

Zeitschrift: Centrum : Jahrbuch Architektur und Stadt
Herausgeber: Peter Neitzke, Carl Steckeweh, Reinhart Wustlich
Band: - (1992)

Artikel: In welcher Stadt wollen wir leben?
Autor: Hoffmann-Axthelm, Dieter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1072975>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Dieter Hoffmann-Axthelm
In welcher Stadt wollen wir leben?

Die Frage, in welcher Stadt wir leben wollen, fragt nach unseren Wünschen. Aber wer ist dieses Wir? Versteht man es als die Summe der Wünsche aller, dann wäre sie durchaus mit der gewünschten Genauigkeit zu beantworten. Es ist nur die Frage, ob das die Mühe wert ist. Man muß wohl davon ausgehen, daß eine Stadt, die als Summe kollektiver Wünsche gebaut würde, unerträglich wäre. Sie sähe vermutlich aus wie eine Feriensiedlung der Côte d'Azur und würde wohl auch entsprechend schlecht funktionieren. Kollektive Wünsche sind ungenau und bestechlich.

Die Frage unterstellt in der Regel allerdings ein ganz anderes Wir, das der Intellektuellen, Politiker, Fachleute, das Wir einer begrenzten öffentlichen Meinung. Dieses Wir ist nicht nur schwer und nicht ohne die Peinlichkeiten des Elitären abzugrenzen, es ist seinerseits illusorisch. Erstens vermissen sich in diesem sich medial veröffentlichten Wir allzuleicht zwei Dinge, die gerade getrennt bleiben müssen, die Wünsche einerseits, die politischen, fachlichen, ästhetischen Orthodoxien andererseits. Zweitens lebt dieses Wir vom Streit, also davon, daß man sich auf nichts Gemeinsames einigen kann, im Unterschied zur erdrückenden Massivität der kollektiven Wünsche.

Das eine ist praktikabel, aber unergiebig, das andere ergiebig, aber nicht praktikabel. Will man eine Antwort, die beides ist, ergiebig wie praktikabel, dann gibt es nur eine Möglichkeit – die, daß man die Frage persönlich stellt: In welcher Stadt möchte ich leben? Die Antwort kann nur kontrovers sein. Aber sie kann eindeutig sein, und damit öffnen sich die stillschweigenden Überschneidungen zwischen öffentlichen und privaten Wünschen, zwischen verantwortlichen und unverantworteten Wünschen, zwischen kostenlosen Postulaten und teuren Bildern. Es wird auch unüberhörbar, daß, wer die Frage stellt, eine Antwort erwartet, die ihn etwas sehen läßt, einen vorstellbaren Typus von Stadt, ein Wunschbild.

Die Wunschstadt

Um dieses Wunschbild soll es hier gehen. Es findet sich bestimmt nicht in der ersten schnellen Antwort, die man bereit hat. Natürlich, auch ich möchte in einer toleranten, weltoffenen Stadt leben, in einer Stadt, wo die Kultur den Ton angibt, nicht das Geld, wo Wärme und Nähe möglich sind. So weit so gut – natürlich ist einbezogen, daß nicht die

Obdachlosen auf dem Pflaster liegen und die Drogenabhängigen die U-Bahnhöfe unsicher machen. Unverbindliche Wünsche, gerade weil sie so verantwortlich sind.

Unser Verhalten dominieren die Bilder. Sie kommen spät und in Ausschnitten zur Sprache – um so sicherer setzen sie sich durch. Es macht gerade ihre Macht aus, daß sie sich umgangs- wie politiksprachlich nicht verbrauchen lassen. Da geht es um vitale Wünsche, die uns zu wichtig sind, um damit im gewöhnlichen Leben ernstzumachen. Unsere Bilder sagen wenig darüber aus, wie eine Stadt organisiert ist, wie gut oder schlecht sie regiert wird, welche wirtschaftlichen Potenzen oder Kalamitäten sie aufweist, über welche kulturelle Reichweite bzw. über welche Verbrechensquote sie verfügt usw. Die Bilder sind so partiell wie die geheimen Wünsche. Sie wollen Chaos, aber unter guten Menschen, sie wollen Leben in Bars, aber bei Vollbeschäftigung. Was die Wünsche interessiert, ist das Wahrnehmbare. Den Hintergrund hineinzunehmen, führte zu weit und würde das Bild selber demontieren.

Es macht allerdings einen großen Unterschied, ob das Wunschbild die eigene Stadt oder fremde Städte betrifft. Nur wenige Städte sind so vollständig – historisch reich oder durch ihre Gegenwart überwältigend –, daß sie für ihre eigenen Bewohner als Modell der Wunschstadt tauglich sind. New Yorker, Römer, Londoner, Petersburger etwa können ihre Stadt als die Stadt beschreiben, in der sie leben wollen, ohne auf so wesentliche Lücken zu stoßen, daß sie zu deren Füllung Anleihen bei anderen Städten machen müßten. Ein Pariser mag seine Stadt in vielerlei Hinsicht – Mieten, Verkehr, Schmutz, arrogante Verwaltung, parteiische Planungspolitik – unerträglich finden. Es reicht, daß er über, sagen wir, den Pont Neuf geht, und er hat das Bild der Stadt vor sich, in der er leben möchte – seiner Stadt.

Aber selbst Pariser, New Yorker usw. können mit ihrer eigenen Stadt zerfallen und sich in andere Städte wünschen. In den weniger vollständigen Städten ist die Regel, daß die Wunschstadt sich aus einigen meist kaum noch erhaltenen Zügen der eigenen, vor allem aber fremder Städte speist. Lokalpatriotismus und Identifikation mit den fernen Vorbildern liegen da in einem interessanten Konflikt. Manches an der eigenen Stadt muß sich gefallen lassen, auszusehen wie ..., also erst durch eine gewisse Ähnlichkeit mit der eigentlichen Geliebten erträglich zu sein. Je ärmer die eigene Stadt ist, desto weniger kommt sie, Tricks eingeschlossen, als Modell der Wunschstadt in Frage. Man lebt in ihr, weil es

gerade so gekommen ist. Das ist gut möglich, denn das Leben, das man lebt, ist ja auch nicht das, das man sich einmal vorstellte, warum soll die Stadt, in der es abläuft, besser sein. Um so mehr Gewicht erhält diejenige Stadt oder Stadtvorstellung, mit der man sein Bild der Wunschstadt aufrecht erhält.

Das Lexikon der zu Hause nicht mehr erfüllbaren Wünsche bieten die Stadtreisen. Die Wunschstadt wird mit den Bildern derjenigen Städte beschrieben, die man zum Vergnügen besucht, als Stadttourist. Da fängt es dann an, für die eigene Stadt, in der man wirklich lebt und auf die man als Wähler, Bewohner, Bauherr usw. Einfluß nimmt, gefährlich zu werden. Selbst wer es zur eigenen Wohnung in einer oder zwei seiner Lieblingsstädte bringt, wird kaum in die inneren Verhältnisse der Gaststadt verwickelt sein. Wunschstadt und reale Stadt gehören also in verschiedene Register.

Daraus können sich zwei verschiedene, aber gleicherweise fatale Haltungen ergeben. Die eine ist die gewohnte von Leuten, die nicht professionell mit Stadtplanung und Architektur zu tun haben. Sie befriedigen ihre Bedürfnisse an Wunschstadt im Urlaub, auf Stadtreisen, und verhalten sich zur eigenen Stadt nur noch als Ort und Gelegenheit der privaten Geschäfts-, Politik- oder Überlebensinteressen. An diese Stadt werden nur praktische Forderungen gestellt. Daß man damit die eigene Stadt noch mehr reduziert, als sie es schon ist, braucht nicht zu interessieren – man schaut sie sich ohnehin nicht an. Wenn man Schaubedürfnisse hat, fährt man nach Frankreich oder Italien.

Die andere Haltung ist die professionelle. Gewöhnlich will ein Architekt oder Planer in der Stadt, für die er arbeitet, vor allem seine eigenen Bilder sehen, und, passend oder nicht, sollen diese Bilder nicht im Kontext dieser oder einer Wunschstadt lesbar sein, sondern in dem der Konkurrenz, der Architekturzeitschriften, der augenblicklichen Trends. Es gibt dabei aber oft einen Minderheitsanteil, der auch das private Verhältnis von Wunschstadt und realer Stadt mitbehandelt. Man versucht dann, Abbildungen der Wunschstadt in die Stadt, die man bearbeitet, hineinzubringen. Dabei unterbleibt, angesichts der Willkür des Verfahrens, nicht nur die Frage, ob diese Bilder zu der Stadt, der sie zugedacht werden, überhaupt passen; vor allem geschieht dieses Einbauen von Abbildungen in die realen Bedingungen der auf Parkplatzprobleme und Straßenbreiten reduzierten Stadt. Aus den Wunschbildern werden dabei Monster, die der eigenen Stadt zum Verwechseln ähnlich sind.

Die eigene Stadt

Wie also soll ich die Stadt beschreiben, in der ich leben möchte? Sie darf keinesfalls als Ensemble von Wunschorten auftreten. Sie kann durchaus einseitig sein, wenn sie überhaupt imstande ist, Wünsche zu binden. Statt von einer Reihe von Vorbildern, gehe ich also von einem einzigen Kriterium aus: Die Stadt, die ich mir wünsche, muß attraktiv genug sein, um mich in ihr zu halten. Subjektiv könnte ich mir mein Leben auch anders einrichten und auf dem Lande wohnen. In einem Hause zu arbeiten und zu wohnen, aus dem ich mit einem Schritt in offene Landschaft heraustreten kann, gehört zum Schönsten, das ich mir überhaupt vorstellen vermag. Eine Stadt, an die mich nur praktische Vorteile binden oder die Einsicht, daß das Wohnen auf dem Lande von Menschen, die es nicht bearbeiten, unökologisch ist, ist allemal zu wenig. Die Stadt meiner Wünsche ist die, die meine Stadtwünsche überzeugt.

Ich werde versuchen, sie entlang dieses Kriteriums als die eigene Stadt zu beschreiben. Das ist möglich, weil ich zufällig in einer Stadt lebe, die in wesentlichen Ebenen und Teilen gar nicht da ist. Die gewöhnliche deutsche Stadt ist, mit wenigen Ausnahmen, so weit auf der schiefen Ebene der Abwesenheit von sich selbst, daß man sie als die eigene Wunschstadt weder beschreiben kann noch will, die Wunschstadt also immer die fremde, die Reisestadt ist – genauer: das, was man von ihr kennt und sehen will, nicht Centocelle, sondern Piazza Navona, nicht Fulham, sondern Trafalgar Square, nicht Massy-Antony, sondern Place des Vosges.

Für die teilweise nicht vorhandene Stadt gilt wie für die definitiv entstellte, daß die Beschreibung ohne die Ferne, ohne die anderen Städte, nicht auskommt. Der Unterschied ist einer der Hoffnung: daß die eigene Stadt sich zivilisiere. Man nutzt den Spielraum naher Zukunft, um das, was andernfalls anhand der Reisestädte namhaft gemacht würde, als künftige Züge der eigenen Stadt zu beschreiben. Das geht natürlich nur, wenn derartige Züge in der eigenen Stadt schon angelegt sind und die fremden Städte nicht als Moden über uns herfallen. Wir haben, kein Wunder angesichts der deutschen Geschichte, uns selber verloren. Reisend suchen wir dieses Verlorene. Wir werden uns auch nur wieder aneignen können, wenn wir es nicht als die fremden Städte erbeuten, sondern als das verlorene Eigene bearbeiten, samt den Gründen des Verlustes.

Es gibt also einen genauen Grund dafür, das, was ich an anderen Städten liebe, in meine Stadt übertragen, sehen zu wollen: der Umstand, daß die verlorene Vergangenheit meiner Stadt für alle Zeit schwerer wiegt als der erreichbare Reichtum der fernen Städte. Wenn man den Abschied von der historischen Stadt hinter sich hat und weiß, daß man alles, was man haben möchte, nur noch als heute oder künftig baubare formale Strukturen haben kann, dann wird man die gleiche Bedingung auch für den Wunschtransfer fremder Städte gelten lassen. Man kann von den schönen Fremden lernen, aber nachmachen wollen, das ist einem vergangen.

Wahrnehmungsstadt

Man erwarte kein befriedigtes Gelände. Je persönlicher die Wünsche, desto näher an objektiven Härten, mithin desto kontroverser. Der Reichtum der Vergangenheit hilft einem, macht man erst einmal die Probe, erstaunlich wenig bei der Beschreibung dessen, was man sich wünscht. Zu wenig ist übertragbar. Wer viel gereist ist, wird irgendwann feststellen, daß bestimmte Städte und bestimmte Situationen ihren Dienst getan haben. Man glaubte, ein Leben lang zurückkehren zu können und zu müssen, um das Glück der Gegenwart zu haben. Doch stellt sich heraus, daß die Orte stumm werden. Was sie geben konnten, haben sie gegeben. Es ist in uns und geht überall mit uns mit. Wollte ich das Verhältnis fortsetzen, müßte ich dort bleiben. Dann wäre der Zauber ohnehin vorbei, es begäne eine ganz andere, höchst nüchterne Geschichte.

Geht man davon aus, daß wir die Fähigkeit haben, uns das von den wichtigen Orten mitgeben zu lassen, was sie zu geben haben, dann liegt genau darin der Schlüssel der Übertragbarkeit. Übertragbar ist, was man in sich aufnehmen, assimilieren kann, nicht mehr, nicht weniger. Wer immer zum gleichen Ort zurückwill, ist doppelt achtlos, er fetischisiert den Mangel zu Hause und die Gegenwart am Reiseort. Wir müssen aber, wenn wir die Stadt im Blick auf heutige Veränderungen beschreiben wollen, souveräner sein und den Maßstab nicht in den historischen Steinen haben, sondern in uns selbst.

Dieser maßstäbliche Standpunkt in uns selbst ist der der Wahrnehmung. Was ich mir wünsche, ist, mit einem Wort, eine wahrnehmbare Stadt. Angesichts des allgemeinen gesellschaftlichen Verlustes an Anschaulichkeit sind die histo-

rischen Städte keine ausreichenden Haltepunkte. Sie geraten immer mehr in die Minderzahl, und sie sind immer weniger lebendige Städte, weil ihre Bewohner unter dem Druck steigender Mieten und eines alles zermalmenden Tourismus längst das Weite gesucht haben und in Vorstädten leben, die sich kaum von denen zu Hause unterscheiden und so virtuell unsichtbar sind wie alle Vorstädte auf der ganzen Welt. Die Wahrnehmungsstadt ist der Wunsch einer Stadt, die die Sinne, die Gespür und Körpergefühl, die Arme, Beine, Kopf und Körper beschäftigt. Es ist eine Stadt, in der man stillstehen kann, und die uns ebenso zu beschleunigen fähig ist, die also, so oder so, die Kraft hat, uns uns selber fühlen zu lassen. Es ist eine Stadt, an der man sich messen kann und die einem ständig Fragen stellt, den Augen, den Füßen, den Gedanken und den Tagträumen. Eine Stadt, die nach allen ihren Richtungen zu durchlaufen man nicht müde wird.

Gewöhnlichkeit

Die Stadt, in der ich leben möchte, ist eine gewöhnliche Stadt. Das Gewöhnliche ist das, was mich, seit ich selber reisen kann, angezogen hat. Das Gewöhnliche wäre, recht besehen, das Volkstümliche. In Deutschland kommt der Wunsch aber bekanntlich zu spät. Es gibt das Volk schon lange nicht mehr, die Leute sind gekleidet und fahren Autos und leisten sich Ferien, als wären sie selber die Reichen, und eine eigene Kultur brauchen sie nicht, da es ausreicht, den Fernseher anzumachen.

Das Volk ist aber inzwischen unerbittlich auch im übrigen Europa am Absterben. Die Reiseerinnerungen an Paris, London, Rom aus den sechziger Jahren sind hoffnungslos überholt. Ich kenne nur zwei Millionenstädte, Madrid und Neapel, wo das Volk die Stadt wirklich noch in der Hand hat – wo es noch das Volk gibt, ebenso seine Entsprechung, die Herrenschicht, und wo die Stadt der Reichen, die diejenige ist, die die Touristen sehen, nur eine dünne Fassade vor der selbstbewußten und gewalttätigen Stadt der Armen bildet. Auch das wird irgendwann kaputtgehen.

Man kann also, noch dazu in Deutschland, von der Sache nur in einer Weise reden, die alle historische Belastung, Sehnsucht und deren Vergeblichkeit hinter sich hat. Was ich mir wünsche, ist ein Selbstbewußtsein der Bewohner, das sich von denen, die das Geld haben, um den Ton anzugeben, nicht einschüchtern läßt. Oder, nach der anderen Seite, der

der gebauten Stadt ausgedrückt: Ich wünsche mir eine Stadt, die auf ihre Bewohner hin durchsichtig ist, statt in ihrer Bauart von vornherein ihre angeblich lebensnotwendigen Funktionen – Bank-, Verwaltungs-, Hauptstadt usw. – über ihre Bewohner zu stellen.

Der heutige Städtebau geht genau in die entgegengesetzte Richtung. Es werden Komplexe in die Stadt gesetzt, die in Architektur und Namensgebung suggerieren, mit ihnen würden die Götter der Zukunft in die Stadt geholt, internationales Kapital, Regierungsfunktionen, UNO und andere internationale Organisationen, Olympia, Weltausstellung, Kongresse usw. Die Bewohner gewöhnen sich, wenn sie einmal darauf eingehen, daran, Bedienstete dieser großen historischen Funktionen zu sein, wie Tourismusbauern, deren bäuerliche Existenz sich darauf beschränkt, Haus und Hof als Ferienumgebung der Gäste aufrechtzuerhalten.

Ich wünsche mir eine Stadt fast ohne Monuments. Auch die historische Stadt soll durchsichtig sein auf die Gegenwart der Bewohner. Jedes große historische Bauwerk frisst gegenwärtigen Lebensraum weg. In einer vollständig historischen und weitgehend monumentalisierten Stadt – Wien, Rom, Venedig, Turin – ist individueller Spielraum kaum noch denkbar, die Toten sind stärker als die Lebenden. Paris ist bis heute konditioniert von der Last der unüberbietbaren Monumentalstadt und ihrem technischen Äquivalent, den grands travaux. Die Berliner Leere, die jeden einzelnen zwingt, mit seinen privaten Unternehmungen das historische Loch zu füllen, ist ihrerseits für eine normale Stadt eine Überforderung. Es ist auch nichts, was man freiwillig erträgt. Für mich gehört es zu den Stadtwünschen, daß gerade so viel Monumentalität da ist, daß man einen Maßstab hat, an dem man sich abarbeiten kann.

Positiv ausgedrückt, ist die volkstümliche Stadt eine Einheit, oder zumindest wechselseitige Verweisung, von sozialem Gebrauch und Gebäude. Die Auffälligkeit des Kleinen und die Individualität des Gewöhnlichen machen für mich den entscheidenden Reiz einer Stadt aus. Sie entstehen nicht durch Planung, sondern dadurch, daß die Stadt aus einem großzügigen Schematismus entstanden ist – Bautradition, absolutistische Typenbauten, serielle Bauproduktion des 19. Jahrhunderts –, der genug Raum freiläßt für die jeweilige soziale Praxis. Daß ein heutiger Architekt daherkommt und das nachmachen will, bringt gar nichts (schon deshalb, weil er nur seinen Eindruck transferiert, nicht das, was dem, was er sah, wirklich zugrunde lag).

Was ich mir also gleichzeitig wünschen muß, ist eine serielle Baukultur, die nicht den Ausdruck serialisiert, sondern das Funktionale, die also Platz läßt und in ihren typologischen Vorgaben zugleich, anders als die gesamte Moderne, nicht stadtfeindlich ist. Wenn es heute irgendwo so etwas gibt, dann allgewöhnlichste Herstellungen der italienischen Bauindustrie, die ein freundliches Schicksal in einen vorhandenen städtebaulichen Kontext gesetzt hat. Den Rest besorgten die Nutzer mit dem kleinen Finger. Kommt architektonische Prätention hinzu, geht es, am gleichen Ort, sofort daneben.

Dichte

Ich wünsche mir eine dichte, eine sehr dichte Stadt: ein klares Übergewicht der Menschen und Baumassen über die freien Räume. Dichte ist natürlich die banalste Kategorie, nach der man greifen kann. Viele wollen sie. Wenn man bedenkt, wohin die bundesrepublikanischen Verdichtungsforderungen der sechziger Jahre geführt haben, ist der Erklärungsbedarf unabweisbar. Das gilt so sehr, daß ich hier aus der Rolle fallen und die Beschreibung meiner Wunschstadt mit einem polemischen Exkurs unterbrechen muß. Dichte ist in Deutschland eine weitgehend theoretische Kategorie.

Man war eigentlich immer gegen Großstadt und Gesellschaft, als hochkomplexe Organisation der Arbeit, und man war für Kleinstadt und Gemeinschaft, verstanden als Einfamilienhaus mit Garten. Das sieht man den deutschen Städten an, vor allem denen, die durch Krieg und Wiederaufbau die mittelalterliche Stadt abschaffen konnten. Die leeren deutschen Städte machen traurig. In den menschenleeren, vollgeparkten Straßen dieser Städte spürt man auf Schritt und Tritt die Stadtfeindschaft der Bewohner, Nutzer, Planer. Wenn es irgendwo städtisch wird, ist das den Deutschen sofort zu viel. Dabei gibt es in ganz Deutschland kaum eine Handvoll Stadtgegenden, die auch nur eine Ahnung von dichter Stadt vermitteln.

Dichte hat, ich weiß, viel mit Wohnungsnot zu tun. Auf Reisen genießen wir aber die Dichte gerade solcher Städte, wo die Menschen nicht einfach eng zusammenwohnen, sondern wo Enge, Dichte und soziale Nähe noch zusammenhängen, auch wenn die vierte im Bunde die Not ist. Solange Dichte strukturiert ist, kein bloßes Zusammenpferchen, ist

sie nicht nur erträglich, sondern kann sie auch produktiv genutzt werden.

Es war überhaupt erst der modernen Stadtplanung und Wohnungspolitik vorbehalten, ein Bild der Dichte zu propagieren, wo Dichte nur noch Enge, Not und Verwahrlosung bedeutete. Das hat selbst unter den elendsten Lebensbedingungen nie gestimmt. Das klassische Bild, das man bemühte, war das Sklavenschiff. Inzwischen ist das Sklavenschiff durch die deutsche KZ-Baracke überholt. Es ist vielleicht sogar nicht einmal Zufall, daß das Land, das am nachhaltigsten vom Elend der Mietskasernen überzeugt war, diejenige Einrichtung hervorbrachte, in der das, was man den sogenannten Mietskasernen polemisch zuschrieb, tatsächlich der Fall war.

Eine Dichte, die aus der Attraktivität der zentralen städtischen Bereiche entsteht, sollte man nicht von vornherein als Zwang verstehen, sondern als Ergebnis einer mehr oder minder freiwilligen Abwägung, die den Vorteil der Ereignisnähe mit dem Nachteil der Enge zu einem erträglichen Kompromiß gebracht hat. Dieser Kompromiß funktioniert natürlich nur dort, wo ein Mehr an Gesellschaft tatsächlich auch als Wert empfunden wird und nicht nur als Zumutung, der man sich durch Flucht aufs Land entzieht.

Grundsätzlich ist Dichte der Besiedlung (Menschen pro Hektar) die Voraussetzung einer entsprechenden Dichte des Angebots. An diesem Punkt wird definitiv über den Gesamtaufbau der Stadt entschieden. Wenn man Bevölkerung und Angebot räumlich trennt, erhält man einen ganz anderen Typ von Stadt, als wenn beides, wie in den alten Städten, die wir so liebevoll bereisen, beisammen bleibt oder wieder zusammen käme. Je weniger eine Gesellschaft der Modernisierung Widerstand leistete, desto konsequenter ist das Trennungsmodell verwirklicht: Es gibt ein Zentrum, in dem nicht mehr gewohnt wird, sondern das von ungeheuren Warenhaufen, massenhaften Angeboten für Vergnügen und Kultur und Zusammenballungen von Schreibtischen, Telefonen usw. gefüllt wird. Die Angebotsdichte hier schafft eine entsprechende Leere dort, wo die Menschen wohnen, die hier einkaufen, arbeiten, sich zerstreuen.

Die Dichte dieses Modells steht auf sehr schwachen Füßen. Die Trennung von Bevölkerung und Angebot schwächt ja auch die Seite des Angebots. Es muß unter Bedingungen der Trennung unsinnig viel Angebot zusammengebracht werden, bis zu dem Punkt, daß sich die einzelnen konkurrie-

renden Anbieter gegenseitig zudecken, um ein Gefühl von ausfüllender Dichte zu erzeugen. Das Erlebnis ausreichender Dichte stellt jede traditionelle Kleinstadt mit einem Bruchteil des Aufwandes bereit – ein wenig Angebot und das alltägliche Leben der Bewohner an Ort und Stelle, mehr ist nicht verlangt. Die Dichte heutiger Stadtzentren ist keine der Interaktionen, sondern eines individuell wahrgenommenen Dickichts aus Waren und Zeichen, eine von vornherein kranke Sache.

In jedem Fall sind die Kosten zu hoch: Die Entleerung der Peripherien ist so unerträglich, wie die Herausdrängung aller weniger zahlungsfähigen, kleineren, widersprüchlichen Nutzungen aus dem Zentrum eine kritische Grenze dieser kommerziellen Dichte selber darstellt. Will man überall ein bestimmtes Mindestmaß an städtischer Dichte haben, dann muß man Dichte als gleichmäßige Verteilung von Bevölkerung und Angebot herstellen. Die Möglichkeiten der traditionellen Städte stehen aber nicht mehr zur Verfügung. Moderne Gesellschaften sind unumkehrbar individualisiert. Was eine andere Organisation der Stadt leisten kann, soll man nicht überschätzen. Hält man sich an das Mögliche, dann ist dieses Mögliche eine Verbindung von hoher Anwesenheits- und gleichhoher Angebotsdichte.

Der Wunsch nach Dichte hat also erhebliche städtebauliche Konsequenzen. Wenn jeder einzelne 40 qm für sich beansprucht, gleichzeitig Hinterhäuser und Seitenflügel baurechtlich so gut wie untersagt sind und jedes unbebaute Stück Gelände von den Umwohnern als Grünanlage beansprucht wird, ist eine Dichte der Nutzung, die eine Dichte des Angebots nach sich ziehen könnte, nicht möglich.

Nähe Ziele

Ich wünsche mir eine Stadt, in der ich alle für mein alltägliches Leben nötigen Wege und Besorgungen in einem engen Umkreis erledigen kann. Es kann sehr reizvoll sein, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder auch mit dem Auto weite Strecken durch die Stadt zu fahren, aber man muß sich auch fragen, unter welchen Umständen und für wen das in der Form reizvoll ist. Wer acht Stunden arbeitet, davor seine Kinder zum Kindergarten bringt, sie danach wieder einsammelt, einkauft, zu Hause kocht und die familiären Notwendigkeiten besorgt, möglicherweise aber auch noch den einen oder anderen befreundeten Menschen aufzusuchen oder ins

Kino gehen will, für den ist Zeit die knappste Ressource überhaupt und Fahrzeit tote Zeit.

Wir können die Bewegungs- und Geschwindigkeitsseite der Stadt durchaus festhalten, wir müssen sie aber auf ein anderes Blatt bringen. Für die gewöhnliche Organisation der Stadt müssen wir vom Normalfall der Mühsal des Lebens ausgehen. Wir sind zwar eine Gesellschaft von Singles, aber die meisten einzelnen sind oder waren über kurze oder lange Zeit auch Eltern und Ehepartner, Versorger von alten und kranken Eltern, und noch die einzelnen, die ihren klassischen Achtstundentag hinter sich bringen, sind in der Regel keine Yuppies und die meiste Zeit ihres Lebens zu belastet, um die aufgezwungenen und nur per Autogebrauch freiwillig scheinenden Fahrzeiten ungestraft zu überstehen.

Man kann die Sache aber genauso gut vom oberen Ende her beschreiben, als Luxus der räumlichen Nähe. Darum geht es hier: um die Seite nicht des bloß Notwendigen, sondern der wirklichen lebendigen Wünsche. Ich gehe einer sehr unregelmäßigen Arbeit nach. Meine wichtigste Anstrengung ist die, überhaupt Arbeitszeit zu haben. Die verlorene Zeit der Wege, auch wenn ich sie fahrradfahrend zum Spazierenführen der Gedanken nutzen kann, ist, nach den unaufhörlich unregelmäßig über die Woche gestreuten Terminen, der zweite Feind konzentrierter Arbeitsfähigkeit. Ich fühle mich privilegiert in dem Augenblick, wo es mir gelingt, Fahrzeit und Termine in anderen Stadtgegenden zu vermeiden (das kann sich kaum einer leisten). Ich erlebe es als den größtmöglichen Luxus, wenn ich die Dinge, die mir die größte Freude machen, im Umkreis meiner Wohnung haben kann: Freunde, Stadtereignisse, eine Parkbank, eine Buchhandlung, ein akzeptables Café.

Leider mißlingt beides immer wieder, weil die reale Stadt, in der ich lebe, dafür die Voraussetzungen nicht bereithält. Ich muß also auf eine niedrigere Ebene regredieren, wo ich die Wahl habe zwischen konzentrierter Arbeit ohne Besuche, Buchhandlung, sonstige Zerstreuungen, oder langen Wegen. In der Regel entscheide ich mich für die konzentrierte Arbeit und das an Leben, was sich damit vereinen läßt (die Familie), gegen das übrige Leben.

Die Stadt der nahen Wege ist inzwischen eine geläufige Forderung. Wenn sie mehr sein soll als ein Dekorationsmotiv, dann muß man die Voraussetzungen in seine Wünsche aufnehmen. Die erste Voraussetzung ist sicherlich die einer hohen, gleichmäßigen Dichte. Gleichmäßige Dichte allein bürgt aber keineswegs für kurze Wege. Gleichmäßig hohe

Dichte eröffnet die Möglichkeit, daß ich die für mich wichtigen Anlaufpunkte innerhalb kürzerer Zeit, möglichst zu Fuß, erreichen kann. Daß das auch tatsächlich eintritt, ist statistisch desto wahrscheinlicher, je größer die Dichte ist, aber es bleibt nach wie vor dem Zufall überlassen. Es muß ganz offensichtlich noch etwas dazukommen, eine Kraft, die sympathetisch die Dinge ortsnah zusammenzieht, deren ich bedarf.

Polyzentrik

Was hinzukommen muß, ist also eine besondere Zentrierung. Aber welche? Wiederum liegt eine mehrheitsfähige Vorstellung bereit, die polyzentrische Stadt. Auch da muß man wissen, womit man umgeht. Die polyzentrische Stadt ist so beliebt, weil sie zwei an sich widersprüchliche Dinge zu vereinen verspricht, einmal das Postulat der Gleichheit – gleichmäßig hohe Dichte und gleichmäßig hohes Angebot –, und den verdächtigen, doch unausrottbaren Wunsch nach Zentrierung. Die Zentrierung ist das schwarze Schaf. Da sie ihr klassisches Beispiel in der monozentrischen Stadt hat, ist sie mit dem Machtmonopol verknüpft, das sie geformt hat, wer immer in den verschiedenen historischen Zuständen die besondere Macht gewesen ist, die die Stelle ausfüllte. Die polyzentrische Stadt scheint der geeignete Exorzismus. Nur ist das zu kurz gegriffen. Wir kommen um die Auseinandersetzung mit dem Prinzip Zentrierung ohnehin nicht herum. Man muß, wie Foucault, mit der bloßen Weigerung zufrieden sein, um sich die Erkenntnis zu ersparen, daß wir nur als Teil des Problems zu Widerstand fähig sind, und man muß, wie Prigogine, soziologisch naiv sein, um die Macht von Zentrierungen auf der Ebene umherschweifender Gasmoleküle erklären zu wollen.

Ein bloß das obsolete Zentrum vermeidender Polyzentrismus ist auch praktisch hilflos. Wenn es überhaupt in einer Stadt verschiedene Zentren gibt, dann kann keine Macht der Welt verhindern, daß sie sich auch ungleich entwickeln, vor allem, daß die Unterschiedenheit der Zentren von den in einer Stadt vorhandenen sozialen und kulturellen Unterschieden benutzt wird, um sich auszudrücken. Einmal zum Ansatzpunkt der Verschiedenheiten und Widersprüche geworden, kann sich die Entfernung zwischen einzelnen, auf sich zentrierten Stadtbereichen beliebig steigern. Unter polyzentrischer Stadt stellt man sich gewöhnlich ein Überzen-

trum vor, das sich mit vielen Subzentren die Anwesenheit des Gleichen teilt. In der Wirklichkeit sind die einzelnen Zentren fest in der Hand bestimmter, einseitig durch Markt und Konkurrenz selektionierter Bevölkerungen. Einige, die auf die bürgerliche Seite gehörenden, ziehen daraus Vorteile, andere funktionieren ökonomisch als Umschlagsort für Massenwaren, wieder andere werden stigmatisiert, ohne deshalb aufzuhören, Zentren zu sein.

Ich lebe seit langem in einem stigmatisierten Teilzentrum. Das Besondere zog mich an: offene Konflikte, informelle Situationen, Möglichkeiten, sich in eigener Person zu engagieren, Abwesenheit der Routinen, der tödlichen Enge der Köpfe und Lebensgewohnheiten, die die westlichen Stadtviertel bestimmen. Diese Wahl des Stadtbereichs erwies sich aber als widersprüchlich, weil exterritorial gegenüber der Mehrzahl meiner Arbeitsbedingungen und sozialen Bedürfnisse. Es sind zu wenige, mit denen ich zu tun habe, die unter den gleichen Bedingungen leben wollen, als daß daraus ein wirkliches Beziehungsnetz entstehen könne. Jeder ist in seiner eigenen Geschäftigkeit und seiner persönlichen Gegenwehr gegen die Härten des Viertels eingesperrt, und die anderen sind zu wenige und zu weit weg.

Was ich mir also wünsche, ist nicht nur höhere Dichte, also mehr Chancen, sondern vor allem weniger Zuspitzung – daß die einzelnen Zentren weniger schicksalhaft ausfallen, daß sie sozial und funktional gemischter sind. Daß beispielsweise die individuelle Existenz im Ausländerviertel Grenzen hat, erfährt man spätestens, wenn man die eigenen Kinder in die nächste Grundschule schicken will.

Zentralität

Was ich mir wünsche, ist also, in anderen Worten, eine ausreichend zentralisierte Stadt, die die partikularen Zuspitzungen in Schach hält. Ich kann es mir gar nicht leisten, mir nicht auch die klassische Zentrierung der Stadt zu wünschen, die Beziehung aller Teilzentren und der gesamten Stadt auf ein einziges Zentrum. Das ist eine wesentliche Erfahrung der Stadtteilpolitik: Man gerät sowohl in Sackgassen wie ins Unrecht, wenn man nur von einem Schwerpunkt aus denkt und handelt. Wie beim Gehen mit zwei Beinen, muß man völlig selbstverständlich den Schwerpunkt wechseln und im Gleichgewicht bleiben können, um lokal erfolgreich zu sein.

Wenn ich mir vom Zentrum etwas erwarte, kann ich mir auch die letztlich einfältige Kritik nicht leisten, die in allen Zentrierungen, vom logischen Begriff über das grammatische und psychische und theoretische Subjekt bis zu Achse, Monument und Stadtkern, nur Figuren der Herrschaft sieht, die es zu zerstören gilt. Wir brauchen die zentralen Figuren, um wir selber zu bleiben.

Daß kein Zentrum mehr in der klassischen Weise funktioniert, ist allgemein aufgefallen. Kein Monument, kein Denkmal, keine politische Zentrierung sind mehr das, was sie in früheren Zeiten waren. Gott ist tot, der König auch. Unnütz, das immer weiter zu exekutieren. Nach dem Zusammenbruch aller die Gesellschaft und den einzelnen zentrierenden Figuren stehen wir genau vor dem entgegengesetzten Problem: Wo finden wir noch einen belastbaren Knoten, der die Individuen zusammen und in Gesellschaft hält? Wenn das so ist, dann braucht man vor Zentrierungsfiguren keine Angst mehr zu haben, am wenigsten im Städtebau.

Daß es noch immer Leute gibt, die auf alles einschlagen, was einmal Monument der Macht war, wird man nicht verhindern können, solange damit noch der schäbigste kritische Lorbeer zu ergattern ist. Wer seine Gedanken beisammen hat, tut besser daran, sich zu fragen, wie man zu neuen Zentrierungen kommt und wofür, in diesem Zusammenhang, die überlieferten nützlich sein können. Neues zu erfinden ist schwer, und Monamente und bildhafte Stadtzentren sind heute, einem weit verbreiteten Aberglauben von Architekten widersprechend, um keinen Preis mehr herzustellen. Man kann bei großer gesamtgesellschaftlicher Anstrengung möglicherweise neue Zentrierungsfunktionen aufbauen, aber Verkörperungen für diese Funktionen sind schlechterdings nicht mehr herstellbar.

Das ist eine historische Grenze, und sie ist nichts anderes als die notwendige Folge des Untergangs der alten Zentrierungen. Wenn der gesellschaftliche Zusammenhang nicht mehr leibhaftig auftritt, als Kult und Herrschaft, sondern als Ökonomie, und wenn die politische Repräsentanz der Gesellschaft, als Apparat, hilflos neben der Ökonomie herläuft, in Schreibtischen, Formularen und Dienstwagen, dann sind alle Plätze, Paläste und Denkmäler, die man neu errichten möchte, nur Kino und Pappmaché, wieviel Stahl, Glas und Granit man auch aufwenden mag. Wir müssen also froh sein über jedes historische Stadtzentrum und jeden zugehörigen Baubestand, den es noch gibt. Wo es sie nicht mehr gibt,

müssen wir die Reste mit heutigen Bauaufgaben wieder zum Bild einer Mitte zusammenfügen.

Was ich mir wünsche – als Deutscher und Berliner nicht anders wünschen kann –, ist ein solches aus der Zerstörung zurückgeholtes Stadtzentrum, eines, das also die Leiden dieses Jahrhunderts sichtbar hinter sich hat, statt Kontinuität der Herren und Götter zu mimen. Es soll kein Zentrum der historischen Monumentalbauten, der bildlichen Übermacht des Gewesenen sein. Aber es muß, bei aller Durchsichtigkeit, Zentrum sein – es muß fähig sein, Geschichte und Entscheidungsfunktion zu einem das Stadtganze bestimmenden Knoten zusammenzubinden.

Ein Stadtzentrum, das das leistet, kann nicht monofunktional sein. Umgekehrt, das Zentrum, das ich mir wünsche, würde alles enthalten, was nur in dieser Lage möglich ist. Als erstes würde es die großen öffentlichen Räume enthalten, in denen Politik von unten stattfindet, Demonstrationen, Kundgebungen, Proteste. Es sollten viele Machtorte da sein, nicht nur der eine Staat oder drei etablierte Parteien, sondern auch Zentren von Gegenmacht. Entscheidungsfunktionen müssen aber, um anwesend zu sein, nicht die ganze Fläche beanspruchen, gleich ob Staat oder Kapital. Es genügt, daß die jeweiligen Spitzen anwesend sind und ihre Fahne aufrichten. Zum Zentrum gehören nicht nur die zentralen Kultuorte, sondern auch Stützpunkte von Gegenkultur – Gegenkultur ist ein Projekt der gesamten Stadt, nicht nur einzelner Stadtviertel. Gleichberechtigt wünsche ich mir normales Leben, also Wohnen, kleine und große Geschäfte und die vielen kleinen Hotels, die es Reisenden erlauben, für bestimmte Zeit in diesem Zentrum zu leben.

Von einem solchen Zentrum zu reden, heißt, von der ganzen Stadt zu reden. Denn das alles wird man im Zentrum nur beisammenhaben, wenn es auch in der übrigen Stadt beisammen ist – also nur dort, wo es gelungen ist, die Mechanik der Entleerung und Auskämmung der Zentren zugunsten der Anwesenheit nur der potenteren Nutzungen zu brechen: wenn das Zentrum im klassischen Sinne Altstadt ist, mit teurer und billiger, neuer und alter Bausubstanz, feingestrickt, mit unübersehbar vielen Adressen, mit einigen sehr großen und vielen sehr kleinen Behältern. Die Hochspannung eines solchen Zentrums wäre weniger eine der Preise und Flächen, die sich nur die Reichen leisten können, sondern eine der auf engstem Raume versammelten und zur Verträglichkeit gebrachten Widersprüche.

Kultur

Ich wünsche mir eine hochindividualisierte Stadt, randvoll mit Widersprüchen, Szenenbrüchen, unterschiedlichen Spezialisierungen. Das ist eine Frage der Ansprüche. Ich könnte also genauso gut sagen: Ich wünsche mir eine Kulturstadt.

Kultur ist eine andere, von der Funktion der Stadtmitte radikal abgelöste Zentralität. Sie ersetzt das, was einmal das Bürgertum war, die die Stadtkultur tragende Klasse. Dabei überwiegen die neuen Züge, ein Maß an Differenzierung, an Vielheit der Ebenen, das in der traditionellen Stadt undenkbar gewesen wäre. Was in ihr hierarchisch geordnet und zu großen Teilen überhaupt der öffentlichen Sichtbarkeit entzogen war, ist heute nebeneinander geordnet. Aber es geht kaum oder überhaupt nicht mehr um oben oder unten. Die Vielheit der möglichen Zusitzungen entzieht sich dem Bild eines hierarchischen Aufbaus.

Vieles auf diesem Gebiet braucht man sich nicht zu wünschen, weil es das in jeder Großstadt gibt: Die modernen Teilöffentlichen sind lokal schlecht eingebunden, aber weltöffentlich. Es ist fast gleich, wo der lokale Haftpunkt ist, wenn die Stadt nur groß genug ist, um Hinterland zu bilden. Die Fäden laufen nicht im Stadtzentrum zusammen, sondern sind netzförmig über die Welt verknüpft. Es gibt Orte der Underground-Musik und -Literatur, die in der Stadt selbst niemand kennt, die in den einschlägigen Kreisen aber international bekannt sind; ähnliches gilt für Gurus, Therapien, Zen-Techniken, Hacker. Alle diese Netze sind insofern strikt lokal, als sie nicht medial ersetzbar oder verallgemeinbar sind; werden sie vollständig medial, sind sie erledigt. Für viele Menschen ist der sie interessierende Zentralpunkt, der in der betreffenden Stadt ganz unauffällig ist, der einzige Grund, um in diese Stadt zu fahren. Sie tun es, weil es zum Zufall der Lokalisierung keine Alternative gibt. In einer Stadt, die diese Netzpunkte und informellen Botschafterfunktionen nicht hat, würde ich nicht leben wollen.

Ich wünsche mir daneben aber auch noch ein wenig altes Europa, also eine Stadtkultur, die sich im eigenen Hause auskennt und auch entsprechend zentral gesehen wird. Diese bürgerliche Seite gibt es in Deutschland fast nirgendwo mehr, gar nicht in Berlin. Das fängt bei einem bestimmten Maß von wirklicher städtischer Eleganz an, nicht Armani oder sonstige Escadas, sondern lokale (mög-

licherweise ihrerseits weltweit bekannte) Spezialisierungen. Eleganz ist etwas mehr als der jeweilige neueste Chic, es gehören historische und soziologische Schichten hinzu, die Gewohnheit, daß nicht alles für jeden da ist, wann es und für wen bzw. gegenüber wem angebracht ist. In Berlin kann man auch bei ersten Adressen ein bestimmtes französisches Parfüm der zwanziger Jahre nicht kaufen, es gibt nur, was heute en vogue ist; in Rom oder Paris bekommt man es sofort. Eine Kulturstadt ist eine Stadt der gereiften Kriterien, der hochdifferenzierten Ansprüche. Es gibt im Pariser VIIème eine kleine schmale Straße, die rue Savoie, von deren meist zweiftenstrigen Häusern etwa jedes zweite eine spezialisierte Buchhandlung oder ähnliches enthält, die nur einen ganz eng umschriebenen Kundenkreis bedienen, der hier alles findet, was es in seinem Interessengebiet gibt, sowie die kundige Beratung.

Ich wünsche mir eine Stadt, die, ob ich das wahrnehme oder nicht, den tatsächlichen kulturellen Reichtum bereithält, das mögliche Maß an Spezialisierung und Verfeinerung. Ein Teil davon ist das kaum noch nachvollziehbare Experiment, Musik uralter religiöser Kulturen Asiens, Schamanismus und Subkultur. Der andere Teil ist, sich eine Stadt zu wünschen, die der gesellschaftlichen und ästhetischen Differenzierungen fähig ist, die, über das bloße Sichzeigen der Reichen, Mächtigen und Berühmten hinaus, das System der Mailänder Scala ausmacht.

Geschwindigkeit und Evasion

Ich wünsche mir eine Stadt der schnellen öffentlichen Verkehrsmittel. Das ist die andere Seite der lokalen Zentrierung. Ich brauche hier nicht darzulegen, daß so etwas praktisch ist – alle Stadtpolitiker wissen das, aber sie machen eben Politik für Wähler, die mehrheitlich Auto fahren. Da Einmaligkeit eines Standortes (Universität, Ministerium, Museum usw.) und schwierige Anfahrbarkeit/Parkmöglichkeiten in der Regel zusammengehören, gibt es aber gute Zukunftsaussichten. Ich kann mir die praktischen Wünsche also sparen.

Um so mehr heißt es, auf der Wunschseite der Sache zu insistieren. Das Wunschthema betrifft das Durchfahren der Stadt und das schnelle Verlassen der Stadt.

Erstens: das Durchfahren. Wenn man davon ausgeht, daß es für alle Teile besser ist, daß Arbeit und Wohnen am selben

Ort stattfinden, bis hin zum Verzicht auf räumliche und zeitliche Scheidung, dann gerät der Gebrauch öffentlicher Verkehrsmittel auf die Sonntagsseite des Lebens, es dient der Kultur, der Politik, dem Vergnügen, vor allem ist es eine Art und Weise, die eigene Stadt zu sehen. Wozu ist die Stadt so groß, wenn ich meine alltäglichen Verrichtungen in fußläufigem Abstand verrichten kann? Ich will von dieser Größe, den Vorräten von Abenteuer und ständig möglichen Veränderungen etwas haben. Es müssen so viele Stadtgegenden sein, daß ich es gar nicht schaffe, ständig auf dem laufenden zu sein, sondern immer etwas Neugebautes oder sonstige Veränderungen vorfinde, wann immer ich explorativ und stadtstreichend in ein bestimmtes Stadtgebiet vorstoße. Noch der unermüdlichste Stadtläufer braucht dafür aber, als Basis seiner Vorstöße, ein schnelles, vielfach verknüpftes öffentliches Netz.

Selbsterfahrung und Stadterfahrung sind nicht voneinander zu trennen. Das wissen die Jugendlichen am besten, aber auch jeder Ältere, der mit seinen Wünschen aufmerksam umgeht, versteht in diesem Punkt keinen Spaß. Die Leidenschaften, die bei Nahverkehrsfragen auftreten, der Kampf für diese und jene Trassen und Techniken, sind Hinweis genug. Mobilität ist kein Feind der Stadt. Das ist sie erst, wenn sie mit privatem Autogebräuch ineinsfällt. Mobilität ist das Wesen der Stadt. Die Möglichkeit bedingungsloser Mobilität ist die Voraussetzung freiwilliger lokaler Zentrierung.

Das Fahren ist zum anderen, in der vielfach fragmentierten nachindustriellen Stadt, das hervorragendste Stadtmedium überhaupt. Der öffentliche Nahverkehr verstellt in der Regel nicht die Stadt, sondern blättert sie für den Blick des Städters zusätzlich auf. Was wäre Berlin ohne die Möglichkeit, aus der Stadt- oder Ringbahn die Schnittkante der Hinterhöfe abzufahren. Das andere ist das Zusammenfassen: Was wären Paris, London, Wien ohne die Stadtperspektiven aus den verschiedenen auf- und untertauchenden, auf Viadukten oder in halboffenen oder geschlossenen Tunnels fahrenden oder einfach in fast unendlicher Bewegung auf den großen Ringstraßen verkehrenden Stadtbahnen.

Zweitens: das Verlassen der Stadt. Die allgemeine Mobilität der Menschen ist nicht nur nicht, aus tausend praktischen Gründen, rückgängig zu machen, sie ist auch längst in unsere Wünsche eingegangen. Die Bedingung des Bleibens ist, daß man jederzeit wegkann. Je mehr es im praktischen Leben Hindernisse gibt, die einem das jederzeit verderben,

desto wichtiger ist es, daß es dann, wenn man es schafft, schnell geht. Darauf gibt es allerdings keine einheitliche Antwort. Hier kommen wir zur Wahrheitsfrage: Wie sieht die Nahtstelle aus zwischen Wünschen und vorhandenen Bedingungen? Was an dem, was wir wollen, ist Wunsch, und was Resignation?

Den meisten genügt es, daß sie gleich im Auto sitzen. Daß sie sich mindestens eine Stunde durch Stadtverkehr durcharbeiten müssen, bis sie die Autobahn erreicht haben, stört sie angeblich nicht. Die Sache funktioniert triebökonomisch, weil man, wenn man erst einmal draußen ist, die Stunde Stadtstress durch erhöhte Aggressivität des Fahrens abarbeiten kann. Natürlich ist das Auto von allen Verkehrsmitteln am meisten zu einer Mimesis an die Stadt in der Lage, es fährt vor der Haustür ab und kommt an der Haustür an, wenigstens der Absicht nach. Faktisch trennt einen davon das Parkplatzproblem. Das Auto steht sich selber im Wege.

Das Fliegen ist das stadtfernste Verkehrsmittel. Wie alle wichtigen logistischen Leistungen, werden auch die Flughäfen immer weiter hinausgelegt, sie werden aus Stadtflughäfen zu Regionalflughäfen. Man braucht immer mehr Zeit, um hinzukommen oder an kommend die Stadt zu erreichen, in die man fahren will. Ein schnelles Verlassen der Stadt ist das nicht, und die Umständlichkeit wird man je länger desto mehr nur für große Distanzen auf sich nehmen.

Ich fahre sowieso, auch wenn man mir den Flug bezahlt, lieber mit der Bahn. Sie hat, als einziges Fernverkehrsmittel, die Möglichkeit, gegen den Trend zu gehen und ihre Knotenpunkte nicht irgendwo ins Umland zu legen, sondern mitten in die Stadt. Genau das wünsche ich mir als Städter: daß ich in der Stadt meiner Wünsche im Zentrum einsteigen kann, und daß ich im Zentrum der Stadt, die ich besuchen möchte, aussteige.

Ich wünsche mir also eine Einbindung der Bahn in die Stadt, die intensiver ist als bisher üblich: daß ich die Fernbahn wie eine U-Bahn nehmen kann, ohne die großen demonstrativen Veranstaltungen von Bahnhöfen des 19. Jahrhunderts, und daß sich die Bahn entsprechend gewandt und gleitend durch die Stadt bewegt. Aber ich wünsche mir keineswegs, daß die Bahnhöfe überhaupt verschwinden, daß es das Ritual von Ankunft und Abfahrt überhaupt nicht mehr gibt. Dann wäre das Auto, für dessen Gebrauch der Stadtaufbau gleichgültig ist, das geeignetere Mittel. Da ich die Fernbahn nur an wenigen zentralen Punkten erreiche oder verlasse, bleibt sie

ein Tor zur Stadt, und sie lädt mich nicht irgendwo ab, sondern im Zentrum. Die Mimesis an den privaten Gebrauch ist bei der Bahn sicherlich geringer, aber der Mangel wird, wenn ich mein Wunschmuster ansehe, übertragen von der Mimesis an die Form der Stadt.

Körper und Stadt

Ich wünsche mir eine körperlich wahrnehmbare Stadt. Wäre es nicht fast dasselbe zu sagen: überhaupt eine wahrnehmbare Stadt? Es wäre – sonst hätten Sinnlichkeitsfetischisten wie Kükenthal recht – ganz und gar nicht dasselbe. Die Stadt ist heute doppelt, die Wahrnehmung ist heute doppelt. Wir haben die mediale Stadt und ihre Wahrnehmbarkeit, und wir haben Reste der körperlich wahrnehmbaren Stadt. Die eine haben wir jedenfalls zu Hause, die andere ist bevorzugt die Stadt unserer Reisen. Das entspricht perfekt der Funktion gespaltener Wahrnehmung. Zeichenwahrnehmung ist, auf dem heute erreichten Stand, im Kern beschleunigte Arbeitsleistung. Körperliche Wahrnehmung ist private Fähigkeit, über ihren kritischen Zustand orientiert der vorhandene therapeutische Markt. Die mediale Stadt ist vor allem ein Arbeitsinstrument. Sie ist ästhetisch genießbar, aber das ist nicht ihr Entstehungsgrund. Die körperlich wahrnehmbare Stadt ist das, was zurückbleibt, Rest.

Ich denke nicht daran, mich einseitig auf die Seite der körperlichen Wahrnehmung zu schlagen – dazu ist sie, derart abgespalten, ihrerseits zu einseitig. Aber die mediale Wahrnehmbarkeit der Stadt brauche ich mir nicht zu wünschen, sie ist im Überfluss da. Die Frage ist vielmehr, was für eine Stadt dabei wahrgenommen wird, und wie man demgegenüber überhaupt noch an eine so knappe Sache wie körperliche Wahrnehmbarkeit herankommt.

Ich meine auch keineswegs, daß man die klassische Wahrnehmbarkeit der Stadt trotzig gegen die mediale Stadtoberfläche verteidigen soll. Ich meine, daß wir inzwischen einfach einen Schritt weiter sind. Die historischen Ausdrücke der Wahrnehmbarkeit der Stadt sind, wie gesagt, erledigt: die Wahrnehmbarkeit der Stadt als Gestalt und als Ganzes von Teilgestalten – Haus, Palast, Kirche –, oder als System arbeitsteiliger Typologien – Rathaus, Schloß, Schule, Bahnhof, Post, Mietshaus, Villa usw. Die vorbürgerlichen wie die bürgerlichen Formen der Sichtbarkeit der Stadt sind gleicherweise historisch. Sie brauchen deshalb nicht abge-

rissen zu werden, es reicht, daß sich der Blick ändert, der sie wahrnimmt.

Auch die historischen Städte werden vom Reisenden mit Augen gesehen, die in der medialen Stadt ihre Ausbildung erfahren haben. Die historische Körperlichkeit dieser Städte und ihrer einzelnen Gebäude wird überdeckt von einem Blick, der sie als Bestätigung des medialen Bildes sieht, das er bereits mitbringt. Der körperliche Wahrnehmungsreichtum schlägt in sein Gegenteil um, die beschleunigte Subsumtion unter Zeichen. Tourismus ist schließlich ein gigantisches Geschäft.

Natürlich kann man, wenn man sich zu wehren gelernt hat, gerade umgekehrt die Körperlichkeit der historischen Städte aufzusuchen. Ebenso kann man in den modernen, vor allem den deutschen, Städten die Restbereiche körperlich wahrnehmbarer Stadt gegen die mediale Bereinigung der teuren Stadtflächen stellen. Im zweiten Fall ist es nicht das Historische, sondern die Zerstörung, die noch die Möglichkeit körperlicher Wahrnehmbarkeit freihält, Abrißhäuser, Brachflächen, punktuelle Umnutzungen und Gegenbesetzungen. In dieser Dialektik von bewahrter Geschichte und aufgerissener Moderne haben wir uns lange genug bewegt.

Auf die Dauer ist mir das zu wenig. Wenn die Spaltung zwischen medialer Stadt und körperlicher Stadt vollzogen ist, dann ist es wenig aussichtsreich, das, was einem wichtig ist, im Stadium des Verlustes festzuhalten. Die vollzogene Spaltung setzt ja zugleich die unterlegene Seite zu einem neuen Gebrauch frei. Man muß das endlich als eine neue Aufgabe begreifen. Auf der Grundlage des Erledigseins der alten körperlich wahrnehmbaren Stadt sollte es möglich sein, sich von den Wahrnehmungsgelegenheiten Historie und Zerstörung freizumachen und die Forderung einer wahrnehmbaren Stadt als neue technische Forderung an den Städtebau anzumelden. Anders gesagt, das Thema hat nur Sinn, wenn es dafür eine Grundlage gibt, die auch in Zukunft zur Verfügung stehen kann – nicht einfach herstellbar wie sozialer Wohnungsbau, aber provozierbar.

Die körperlich wahrnehmbare Stadt, die ich mir wünsche, ist also nicht mehr die der politischen Bilder. Sie fordert weder das Äquivalent der Place des Vosges oder der Piazza Navona, noch das der Bronx oder der diversen besetzten Schlachthöfe. Stattdessen wird mit dem Thema Wahrnehmung ernstgemacht. Die Forderung lautet unmißverständlich auf eine Stadt, die so gebaut ist, daß sie der Tatsache

Rechnung trägt, daß wir nach wie vor körperlich existieren und unsere Sinnesorgane nicht unbeschränkt von ihrer Körpergebundenheit abgelenkt werden können.

Kommen wir gleich zur Sache. Die vielleicht wesentlichste Maßgabe körperlicher Wahrnehmung der Stadt ergibt sich daraus, daß wir von Natur aus zu Fuß gehen. Das Organisationsprinzip, daß ich die für mein tägliches Leben und meinen Arbeitsalltag wichtigen Orte zu Fuß erreichen kann, ist nur eine Seite. Dazu ist alles Nötige gesagt. Hier ist an Fußläufigkeit als Prinzip der Wahrnehmbarkeit gedacht. Dabei geht es um die Frage, aus welcher Perspektive ich die Stadt wahrnehme, und in welchem Zeitmaß.

So oder so, das Gegenmodell ist das Auto. Das Auto ist im hier interessierenden Sinne selber ein Medium, wie Telefon oder Fernsehen. Es ist das wichtigste für die beschleunigte Wahrnehmung der Stadt zuständige Medium. Es rafft durch Geschwindigkeit die städtischen Räume derart, daß wir sie nicht mehr als körperliche Gegebenheiten erleben, sondern als Zeichen; nicht mehr als Gegenstände in einem stabilen städtischen Raum, sondern als Ereignisse entlang einer Bewegungsschiene, die wir selber durch die Zweckgebundenheit unserer Fortbewegung herstellen. Die Bewegungssachse macht die Stadt als bloßes Zeichenmaterial von sich abhängig, ungeachtet ihrer tatsächlichen räumlichen Ordnung. Fordere ich eine fußläufige Stadt, dann fordere ich nicht die Abschaffung der medialen Stadt, sondern gleiches Recht für die körperliche Stadt. Ich fordere, daß nicht nur in immer neue Zeichenschichten, sondern auch in die Wahrnehmbarkeit investiert wird. Die für die Autowahrnehmung gebaute Stadt ist fußläufig nicht zu ertragen. Die Räume zerfließen, die Distanzen haben keinen körperlich nachvollziehbaren Maßstab. Erst fahrend gesehen, schließt sich das, was fußläufig Auflösung am Rande der Unsichtbarkeit ist, zum Stadtbild zusammen. Es gibt keinen Grund, warum der fußläufige Maßstab nicht gleichrangig danebengesetzt werden kann – in den historischen Städten geht beides zwangsläufig überein.

Der fußläufigen Bewegung entspricht eine völlig andere Erignisdichte. Man kann nicht absolut sagen, daß alle zehn Meter ein Bruch kommen und etwas Neues anfangen muß. In historischen Städten sind in der Regel Größe und Aussagekraft miteinander abgewogen. Große Gebäude müssen viel Architektur vortragen, um akzeptiert zu werden, einfache Gebäude treten in entsprechend kurzatmiger Reihung auf. Das ist aus einer Welt, wo Größe, Macht, Bedeutung

und Bildhaftigkeit noch übereinkamen. Schon im 19. Jahrhundert wirkten in der Regel große Gebäude eintönig, weil die architektonische Kraft des durchschnittlichen Regierungsbaumeisters überfordert war. Heute gibt es überhaupt nur wenige moderne Gebäude, die dem Blick eines Fußgängers standhalten.

Heute geht es um einen Index für Wahrnehmbarkeit. Das Problem ist nicht ästhetischer Natur, als könnte man ohne Architektur nicht leben. Es geht vielmehr darum, daß das Wahrnehmen Boden unter den Füßen behält, daß Haftung möglich ist. Das meiste, was heute gebaut wird, folgt einer Ästhetik des Bodenverlustes – der ästhetische Reiz ist der des Schwimmens, des Entgleitens der gewohnten körperlichen Maßstäbe. Die Wahrnehmung wird überwältigt durch die abweisende, Haftung verweigernde Glätte des Fassadenbildes, das dem Sehen immer schon voraus ist und am kompetentesten sich selbst betrachtet.

Die Aufgabe, die Stadt wahrnehmbar zu machen, läuft dem gegenüber darauf hinaus, der Wahrnehmung die ihr nötigen Haftpunkte tatsächlich auch zu liefern, statt mit ihr Hase und Igel zu spielen. Geht man von einer architektonischen Durchschnittsqualität aus, dann sind die auf einen solchen Durchschnitt ausgelegten Parzellenbreiten des 19. Jahrhunderts ein akzeptables Grundmaß. Dieses Grundmaß kann man rhythmisieren, und man kann je nach Art der zu instrumentierenden städtebaulichen Situation das Tempo raffen oder dehnen.

Spuren

Die Segmentierung ist nur eine Kategorie. Eine andere ist die Unregelmäßigkeit. Wir denken nicht nur, wir sehen auch nach Regeln. Was innerhalb dessen die Dinge individuell sichtbar macht, ist ihr Anteil an Abweichung. Alles Unregelmäßige bindet Interesse, weckt Fragen, provoziert Widerspruch, oft sogar Haß – woher sonst die planerische Leidenschaft des Begradiengens.

Eine wahrnehmbare Stadt ist eine Stadt, in der Abweichungen nicht unterdrückt sind, sondern Bleiberecht haben. Daß ein Haus kleiner ist als andere, daß die Baufluchlinie vor- und zurückspringt, daß im Straßenverlauf Unregelmäßigkeiten der geraden Linie auftreten, daß Plätze nicht geometrisch rein angelegt sind usw., alles das beschäftigt, macht auffällig, bringt die Stadt zum Reden.

Wenn ich die Stadt nicht durch Monuments interpretiert haben will, dann ist diese Sprache der Spuren das einzige Material der Sichtbarkeit, das mir die Stadt bedeutsam machen kann. Die Spuren sind die Nachfolger der Bilder der Herrschaft. Daher interessiert nichts an einer Stadt so sehr wie die Elemente im Stadtbild, die noch das Wachstum der Stadt lesbar machen. Stadtgrundriß, Straßenverläufe, Parzellenformen, Haustypen sind die Buchstaben einer Spurenschrift, die die Stadt historisch lesbar macht wie ein Archivdokument.

Straße, Haus, Wohnung, jede Adressenebene der Stadt sollte freiwillig Stellen des Nachgebens, Leerflächen, mediale Fenster anbieten, in die sich Zufälle und Ereignisse einschreiben können. In einer Großsiedlung ist alles individuell geregelt und darum nichts sichtbar. Für die Auffälligkeit des einzelnen ist kein Medium vorgesehen. Der einzelne kann Wochen tot in seiner Wohnung liegen, ohne daß irgend jemandem etwas auffällt. Ein Gegenbild aus dem beginnenden 19. Jahrhundert ist Hoffmanns Stadt, z.B. das Vorstadthaus mit den unregelmäßig verteilten Fenstern. Es kann sich heute darin nicht der Rat Crespel verbergen, der seine schwindsüchtige schöne Tochter vor dem Leben bewahren will, das ihr sofortiger Tod wäre. Aber ein Minimum an Auffälligkeit gehört zu den Stadtrechten, die jedem Bewohner zugestanden werden sollten.

Enge und Weite

Fußläufigkeit, als Tempo, mit dem man sich durch die Stadt bewegt, ist zugleich der Schlüssel für die Beziehung von Stadtraum und Körpergefühl. Körpergefühl spricht sich in einer polaren Grunddimension aus: Enge und Weite. In der modernen Stadt dient Körpergefühl dazu, als Autofahrer, zur Not auch als Fußgänger, zu wissen, wo man hindurchpaßt, jede Lücke zu nutzen, um zu überholen und schneller als die anderen weiterzukommen. Entsprechend wird die Stadt um die Verkehrsströme herumgebaut. Es entstehen Unräume, die körperlich nicht mehr nachvollziehbar sind.

Man abstrahiert, sieht nicht hin, läßt sich körperlich auf die Stadt nicht ein. Aber es gibt dagegen keinen perfekten Schutz, das Sichabschließen kostet vielmehr Energie. Untergründig saugt der leere Stadtraum die Menschen aus. Das Maß dieser psychischen Aderlässe sind Stress und Erschöpfung.

fung. Die zeraufenden Verkehrsäume sind für den Fußgänger eine permanente Überanstrengung.

Das Verhältnis sollte aber, wie in den alten Städten, gerade umgekehrt sein: Statt daß der Stadtraum einen aussaugt, sollte er einem Kraft geben. Die erste Bedingung ist ein geschlossener Stadtraum, wo nicht ständig Energie wegfließt. Innerhalb dessen aber sind alle Möglichkeiten des Wechselspiels von Enge und Weite nötig, um die Stadt als Stadt der Orte wahrnehmbar zu machen.

Weite und Enge, das heißt erst einmal Platz und Straße – auch ohne daß es unbedingt um ein strenges historisches Gefüge ginge. Platz wie Straße sind, zweitens, jedes für sich nach Weite und Enge methodisch abwandelbar. So kann man sich die Stadt systematisch aus Situationen von Enge und Weite seriell kombiniert vorstellen. Wie bei der Variation der Parzellen, und mit ihr verzahnt, gibt es als Drittes Enge- und Weitesituationen als Charaktere von Stadtbereichen, die darüber orientieren, wo in der Stadt man sich gerade befindet.

Das eigentliche Problem ist die Enge. Weite gibt es genug, wenn auch meistens als destruktive. Aber minimale Eingriffe (ein Bau an der richtigen Stelle) reichen gewöhnlich aus, um aus destruktiver Weite eine angenehme Weite zu machen. Enge dagegen gibt es nicht einmal als destruktive, sie ist als moderne Stadteigenschaft überhaupt ausgerottet worden. Enge ist nur noch in Innenräumen da, Enge der Normküche, -bäder usw. Außen, öffentlich, ist man darüber hinaus. Traditionell ausgedrückt heißt das: Es gibt in der neugebauten Stadt keine Gassen mehr.

Die Gasse stellt so etwas wie eine anthropologische Größe dar: das ganz Enge. Zur Enge gehören Dunkel, Heimlichkeit, Wärme, zuweilen, aber keineswegs notwendig, Angst, jedenfalls Spannung. Anthropologische Größe, das meint: Es sind notwendige Qualitäten, die ihren Ausdruck verlangen. Dieser ist im heutigen Städtebau nicht mehr vorhanden, man hat einfach das eine Extrem der Bandbreite unterdrückt. Die Gründe dafür sind offensichtlich: Enge war Synonym, wie Kleinheit, für die alten harten Zeiten. In der neuen modernen Welt sollte es keine Beschränkungen mehr geben. Enge wurde abgeschafft, als Ausdruck. In den Käpfen, wirtschaftlichen Verhältnissen und Kinderzimmermaßen blieb sie.

Aber diese gewollte Verwechslung könnte ja allmählich ausgestanden sein. Die Organisierung der Stadt in totalüberbauten Flächen und dazwischen liegenden Verkehrsschneisen blieb sie.

Aber diese gewollte Verwechslung könnte ja allmählich ausgestanden sein. Die Organisierung der Stadt in totalüberbauten Flächen und dazwischen liegenden Verkehrsschneisen blieb sie.

sen ist ein obsoletes Modell städtischer Dichte. Ich wünsche mir Enge in der Stadt als Wahrnehmungssituation und als Ausdrucksmöglichkeit. Daß Enge auch eine ästhetische Ordnungsfigur ist, die hohe Dichten akzeptabel macht, ist dabei nur ganz am Rande mitgedacht. Enge wirkt in der Stadt wie Kursivschrift, als stärkstes Merkzeichen (große Gebäude sind nur das zweitstärkste). Kein Zentrum ist ohne Enge glaubwürdig und erinnerbar.

Zur Enge gehört weiter das Dunkel. Das betrifft sowohl den Tag wie die, in unseren Städten viel zu sehr beleuchtete, Nacht. Das ist kein Sicherheitsproblem – das ist es nur in ohnehin gefährdenden Situationen, z. B. menschenleere Unterführungen. Eine gut strukturierte Stadt kann sich ihre dunklen Seiten leisten.

Das dritte, was dazugehört, ist Unübersichtlichkeit, Stadt nach dem Bilde des Labyrinths. Das Labyrinth kann ein feinteiliger Raster sein, ein verwickeltes Straßensystem, Blockinnenbereiche oder Serien durchwegter Gebäudekomplexe. Jedenfalls hat jedes befriedigende Stadtgebilde irgendwo, gewöhnlich an verschiedenen Stellen und auf verschiedenen Ebenen, seine Labyrinthbereiche, ohne daß es jemand buchstäblich darauf angelegt hätte. Es reicht die Vermutung eines geheimen Innen, wie einst die Schlachtung des Minotauros die Voraussetzung zur Gründung der Stadt war.

Was wir haben, sind symmetrische, repetitive Großsiedlungen und Großkomplexe: Man findet sich nicht zurecht, aber die Orientierungslosigkeit ist keine erlebbare, sondern hängt daran, daß man Logik und Wahrnehmbarkeit verwechselt und statt einer Stadtstruktur Erschließungsdiagramme baut. Das Labyrinth als Extrem städtischer Undurchdringlichkeit steht für einen sinnvollen und deshalb stimulierenden Widerstand der Stadt, für die Differenz von innen und außen, Eigenem und Fremdem, Fernem und Nahem. Das alles wollte die Moderne uns ersparen. Alles sollte gleich und durchsichtig sein. Sich zu verlieren, ist aber das intensivste Stadterlebnis, das es gibt. Eine Stadt, ein Stadtbereich, wo das nicht möglich ist, lockt mich nicht.

Stadt als Hörraum

Das Brausen der Großstadt mag kein geborener Großstädter missen. Ich wünsche mir etwas darüber hinaus: traditionelle Hörräume in der Stadt, in denen das Hören nicht über

dem durchgehenden Rauschen schwimmt, sondern zu sich kommt, sich selber, und die Stadt hört. Das wäre das Verhältnis von Enge und Weite bezogen auf die Stadtwahrnehmung des Ohrs. Daß das allgemeine Rauschen tageszeitlich ab- und zunimmt, daß man, wenn man nachts aufwacht, schon vom Geräuschpegel her weiß, ob es noch tiefe Nacht ist oder der Morgen schon anbricht, daß bei Schnee die ganze Stadt einen Geräuschteppich aufweist, alles das ist nur das, was es ohnehin und zwangsläufig gibt. Die Hörräume dagegen sind etwas ganz Seltenes.

Das Gemeinte wird für jeden klar sein, der z.B. durch die Wiener Innenstadt zwischen Graben und Stephansdom oft und zu verschiedenen Tages- und Jahreszeiten gegangen ist. Das gedämpfte Geräusch der Füße und Passantengespräche gibt einen dunklen Grundton, der nicht als Hauptache daherkommt und alles auffüllt und zudeckt, sondern der beruhigend im städtischen Raum liegt und ihn auf diese Weise unvergleichlich wahrnehmbar macht.

Damit daraus kein unsinniger Transferwunsch wird, muß man auch wirklich alles draußenlassen, was Bild ist (Venedig, Wien, traditionelle Architektur und historische Stadtformen). Gemeint ist das reine Raumerlebnis über das Hören. Für mich ist das das Stadtgeräusch der Kindheit, ein Stadtgeräusch vor der großen Motorisierung der Menschen. Daß dieses Geräusch in echten historischen Stadtzentren wiederhergestellt wird, ist sicherlich mißverständlich, aber es weist auch darauf hin, daß der Versuch nur gelingen kann, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Diese heißen nicht alte Architektur, sondern Dichte, Zentrum, Menschenmenge, und eine Variabilität der Stadträume (Enge, Weite, Höhe, Tiefe), die einen Resonanzraum ergibt. Im Einkaufszentrum einer Großsiedlung kann man gewiß eine Fußgängerzone anlegen, es bleibt nur der Effekt aus.

Ich bin gegen die gesamte heutige Technik der Verkehrsberuhigung, das Schließen von Straßen für den Durchgangsverkehr, die Einschnürung zugunsten Schrittempo, Fußgängerzonen usw. Verkehr ist, so tödlich er ist, die Normalität der Stadt, die man nicht verdrängen darf, gerade wenn man den Verkehr reduzieren will. Ich wünsche mir aber gleichwohl, im Interesse der Wahrnehmbarkeit der Stadt, und weil es schön ist, daß es solche stillen Räume gibt. Naturgemäß sind sie im historischen Zentrum untergebracht, und sie sollten, weil sie für alle dort Anwesenden ein Luxus sind, mit vermehrter Dichte bezahlt werden.

Anderes ist sowieso unwiederbringlich: z.B. das Klappern der Pferdehufe und der Milchkannen, das ich aus der Kindheit noch im Ohr habe. Die vielen Kirchenglocken und ihre täglichen Gelegenheiten, die man in Italien heute noch in jeder Stadt zu hören bekommt, hat im Norden bereits der Protestantismus dezimiert, und sich das Fortbestehen des heutigen öffentlichen Kirchenwesens, das alleine den Aufwand der großen Kirchen und ihrer Glocken betreiben kann, einzig des fortduernden Genusses wegen zu wünschen, ginge zu weit.

Anarchie der Gerüche

Das Riechen ist vollends in der heutigen Stadt ein untergehendes Thema. Das Phänomen ist letztens so intensiv behandelt worden, daß der Hinweis ausreicht. Bedauern fällt schwer, da das, was uns genommen ist, von dem, was uns erspart wird, kaum zu trennen ist. Es geht heute nur um ein Minimalangebot – daß überhaupt der Geruch als positive Qualität Stadtrecht behält.

Wie man weiß, ist das Riechen der archaischste unserer Sinne. Es ist vollkommen gegenwärtig und eingesperrt in einen so schmalen wie intensiven Leistungskanal: Es orientiert über die Richtungen, aus denen Gerüche ankommen, und es detektiert mit der größtmöglichen Genauigkeit, worum es es sich handelt. Dieser archaische Spielraum des Auffindens und Benennens inszeniert aber zugleich seine Mittel, als Genuß und Erinnerung. Genau daraus ergibt sich die Krise des Riechens in der modernen Stadt. Als Orientierung im Stadtgebiet wird es schon lange nicht mehr gebraucht, und in einer geruchsarmen Umgebung kippt zwangsläufig das Gleichgewicht von Genuß und Erinnerung. Das Riechen wird zum bloßen Erinnern, zum Heimweh nach dem Herkunftsor des Geruchs.

Der Herkunftsor, in den das Riechen stracks zurückführt, ist die Kindheit. Ob aber Menschen, die heute als Kinder aufgewachsen, so etwas wie den relativen Geruchsreichtum der Stadt kennen, mit dem meine Generation noch aufgewachsen ist, muß man bezweifeln. Da könnte eine ganze Kategorie brachfallen. Aber wie darauf verzichten? Heute gibt es traditionelle Gerüche im Norden nur noch in den ethnischen Vierteln, im übrigen muß man schon recht weit nach Süden fahren. In Paris z.B. war noch in den sechziger Jahren das Viertel nördlich der Hallen, mit der Hauptachse

der mittelalterlichen Marktstraße Poissonniere, eine Festung der Gerüche der verschiedenen Fleischsorten und Meerestiere, heute riecht es dort wie überall. In Triest kann man sich streckenweise an den Gerüchen der Weinkellereien und der Kaffeeröstereien entlangbewegen, aber um noch die wirkliche Anarchie städtischer Gerüche wiederzufinden, muß man schon nach Neapel gehen.

In den modernen Städten ersticht das Riechen, wie Information bei überwiegendem Rauschen, in einem Gemisch schlechter Luft, in dem nichts einzelnes mehr riechbar ist, es sei denn Gerüche, die so unangenehm und unzerstörbar sind, daß sie sich immer noch durchsetzen können, Abgase, der Geruch der Würstchenbuden, kalter Zigarettenrauch. Die Straßen werden erinnerungslos: Die neuen Baumaterialien riechen nicht, die Anstriche, Treibstoffe, öffentlichen Verkehrsmittel gleichen sich einander immer mehr an, Aceton (der Stoff der Schnüffler) ist der Höhepunkt der Riecherregung. Es gibt nichts wirklich Interessantes zu riechen, allenfalls laufend etwas zu vermeiden.

Ich wünsche mir eine Stadt, wo die Luft so rein ist, daß die rudimentären Gerüche, die die Moderne erlaubt, wenigstens noch riechbar sind, die Parfüms der Frauen und Männer, der Duft der Straßenbäume. Ich wünsche mir eine Stadt aus geruchsfähigen Materialien. Natürlich, es gibt einen Restbestand von Gerüchen, auf den, in bestimmten Vierteln, Bahnhöfen, Parks usw. Verlaß und dessen ewiger Fortbestand gesichert ist. Es sind die nur allzu kenntlichen Gerüche des Elends (Obdachlosigkeit, Alkohol, Alter), nebenbei unvermeidlich auch der Hundescheiße. Das ist fürs Wünschen nicht genug. Ich wünsche mir natürlich – da es hier ums Wünschen geht – auch das noch, daß nicht sie allein die Stadt füllen, sondern immer auch die Gerüche möglicher Genüsse und Vergnügen.

Architektur

Ich liebe Städte, die viel Struktur aufweisen und deshalb mit wenig Architektur auskommen – z. B. Turin. Eine Architekturstadt wünsche ich mir nicht. Wer wissen will, wie so etwas heute (nicht um 1500) aussieht, muß sich die Berliner Friedrichstadt oder den Berliner Lützowplatz anschauen, wo die IBA so etwas versucht hat. Der Effekt ist abschreckend. Es ist nicht nur dumm, wie sich die einzelnen Stars, auf den ungewohnten Raum einer Parzelle zusammenge-

drückt, ans Balzen und Federspreizen machen, es ist vor allem das resultierende Stadtbild, das abstößt.

Hobrecht hat seinerzeit zu bedenken gegeben, daß sich eine Straße mit lauter gleichen Parzellen für Architektur nicht eigne. Hier wird ein Durchschnitt gebraucht. Für diesen Durchschnitt ist Architektur nicht geeignet, sie bringt fast immer zu viel oder zu wenig. Gebraucht würde eine gewöhnliche Baukultur. Nur ist Moderne mit dem Ende jeder in den Produzenten niedergelegten Baukultur identisch. Wir haben gar nicht mehr die Wahl, wir bekommen in jedem Fall, was das Ästhetische angeht, das Produkt von Menschen, die an beliebig guten oder schlechten Hochschulen Architektur als Selbstverwirklichung durch Design studiert haben, die mit dem zuwerke gehen, was sie aus Zeitschriften und Wettbewerberfolgen für sich herausgelesen haben oder für ihren eigenen Stil halten.

Wird nun der Versuch unternommen, auf jedem Grundstück garantiert bedeutende Architektur abzuladen, ist das überhaupt keine Wohltat, sondern eine Überforderung für alle. Die wenigsten Architekten sind klug genug, das Problem zu sehen und sich zurückzuhalten. Glücklicherweise ist die Normalität so, daß die durchschnittlichen und die schlechten Architekten die Überhand haben. Aber das bleibt ein Notbehelf. Besser wäre es, wieder zu einer seriellen Stadtproduktion zu kommen, die individuelle Segmente baut, die nicht gute oder schlechte Architektur, sondern wenig Architektur nötig haben.

Damit verzichte ich keineswegs auf das Glück, gute Architektur zu sehen. Aber ich möchte, daß man Architektur und Stadt nicht verwechselt. Architektur ist kein Massengut. Die Idee der Moderne, gute Architektur für alle zu machen, hat zur Ruinierung des Städtebaus geführt und im übrigen bis heute dazu gedient, die Auflösung der Stadt ästhetisch zu rechtfertigen. Die Moral davon ist gar nicht nachhaltig genug einzuschärfen: Von guter Architektur darf man den Städtebau niemals abhängig machen.

Gute Architektur ist eine Ausnahme. Sie ist deshalb zwangsläufig etwas, was dazukommen kann, aber es muß auch ohne sie gehen. Wo sie nötig zu sein scheint, weil sonst die Stadt unerträglich ist, da sollte man erst einmal alle Architektur verbieten und so lange den Städtebau verbessern, bis man zu befriedigenden Normalergebnissen, mit den üblichen schlechten Architekten als Herstellern, gekommen ist.

Wenn das erreicht ist, dann wünsche ich mir die unverwechselbaren Zuspitzungen guter Architektur. Das müssen keine

Großbauten sein. Es reicht, wenn ein guter Architekt eine völlig unscheinbare Stelle im Stadtzusammenhang zu einem Bild macht, zu einem Rätsel verschlüsselt. Architektur, die ihren Ort und ihre Aufgabe in der Stadt realisiert und weniger auftritt als sie könnte, das ist so selten, daß es vollkommen ausreicht, sich diese Sensation hier und da in der Stadt zu wünschen.

Altern

Ich wünsche mir eine Stadt, die altern kann – in der das Altern der Menschen auf einer mitfühlameren Bühne geschieht als der jener grotesken Gebäudemischung aus Abfall und übertriebener Materialresistenz, die die Neubaubereiche auszeichnet. Was heute gebaut wird, kann und soll auch gar nicht altern, ästhetisch nicht und nicht städtebaulich. Die ästhetische Seite ist oft beschrieben worden: Die Materialien sind nicht altersfähig; das Design ist auf den Zeitpunkt der Übergabe zugespielt, wo alle Materialien in Hochform sind, gleich darauf setzt der Verfall ein. Das Design ist eines der unberührten perfekten Flächen; kaum hergestellt, beginnt der Abstieg, die Flächeneffekte schwinden. Sie hängen an der Perfektion des Materials, nicht an der Form, wie in früheren Zeiten, sie sind also dem Zerfall gegenüber wehrlos. Die teuren Glas- und Metall-Glas-Fassaden entkommen dem, weil sie inzwischen wetterresistent geworden sind und regelmäßig gesäubert werden. Die überwältigende Mehrzahl der Gebäude betrifft das aber nicht; statt Zeit und Erinnerung zu akkumulieren, werden sie nur schmutzig.

Das Auswechseln von Fassaden erbringt immerhin noch einen neuen Reiz. Ungleich verhängnisvoller ist die Unfähigkeit zu einem städtebaulichen Altern. Sie hängt an dem Umfang der Gebäude. Je größer ein Baukomplex, desto größer ist die Chance, daß er bald wieder verschwindet, weil er als Investition unter sich beschleunigt ändernden wirtschaftlichen Verhältnissen nicht mehr genügt. Mit dem Abriß eines solchen Komplexes verschwindet nicht mehr ein einzelner Baustein, wie das in der traditionellen Parzellenstadt der Fall war, sondern ein ganzes Stück Stadt. Der Einbruch des Großkomplexes in ein kleinteiliges Stadtgefüge war eine Katastrophe, die den Überlieferungsprozeß abschnitt und Diskontinuität schuf; der Abriß und die nachfolgende Neubebauung sind es noch einmal.

Zurück zur traditionellen Stadt einzelner, im Familienbesitz alternder und von Generation zu Generation weiter-, um- und neugebauter Häuser geht kein Weg zurück. Was ich mir wünsche, ist eine serielle Stadt, die allein durch die Art und Weise ihres Aufbaus vor solchen Brüchen geschützt ist. Das bedeutet eine Segmentierung der Stadt auf dem erreichten Niveau der Ablösung der Gebäude von Leben, Familie, Eigentum, Parzelle.

Das hat nur Sinn, wenn die Segmentation radikal ist: ein Verfahren nach dem Baukastenprinzip, wo man unbeschadet des Zusammenhangs des Ganzen jedes einzelne Teil herausnehmen und ersetzen kann. Damit wäre der Überlieferungsprozeß gewährleistet: Alles kann sich ändern, aber es wird nicht dauernd mit dem Bulldozer die Kontinuität weggeschafft. Werden die Einheiten respektiert, dann wird das globale Abreißen sinnlos. Die Kunst des Kombinierens, teilweisen Auswechselns, Um- und Anbauens käme wieder zum Zuge.

Das ästhetische Altern wünsche ich mir natürlich dann immer noch. Aber was ich mir dazu wünschen muß, ist die entsprechende ästhetische Kultur. In einer Zeit, wo nur die Moden wechseln, wie man die Oberflächen der Gebäude als zeitlos und dem Zerfall enthoben darstellt, ist das kein aussichtsreicher Wunsch, aber er ist nicht zu unterdrücken. Die endlosen Granitfassaden heute sind so steril und langweilig wie die makellosen Aluminiumfassaden vorgestern oder die perfekten Glasfassaden in Paris.

Es sollte endlich auch möglich sein, Freiräume für Improvisation bereitzuhalten. Die Handwerkelei früherer Zeiten ist historisch weggearbeitet. Jetzt stehen wir einer Welt definitiver Lösungen gegenüber, DIN-genormt und TÜV-geprüft bis in die letzte Schraube. Zufälle werden ebenso ausgeschlossen wie die Fähigkeiten der Menschen, sich mit wenigem einzurichten und sich etwas einzufallen zu lassen. Während sich die Lebensumstände immer schneller ändern, werden unsere Umgebungen immer starrer.

Das kann man nicht unendlich so weitertreiben. Kurzlebigkeit kennen wir nur als Verschleißproduktion, also unter dem Schein ewiger Haltbarkeit. Das nötige Korrelat zu einer Architektur des Alterns wäre improvisierte Architektur, die die Kurzlebigkeit will und zeigt, und die sich damit, wie die alternde, mit unserem schnell vergehenden Leben solidarisch zeigte.

Ich weiß, daß es sich in solchen solidarischen Umgebungen erfreulicher leben läßt.