gerade in den alten Dingen die Lösung gegenwärtiger Probleme verbirgt. Ungeachtet der geringen Ausmaße der Ortschaft sind dabei die Probleme, die sich hier stellten, typisch für jeden städtischen Kontext.

Quelle:
Snozzi, Luigi: Monte Carasso:
Die Wiedererfindung des Ortes, S. 14-16
Basel 1997

Robert Venturi

Lernen von Las Vegas

Zur Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt

Die Architektur des Strip: Ein Handbuch ihrer Formen

Um das System hinter all dem überladenen Schmuck ausfindig machen zu können, legten wir ganze Verzeichnisse bestimmter Bauteile an – Fußböden, Wände, Zapfsäulen, Parkflächen, Grundrisse, Ansichten (von vorne, hinten und den Seiten) –, geordnet nach verschiedenen Gebäudetypen und unterschiedlichen Lagen am Strip. Diese Einzelbeobachtungen können dann für die jeweils verschiedenen Gebäudetypen in einer zweidimensionalen Graphik dergestalt zusammen gefaßt werden, daß auf der senkrechten X-Achse die einzelnen individuellen Etablissements aufgereiht werden, auf der Y-Achse die unterschiedlichen Varianten einzelner Bauteile. Beim Lesen in der Zeile setzt sich also ein bestimmtes Gebäude wieder zusammen, das Lesen der Spalte führt alle Ausprägungen eines bestimmten Gebäudeteils längs des Strip vor Augen. In diagonaler Richtung ergibt sich der hypothetische Prototyp dieser Art von Gebäuden.

Tankstellen

Auftraggeber eines Tankstellenbaus: die Grundstücksverwaltung einer Ölgesellschaft. Sie betreibt den Grundstückserwerb, übernimmt die Erstellung und Einrichtung samt Koordination der beteiligten Firmen, die Finanzierung usw.

Lage: Wird vorbestimmt durch den Weg des Verkehrsflusses, die Grundstücke, die örtliche Konkur-

renz. Insbesondere bestimmt die Frontlänge zur Straße hin T im Durchschnitt etwa 45 m – die Gesamtkosten der jeweiligen Lageentscheidung.

Gebäude: Zumeist sind zwei oder drei Tankbuchten vorhanden, die quer zum Strip geführt sind; ferner das Büro, Lagerräume und weitere Einrichtungen für alle Kundschaft, für Reisebedarf, ebenso Aufenthaltsräume, Verkaufsautomaten, usw.

Gestaltung: Erhebliche Einflußnahme seitens der Protagonisten der Verschönerungsvereine aber auch der Bauaufsichtsbehörden. Mobil präsentiert „moderne“ Behälterbauten Shell "Ranch"-Häuser. Daneben findet sich vor allem der durch Allerweltsstil (das sieht fast so aus wie der eigene Bungalow im heimischen Vorort, nur stehen hier auch noch Zapfsäulen davor). Auch das Baumaterial unterscheidet sich kaum von dem der Wohnsiedlungen – Holz, Ziegel-, Naturstein;- allgemein gibt es einen Trend zur Uniformierung, das Gebäude selbst mehr und mehr zum standardisierten Reklamezeichen.

Firmenzeichen: Es gibt sie in drei verschiedenen Größenordnungen: ein Zeichen für die Sicht auf große Entfernung (Highway-Maßstab), ein zweites für die Herkommenden (im Maßstab der Seitenstraßen) und schließlich ein drittes für den Anblick aus unmittelbarer Nähe, ein Reklamebaldachin oder die Form der Gebäude selbst.

Beleuchtung: Sie zeigt an, ob die Station geöffnet ist, konzentriert sich besonders an Ein- und Ausfahrt und vor den Zapfsäulen. Die Gesellschaften bevorzugen direkte Beleuchtung, wollen eine maximale Lichtausbeute und sträuben sich gegen die Verwendung indirekten Lichts. Sie haben deshalb große Schwierigkeiten mit einflußreichen Persönlichkeiten und der Baubehörde. Tankstel-

lengelände: Zapfsäulen und Stapel von Öldosen. Überdachungen schützen vor der Sonne wie vor schlechtem Wetter und dienen gleichzeitig als Firmenzeichen (wie der Kreis bei Mobil, wie das sich emporschwingende V bei Phillips).

Das Gelände muß von jeder der Tankbuchten aus vollständig überblickbar sein, weil die meisten Stationen nur Ein- bzw. Zweimannunternehmen sind, und es muß großzügig angelegt sein, damit die nötigen Fahrmanöver keine Schwierigkeiten verursachen und Kollisionen mit den Zapfsäulen und den übrigen Einrichtungen ausgeschlossen sind.

„Für den Durchschnittsbürger gibt es eine Reihe einfacher Tests, die ihm zuverlässig darüber Auskunft geben, ob wir in unserem Verhältnis zur Umwelt die Phase bloßer Beschwörungen hinter uns gelassen und uns zu praktischen Schritten aufgerafft haben. Ein Test wäre die Beschränkung des Autofahrens in den großen Städten. Ein anderer Nachweis wäre erbracht, wenn endlich die Reklame tafeln, die schlimmsten, noch dazu fast wirkungslosen Auswürfe der industriellen Zivilisation, von den Rändern der Highways verschwunden sind (...). Für mich persönlich ginge es bei diesem Nachweis um die Tankstellen. Tankstellen sind die abstoßendste Art von Architektur der ganzen letzten zweitausend Jahre. Dabei gibt es, gemessen am wirklichen Bedarf, davon noch viel zu viele. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, sind sie wirklich häßlich. Die Regale sind abscheulich überladen, und alle möglichen Waren werden schreiend präsentiert. In völlig unbegreiflicher Weise sind sie alle ganz wild auf die Anbringung weit gespannter Drahtseile, an denen kleine gezackte Fahnen knattern. Verteidigt werden diese Tankstellen durch



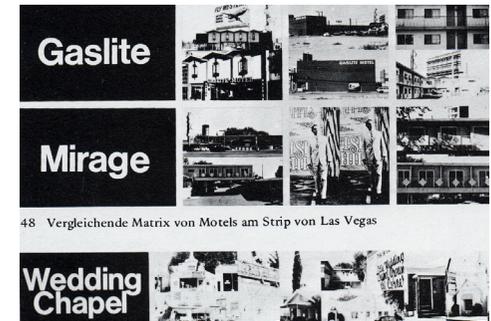
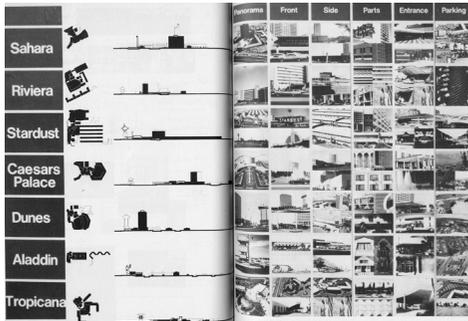
eine ominöse Interessenkoalition großer und kleiner Geschäftemacher. Von den allermeisten Straßen und Highways sollten sie völlig verbannt werden. Wo sie dennoch zugelassen werden müssen, sollte das von einer Konzession abhängig gemacht werden, um ihre Zahl zu begrenzen. Strenge Auflagen müßte es auch bezüglich ihrer Architektur, ihres Erscheinungsbildes geben; die ganze Branche müßte zu wesentlich größerer Zurückhaltung gezwungen werden.

Wenn wir hier (und bei ähnlichen anderen Unternehmen entlang der Straßen) beginnen, unser Verhältnis zur Umwelt zu ändern, dann erst werden wir, meine ich, glaubwürdig". (John Kenneth Galbraith).

Motel

Lage: bestimmt durch das gegebene Verkehrsaufkommen, die Anbindung an eine Hauptstraße, Grundstückskosten am Blockrand, Sichtbarkeit. Rezeption und Restaurant liegen zur Straße hin; Versammlungs- und Tagungsräume sind fast immer vorhanden (schon um den Geschäftsreisenden etwas zu bieten); rückwärtig liegen die Zimmer, unmittelbar daneben die Stellplätze für die Autos. Die Zimmer liegen um ein Schwimmbecken, einen Innenhof usw., gruppiert.

Gebäude: Büro und überdachter Eingang in Verbindung mit kurzzeitiger Parkmöglichkeit; Restaurant mit Parkplatz; Einrichtungen für Versammlungen, Tagungen; Zimmertrakte neben Parkplätzen; mit den anderen Einrichtungen sind sie durch überdachte Gehwege verbunden. Das Normalzimmer ist knapp 4,25 m breit, 8,20 m, 7,30 m, oder 6,40 m lang. Mit Passieren des Eingangs befindet man sich



48 Vergleichende Matrix von Motels am Strip von Las Vegas

in einem Korridor, der nach beiden Seiten Räume erschließt: Auf der einen Seite befinden sich Gepäckablagen, Wandschränke und das WC, auf der anderen Seite liegt der Umkleieraum samt einem Ausguß und dem Badezimmer. Dann verläßt man den Korridor und gelangt in das Zimmer mit Bett und Sitzmöglichkeiten. Ein großes Schiebefenster eröffnet den Zugang zum Innenhof, zum Balkon, zum Schwimmbekken. Gegenüber dem Bett das Fernsehgerät; Borde und Ablagen, eine Tischplatte und die Fernsehkonsole bilden meist eine Einheit; fast immer sind ein oder zwei klappbare Doppelbetten vorhanden, mit eingebauter Fernsteuerung im Kopfteil des Bettes.

Design: Im Inneren wird alles vermieden, was den Eindruck eines Schlafzimmers hervorrufen könnte (es sieht überhaupt alles aus wie zuhause, vielleicht etwas luxuriöser); außen sind die wichtigsten Elemente standardisiert, so daß das ganze Gebäude selbst den Charakter eines Werbezeichens bekommt; man denke etwa an die Motels der "Howard Johnson"- oder der "Holiday Inn"-Kette. (Peter Hoyt)

Licht und Beleuchtung in Las Vegas

Das Tageslicht von Las Vegas läßt, ähnlich wie das Griechenlands, die vielfarbig monumentalen Bauten klar und stolz aus der Wüste aufsteigen. Dieser atmosphärische Vorzug ist auf Filmmaterial kaum festzuhalten. Auch bei der Akropolis kommt kein Photo der Wirklichkeit nahe. Im Fall von Las Vegas noch hinzu, daß die Stadt gerade als nächtliches Lichterschauspiel benannt ist und man den Zauber des hellen Tages um weniger erwartet.

Architektonische Monumentalität und weite Räume architektonischen Nichts:

Der Fall Fontainebleau

„Um in den Speisesaal zu gelangen, steigt man drei Stufen hoch, öffnet zwei Flügeltüren und tritt auf eine Plattform hinaus, von der man dann wieder über drei Stufen hinunter schreitet. Der Speisesaal liegt also auf genau dem gleich Niveau wie schon die Eingangshalle, dazwischen dann die Plattform, von weichem Licht beleuchtet. Bevor die Gäste Platz nehmen können, erscheinen sie wie auf der Bühne, als wären sie für einen Auftritt bestellt: Jedermann blickt auf sie, sie ihrerseits überblicken alle anderen im Saal“. (Morris Lapidus)

Las Vegas und seine Stile

Miami marokkanisch; internationaler Jet-Set-Stil; l'Art Modern a la Hollywood bei organisistischer Rückseite; ein Gemisch aus Yamasaki und Bernini, eine Übersteigerung des römischen Stils; maurischer Stil a la Niemeyer; maurischer Tudorstil (arabische Ritter); hawaiisches Bauhaus.

„Die Leute wollen sich Illusionen vorführen lassen; sie wollen gar nicht mit den Realitäten dieser Welt konfrontiert werden. Und wo, frage ich mich, finde ich diese Welt der Illusionen? Wo wird der Geschmack der Leute vorgeprägt? Lernen sie das etwa in der Schule? Bilden sie ihren Geschmack durch Museumsbesuche? Reisen sie durch Europa? Es gibt nur einen Ort, eine Institution – das Kino. Sie gehen ins Kino. Zur Hölle mit allem sonst“. (Morris Lapidus)

Die Reklamezeichen von Las Vegas

Inzwischen sollte die Zeit gekommen sein, daß ein Student einmal eine Dissertation über Reklamezeichen schriebe. Er oder sie wäre auf literarischen Scharfsinn ebenso angewiesen wie auf künstlerischen – die gleichen Ursachen, aus denen heraus Reklamezeichen zum Gegenstand der Pop-Art werden (das Bedürfnis nach schnellem Informationsaustausch bei größtmöglicher Informationsmenge) machen daraus eine Pop-Literatur. Man lese etwa folgende Reklame aus Philadelphia:

O. R. LUMPKIN. BODYBUILDING.

KOTFLÜGEL WERDEN WIEDER STRAMM.

WRACKS SIND UNSERE SPEZIALITÄT.

NACH DEM UNFALL NUR NICHT HEULEN – WIR ENTFERNEN ALLE BEULEN.

Wir werden die Reklamezeichen von Las Vegas in Hinblick auf ihre Formen und ihren Inhalt analysieren und gruppenweise ordnen, wir werden ihre Funktion (bei Tag und bei Nacht), ihren Ort genauso untersuchen wie ihr Format, Farbe und ihre Struktur, schließlich auch die Art ihrer Konstruktion, und so versuchen herauszubekommen, was den „Las-Vegas-Stil“ bei den Reklamezeichen ausmacht; wir versprechen uns dabei auch einige Aufschlüsse über nicht-puristische Architektur überhaupt, über ihre formalen und symbolischen Dimensionen.

Eine stilistische Analyse der Reklamezeichen von Las Vegas würde den Einfluß ganz Großen dieser Branche (der YESCO etwa), von den riesigen Zeichenmonumenten bis hin zu den kleineren Bauaufgaben, wie Heiratskapellen und Saunabädern, verfolgen können, würde die im ganzen Land gebrauchte Bildersprache der Firmenzeichen der

Tankstellen mit der einzigartigen, individuellen Symbolsprache der Casinos vergleichen und würde die typischen Formen wechselseitiger Beeinflussung zwischen Künstlern und Zeichenproduzenten nach allen Richtungen verfolgen. Man könnte Parallelen mit Beispielen historischer Architektur herausarbeiten die Assoziationen und symbolische Bezüge ansprechen wollen, wie in der Romantik, bei eklektizistischen Stilen, im Manierismus; bezüglich ihres ikonographischen Gehaltes trifft das auch für die gotische Architektur zu. Alle diese Erkenntnisse wären für die Entschlüsselung der Zeichenstile von Las Vegas äußerst wichtig.

Im 17. Jahrhundert schuf sich Rubens eine Art Mal-, „Fabrik“, in der jeder seiner Gehilfen auf die Darstellung spezieller Motive eingeweiht war: auf Draperien, Blatt- und Bandelwerk, Tiere oder Akte. In Las Vegas gibt es eine entsprechende Zeichen-, „Fabrik“, die "Young Electric Sign Company". Einer, bzw. eine kleine Gruppe, sollte dort einmal vorsprechen und die Arbeit in jeder der Abteilungen beobachten und dokumentieren; wichtig wären auch einige Angaben über den Qualifizierungsweg der Designer, nicht nur die Beobachtung des Entwurfsprozesses selbst.

Gibt es so etwas wie eine persönliche Formensprache bei den einzelnen Zeichendesignern, sind die Verhältnisse insoweit also mit denen in der Architektur vergleichbar? Wie lösen die Zeichendesigner den Widerspruch zwischen Form und Inhalt? Es wäre auch wichtig, die Modelle der Zeichen sorgfältig zu fotografieren.

Wie und wozu fahren die Leute tatsächlich auf der Nationalstraße 91? Beachten sie die Mittelstreifen, die vorgesehenen Fahrspuren zu den Casinos auf

den Parkflächen? Wie verhalten sie sich vor den Zebrastreifen für die Fußgänger? Wie reagieren sie auf Zeichen?

Studie über das Verhalten von Autofahrern bei der Auffahrt auf das Verkehrssystem eines Hotels:

1. Die meisten Fahrer wählen gleich die erste zugängliche Auffahrt, nachdem Sie die Grundstücksgrenze des von ihnen angesteuerten Etablissements wahrgenommen haben.

2. Die meisten Leute mißachten Hinweisschilder und das ganze für den Verkehrsfluß auf den Parkflächen vorgesehene interne Wegenetz. Besonders durchdacht scheint die Platzierung der Hinweisschilder beim "Circus Circus Casino".

3. Der jeweilige Standort der Hinweisschilder und der anderen Ausstattungen der Parkflächen scheint wenig Bedeutung für die Art ihrer Beachtung bzw. zu besitzen.

4. Eine augenfällige Markierung der Grundstücksgrenzen scheint besonders dazu geeignet zu sein, das Fahrverhalten der Autofahrer auf den Parkflächen zu beeinflussen.

5. Auch besondere Blickpunkte, etwa die Springbrunnen vor "Caesars Palace" haben diese Wirkung auf das Fahrverhalten mehr als alle eigens aufgestellt Hinweisschilder. (John Kranz und Tony Zunino)

Integration des Verschiedenartigen und die Schwierigkeit einer übergreifenden Ordnung

„Moderne Systeme! - Jawohl! Streng systematisch alles anzufassen und nicht um Haaresbreite von der einmal aufgestellten Schablone abzuweichen, bis der Genius totgequält und alle lebensfreudige Emp-

findung im System erstickt ist, das ist das Zeichen unserer Zeit.“ (Camillo Sitte)

„Vergeblich aber ist es, nach einem Königsweg, nach der einen großen Lösung zu suchen, die, wenn nur sorgfältig verfolgt und angewendet, alle Schwierigkeiten klären könnte. Keine einzelne Maßnahme in einer Stadt kann in Wahrheit ein solches Zaubermittel sein. Die rechte Mischung ist dieses Zaubermittel, und die tragende Ordnung ist dann nichts als ein System wechselseitig abgestützter Beiläufigkeiten“. (Jane Jacobs)

„Der Schlüsselbegriff lautet: Verhältnismäßigkeit. Egal, wie man das nennen mag, Schönheit, Anziehungskraft, Geschmack, architektonische Verträglichkeit, durch die Beschränkung der zulässigen Größe von Lichtreklamezeichen wird nichts davon gesichert. Stimmigkeit der Verhältnisse - in den Beziehungen der graphischen Elemente untereinander - ist eine notwendige Bedingung guter Gestaltung, ob es sich nun um Kleidung, Kunst, Architektur oder um eine Neonreklame handelt. Relative Größe, nicht Größe überhaupt, ist ein Faktor, der bei der Festlegung von Richtlinien beachtet werden sollte, will man mit befriedigend dem Ergebnis das Erscheinungsbild attraktiver machen“. (California Electric Sign Association)

Soll von einer Tankstelle auf dem Strip verlangt werden, sich an den Casinos zu orientieren (d.h., wie diese auszusehen)?

Wie könnte es dennoch möglich sein, eine bestimmte gestalterische Absicht gegen den Musterentwurf - einen von ursprünglich vielen Vorschlägen - einer Kontrollinstitution durchzuhalten? Die Verfügbarkeit computergestützter, über Fernsehverbindungen aufgebauter Simulationsmodel-

le suggeriert umfassende Kontrollmöglichkeiten durch die bloße Simulation von Veränderungen in der Umgebung. Phantasievoll genutzt, könnten diese technischen Möglichkeiten das notwendige Maß an Kontrolle jedoch senken, statt es zu erhöhen.

Verschönerung qua Entwurfskontrolle?

Der Strip von Las Vegas ist „gewachsen“, und vielleicht bauten seine Pioniere gerade deshalb außerhalb der Stadtgrenzen, um sich der Beaufsichtigung zu entziehen. Heute gelten aber auch dort die normalen Bau- und Nutzungsvorschriften, und es gibt auch einen „Ausschuß zur Verschönerung des Strip“ (Abb. 69). Die Erfahrung hat gezeigt, daß Verschönerungsausschüsse keineswegs guter Architektur den Weg bereitet haben. (Hausmann war keine Kommission, er war eine Einmann-Kontrollinstitution. Seine Machtfülle und seine Ergebnisse sind heutzutage kaum guten Gewissens zu wünschen, ganz sicher aber unerreichbar.) Die Ausschüsse verhelfen aber immer nur der Mittelmäßigkeit zur Durchsetzung, ersticken alle Urbanität. Wie wird es dem Strip ergehen, wenn die Apostel des guten Geschmacks sich durchsetzen sollten?

Die Kontrolle der Werbezeichen

Die Ausgangsprämissen der drei wichtigsten Fraktionen sind die folgenden:

Ästhetizisten: „Die städtische Umwelt ist das Medium von Kommunikation Werbezeichen verstärken und präzisieren diese Kommunikation“.

Hersteller von Werbezeichen: „Die Zeichen sind positiv zu beurteilen. Sie nützen dem Geschäft, und



deshalb sind sie auch gut für unser Amerika". Gesetzgeber: „Wenn Sie diesen geringfügigen Erfordernissen nachkommen, meine Herren, profitieren wir doch nur alle davon: Wir können eine gewisse Gebühr für unsere Stadt erheben, und Sie, meine Herren, können weiterhin ihr Sender betreiben“. (Charles Korn)

Die Besonderheit von Las Vegas: Eine Architektur beziehungsreicher Anspielungen

Versucht man ein bestimmtes Image aufzubauen, sollte man vermeiden, daß es einen Adressaten in einer Weise wirkt, die gewisse Schranken und Hemmnisse gerade dadurch miterzeugt, weil es zu klar definiert, zu konkret ist - obwohl es dem Designer die Arbeit sehr erleichtern kann, wenn er fähig ist, sich Stadt auch physisch zu vergegenwärtigen. Lachende Gesichter und vor Vergnügen kreischende Leute, die auf Glücksspielmaschinen herumsitzen, genügen dazu jedoch nicht. Was könnte das geeignete Image für Las Vegas, was die geeigneten Leitbilder eines Stadtplaners für den Strip von Las Vegas, für die weiten Räume um die Casinos sein? Welche Techniken - Film, graphische Darstellungen oder anderes - sollten dazu benutzt werden?

Im 18. und 19. Jahrhundert bestand ein ganz zentraler Teil der Ausbildung eines Architekten darin, die Ruinen Roms zu zeichnen. Wie der Architekt des 18. Jahrhunderts seine ‚Gestalt‘-Idee durch eine große Bildungsreise und beim Zeichnen fand, so müssen wir Architekten des 20. Jahrhunderts einige wichtige Seiten unseres Skizzenblocks in Las Vegas füllen, um zu unserer ‚Gestalt‘ - Idee zu finden. Wir werden versuchen, die Form-Idee dieser Stadt

zu fixieren; dazu werden wir eine Collage aus allen möglichen Artefakten zusammentragen. Wir werden dazu alle Größen und Arten von Artefakten, von den YESCO-Neonzeichen bis zu den Veranstaltungskalendern von "Caesars Palace", benutzen. Wenn wir die dazu nötigen typischen Selbstdarstellungen der Stadt sammeln, die Werbetexte, Werbesprüche und Objekte, müssen wir immer im Auge behalten, daß diese so verschiedenartigen Gegenstände sinnvoll zusammensetzbar sein müssen – ähnlich wie es in dieser Studie hier ja auch möglich ist, so verschiedene Städte wie Rom und Las Vegas sinnvoll und mit Gewinn aneinander zu vergleichen. Dokumentieren wir einmal die amerikanische Form der Piazza gegenüber dem römischen Urbild, und kontrastieren wir einmal Nollis Rom mit dem Erschließungssystem des Strip.

Quelle:
Venturi, Robert; Scott Brown, Denise und Jenour, Steven.:
*Lernen von Las Vegas Zur Ikonographie
und Architektursymbolik der Geschäftsstadt, S. 95-102*
Braunschweig 1979

Frank Lloyd Wright

Die lebendige Stadt

Damit wir uns ein Bild von Broadacre City machen können, so wie Wright gegen Ende seines Lebens diese Stadt sah, wurde jetzt in Zusammenarbeit mit Bruce Brooks Pfeiffer, dem Direktor des Frank-Lloyd Wright-Archivs, ein hypothetisches Studienmodell gebaut, das diese Ansichten vereint (Taf. 6-10). Die Zeichnungen und das Studienmodell von 1997 zeigen, daß Wright in Gedanken immer weiter an seiner Stadt baute – gewissermaßen der Summe all seiner Ideen, von konkreten Entwürfen bis hin zu idealen, universell anwendbaren Prototypen –, eine letzte, unüberhörbare Forderung nach der Anerkennung, die er nun mehr denn je verdient. Neu an The Living City war der Nachdruck, den er auf die Notwendigkeit einer spirituellen Grundlage für jede Gesellschaft legte: »Wenn wir die Wissenschaft nur lange und gründlich genug betreiben, werden wir feststellen, daß große Kunst die wahre Bedeutung all dessen ist, was Wissenschaft überhaupt vom Leben wissen kann, und wir werden sehen, daß Kunst und Religion die wahren Propheten all dessen sind, was die Wissenschaft je entdecken wird. Von dieser Erkenntnis hängt unsere Rettung ab.«

In der Geschichte der Stadtplanung und vor allem in der Geschichte der modernen Utopien hat Wrights Broadacre City seinen Platz gefunden. Der Urbanistikforscher Jon Lang etwa zählt Broadacre City zu den empiristischen (im Gegensatz zu den rationalistischen) Visionen und sieht somit eine Verwandtschaft mit Ebenezer Howards Gartenstadt und deren amerikanischen Ausprägungen. Das gegen- teilige Extrem war, wie Wright selbst erklärt hat, die dichtere, straffer geordnete, rationalistische Utopie Le Corbusiers. Lang weist aber auch darauf hin, daß sich Broadacre City von anderen empirischen Mo-

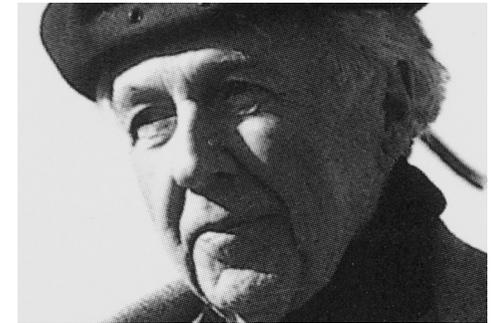
dellen unterscheidet, da es dort meistens ein Zentrum gibt. In diesem Sinne hat Broadacre bis heute als Leitbild der Zukunft seine Gültigkeit, sofern in unserer Zeit voller Zweifel solche Leitbilder überhaupt noch anerkannt werden.

Unter praktischen Aspekten wurden Wrights Vorschläge für Broadacre City ausgiebig studiert und vielfach kritisiert. In Amerika äußerten sich dazu unter anderem Henry Churchill, Lewis Mumford sowie Catherine Bauer. Zu den entschiedenen Gegnern zählte der bekannte Kunsthistoriker Meyer Schapiro, der Wrights Entwurf 1938 als »typischen Ausdruck eines physischen und geistigen Verfalls« verurteilte. Viele hielten Broadacre für nebensächlich in Wrights Schaffen; andere, etwa der frühe Urbanistikhistoriker George Collins, hielten das Konzept für uninspiriert. Doch wie Wright selbst immer wieder betonte, war der Plan, entgegen der Auffassung Collins und anderer, nicht als konkreter Entwurf zu verstehen, sondern sollte ein ideales, auf den sozialen Kontext bezogenes, unbegrenzt anpassungsfähiges Grundmuster sein. Der Architekturhistoriker Norris Kelly Smith, der auf demselben Symposium sprach, in dessen Rahmen auch Collins seine Analysen vorstellte, traf den Kern schon eher. Er sprach von Wrights zutiefst »ethischem Interesse an den Institutionen Staat, Stadt und Familie und an dem Verhältnis, das der freie Mensch zu diesen Institutionen hat« für ihn verkörperte Broadacre City »das traditionelle Anliegen des Architekten, mithilfe räumlicher Metaphern die Beziehungsmuster umzusetzen, die es einer Gesellschaft ermöglichen, bestehen zu bleiben.«

Neuere Kritiker fanden viel Lobenswertes an Wrights Plan. In einer Folge von Radiovorträgen,

die 1970 von der BBC ausgestrahlt wurden, betonte Lionel March die zentrale Bedeutung von Broadacre City für das Verständnis von Wrights Spätwerk und legte dar, wie schlüssig Wrights Vorschläge die progressiven Ideen seiner Zeit umsetzten, vor allem die Wirtschaftstheorien von Henry George und Silvio Gesch. Auch zeigte er, wie Wright von diesen Ideen durch einige seiner Auftraggeber beeinflusst wurde, unter ihnen der fortschrittliche Ökonom Owen D. Young sowie Malcolm Willey von der Universität von Minnesota, der für den amerikanischen Präsidenten Herbert Hoover einen Bericht über Mobilität und Massenkommunikation verfaßt hatte.

Anderer sehen Wright als den Propheten einer neuen Siedlungsform, die das Gesicht Amerikas verändert hat. Unter ihnen Joel Garreau, der sagte, daß Wright »mit verblüffender Genauigkeit vieles von Edge City vorweggenommen hat«, die Robert Fishman als »Technoburb« [techno- und suburb] charakterisiert. Für Fishman war es H.G. us, der diese Stadt vorhergesagt hat, und Wright derjenige, der sich am deutlichsten vorstellen konnte, wie sie tatsächlich aussehen würde. Die heutige Verknüpfung von Arbeit und Heim, vorangetrieben von der Auflösung der Stadtzentren, begünstigt durch die Telekommunikation und ein dichtes Straßennetz, trifft, wie Fishman zeigt, genau den Kern von Broadacre City [ein dem Arbeitsplatz folgender, häufigerer Wohnungswechsel ist in den USA sehr viel verbreiteter als in Europa]. Für Garreau bestätigt die neue Gemeinschaft in Edge City – eine, die nicht mehr von einer einzelnen Geographie bestimmt wird und frei gewählt werden kann –, daß Wright mit seiner Prognose, eine neue Gemeinschaft würde sich selbst definieren, recht hatte. Zugegeben, die Bewohner



der riesigen Grundstücke in solchen Städten haben nicht die Gemüsegärten angelegt, die Wright sich vorstellte, und weder in Edge City noch in Broadacre City gibt es viel Platz für Fußgänger. Auch verfügen die meisten edge cities nicht über ein ausreichendes und reichbares Arbeits- und Freizeitangebot. Das mag erklären, warum in Amerika zur Zeit einige dichtere, dorffähnliche Neubauprojekte entstehen, wie der Ferienort Seaside in Florida und andere Beispiele des »New Urbanism« von Architekten wie Andres Duany und Elizabeth Plater-Zyberk. Bisher bleiben dies jedoch vereinzelte Beispiele.

Mit der Planung einiger Wohnviertel, die an späterer Stelle noch beschrieben werden, kam Wright gegen Ende seines Lebens einer Verwirklichung größerer Teile von Broadacre City am nächsten. Andererseits kann man, wie bereits angedeutet, alles, was er je entwarf, als Beitrag zu Broadacre Citys künftiger Realisierung deuten. Das machte er deutlich als er ihr den Namen Living City gab, die Lebendige Stadt – ein Ort, der sich ständig verändern und weiterentwickeln sollte –, und diese Stadt mit Beispielen seiner eigenen Arbeit füllte, von denen jedes einzelne ein bestimmtes Prinzip verkörperte, jedes einzelne Wrights Ideal einer organischen Architektur verfolgte, jedes den Bewohnern individuelle Freiheit und ein besseres, sinnvollerer Leben ermöglichte und jedes gedacht war als sichtbarer Teil einer universellen Ordnung. Wrights Hauptwerke lassen sich somit durchweg als Prototypen für die Lebendige Stadt und für jene ideale Gesellschaft sehen, zu deren Aufbau sie mithelfen sollten. Dies ist es, was seinem Gesamtwerk eine so überzeugende Einheit verleiht und auch diese Ausstellung seiner Entwürfe prägt. Wie er selbst über seine Arbeit sagte: »Je mehr

ein Gebäude als Idee dieser Idee treu bleibt, um so mehr mag ich das Gebäude. ... Es steht dann ein für das ideale Bauen, das nützlich und wohltuend wäre wie ein Kunstwerk«. Und an späterer Stelle fügte er hinzu: »Im schöpferischen Architekten müssen wir den Dichter und Deuter des Lebens erkennen.«

Die folgenden Aufsätze diskutieren Wrights Werk unter eben diesem Aspekt, wobei wir seine Arbeiten nach ihrer Funktion zu neun Kategorien von Gebäuden zusammengefasst haben, die den in seinen Schriften formulierten Vorstellungen entsprechen, wie die im Folgenden angeführten Zitate belegen. Da Wright nicht in allen Kategorien gleich viele Aufträge erhielt, lassen sich manche besser illustrieren und schärfer fassen als andere. Zusammen stehen sie für Überzeugungen, die sein Denken auf allen Ebenen beherrschten, vom Design eines Stuhls bis hin zum Plan für einen ganzen Gebäudekomplex, von der Gestaltung des privaten Bereichs bis hin zur Konzeption von öffentlichem Raum - jeder Entwurf hatte auf seine Art Anteil an dem Bild, das vor seinem inneren Auge Gestalt annahm, dem Bild der Lebendigen Stadt.

Quelle:

De Long, David G. (Hrsg.):

Frank Lloyd Wright, Die lebendige Stadt,

Weil a. Rhein 1998

Bibliographie

Alexander, Christopher:
A City is not a Tree
<http://www.patternlanguage.com/leveltwo/archives-frame.htm?/leveltwo/./archives/alexander1.htm>

Architekturzentrum Wien:
Wir Häuslebauer

Baccini, Peter und Oswald, Franz:
Netzstadt, Transdisziplinäre Methoden zum Umbau Urbaner Systeme, S. 25-28
Zürich 1998

Le Corbusier:
Städtebau, S 1-13
Berlin , Leipzig 1929

De Long, David G. (Hrsg.):
Frank Lloyd Wright, Die lebendige Stadt,
Weil a. Rhein 1998

Feder, Gottfried:
Die neue Stadt, S. 429-433
Berlin 1939

Fingerhuth, Carl:
Die Gestalt der postmodernen Stadt, S. 92 - 102
Zürich 1996

Foucault, Michel:
Die Heterotopien. Der utopische Körper,
Frankfurt a. M. 2005

Garnier, Tony:
Die ideale Industriestadt, Une cité industrielle, 1904/1917, deutschsprachige Ausgabe mit einem Text von René Jullian + einem Vorwort von Julius Posener, S. 7-8
Tübingen 1989

Göderitz, Johannes; Rainer, Roland und Hoffmann, Hubert:
Die gegliederte und aufgelockerte Stadt,
1957

Hilpert:
Le Corbusier an die Studenten, Die Charte d'Athènes,
Reinbek bei Hamburg 1962

Hoffmann-Axthelm, Dieter:
Die dritte Stadt, S. 198-202
Frankfurt 1993

Howard, Ebenezer:
To Morrow, A Peaceful Path to Real Reform, London 1898, in späteren Auflagen: Garden Cities of To Morrow

Koolhaas, Rem:
Delirious New York, Ein retroaktives Manifest für Manhattan, S. 178-186
Aachen 1999 (engl. Erstausgabe 1973)

Koolhaas, Rem
Die Stadt ohne Eigenschaften, S. 18-27
Arch+ Heft 132, Juni 1996

Krier, Rob:
Stadtraum, S. 1-7
Stuttgart 1975

Löw, Martina:
Raumsoziologie, S. 263-272
Frankfurt a.M. 2001

Lynch, Kevin:
The View from the Road

Lynch, Kevin:
Das Bild der Stadt, S. 10-16
Basel/Boston/Berlin 2001

Mitscherlich, Alexander:
Die Unwirtlichkeit unserer Städte, S. 9-17
Frankfurt a. Main 1965

Prigge, Walter (Hrsg.):
Peripherie ist überall, Edition Bauhaus Bd. 1, S. 166-173
Frankfurt/New York 1998

Reichow, Hans Bernhard:
Die autogerechte Stadt, S. 19-23
1959

Rossi, Aldo:
Die Architektur der Stadt – Skizze zu einer grundlegenden Theorie des Urbanen, S. 12-18
1973

Rowe, Colin und Koetter, Fred:
Collage City, S. 74-83
Basel/Boston/Stuttgart 1984

Sieverts, Thomas:
Zwischenstadt, zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, S. 13-17
Braunschweig 1997

Sitte, Camillo:
Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, S. 12-21
Wien 1889

Snozzi, Luigi; Monte Carasso:
Die Wiedererfindung des Ortes, S. 14-16
Basel 1997

Venturi, Robert; Scott Brown, Denise und Jzenour, Steven,,:
Lernen von Las Vegas Zur Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt, S. 95-102
Braunschweig 1979