Zeitschrift: Centrum : Jahrbuch Architektur und Stadt

Herausgeber: Peter Neitzke, Carl Steckeweh, Reinhart Wustlich

Band: - (1996)

Artikel: "Wo Ordnung herrscht, entsteht Wohlbefinden" : Die alte Stadt, der moderne Städtebau und das öffentliche Leben

Autor: Bruyn, Gerd de

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1072787

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: 12.01.2026

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

Gerd de Bruyn

„Wo Ordnung herrscht, entsteht Wohlbefinden"

Die alte Stadt, der moderne Städtebau und das öffentliche Leben

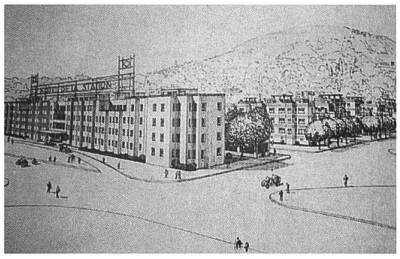
Seit den sechziger Jahren wird in den westlichen Industrienationen die Zerstörung der urbanen Umwelt und des öffentlichen Stadtraumes von kritischen Zeitgenossen mit schöner Regelmäßigkeit beklagt und analysiert. Die Analysen gleichen sich, während der Gründe immer mehr werden, auf die *The Fall of Public Man*[1] in den europäischen und nordamerikanischen Städten zurückgeführt werden kann. Als wichtigste Ursache wird genannt, daß das genuine Planungsmodell der Moderne – die in Funktionen gegliederte Stadt – den öffentlichen Raum als kommunikativen Handlungsraum abgeschafft habe.[2] Hinzugefügt wird neuerdings: in Komplizenschaft mit dem Zweiten Weltkrieg; die Bomben machten Tabula Rasa mit den alten Städten, und die modernen Planer hatten endlich genügend Platz, ihre Visionen einer nach Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Verkehr streng geordneten Stadt zu realisieren.[3] Diese räumte der Entfaltung öffentlichen Lebens keine Chancen ein und begünstigte stattdessen den motorisierten Individualverkehr, der sich nach Maßgabe des technischen Fortschritts ungehindert ausbreiten konnte.

Er scheint mir so richtig wie fragwürdig, dieser insbesondere an die Adresse der ‚Charta von Athen' gerichtete Vorwurf, ihre Urheber und Jünger hätten das urbane Leben aus unseren Städten verbannt und seien mit ihren Vorstellungen von aufgelockerten und gegliederten Siedlungsräumen einem letztlich antistädtischen Impuls aufgesessen. Ein Vorwurf, der zumeist mit der Behauptung einhergeht, die ‚alte Stadt' wäre ein Hort vitaler öffentlicher Aktivitäten gewesen. Der Wunsch nach der goldenen Vergangenheit ist offenbar so mächtig, daß es kaum jemandem auffällt, wie beliebig der Begriff der alten Stadt von Kritikern des modernen Städtebaus verwendet wird. Darüber hinaus scheint niemandem die Frage in den Sinn zu kommen, warum denn die modernen Planer und Architekten ein Interesse daran gehabt haben sollten, die Bedeutung gut funktionierender öffentlicher Räume zu mißachten und aus ihren Planungsmodellen auszuklammern? Aus welchem Grund hätten gerade sie, die doch mit großem Engagement daran gegangen waren, die sozialräumlichen Mißstände der Stadt des 19. Jahrhunderts zu beheben, ausgerechnet deren größten Vorzug, das urbane Leben, abschaffen wollen?

Die Frage ist nicht so leicht zu beantworten, und man muß argwöhnen, daß der Versuch einer Antwort ebenso diejenigen ins Unrecht setzen wird, die ‚der' alten Stadt eine funktionierende Öffentlichkeit andichten, wie diejenigen, die mit der modernen Planung den langsamen Tod der Städte beschleunigen halfen. Nicht ist in Abrede zu stellen, daß überall dort, wo von einem allmählichen Absterben die Rede ist, zuvor etwas Lebendiges existiert haben muß. Die Annahme wird daher nicht falsch sein, daß der öffentliche Raum selbst unserer nordalpinen, ‚düsteren' Metropolen einst das bunt-bewegte Bild munteren Markttreibens und dicht bevölkerter Straßen bot. Doch wann genau war dies der Fall? Wohl kaum in der Stadt des 19. Jahrhunderts. In ihr – Leonardo Benevolo nennt sie „post-liberal"[4] – sollte ja gerade die Unüberschaubarkeit und politisch schwer kontrollierbare ‚Lebendigkeit' mittelalterlicher Stadtviertel abgeschafft werden.

Der Barrikadenbau, an dem sich 1830 im revolutionären Paris Violett-Le-Duc und im aufständischen Dresden im Mai 1849 Gottfried Semper beteiligt hatten, fand sein ureigenes Terrain im Straßengewirr alter Stadtviertel, wo Artillerie nicht zum Einsatz kommen konnte.[5] Um dem ein Ende zu bereiten, um die Innenstädte besser kontrollieren zu können und zugleich den Anforderungen des modernen Verkehrs anzupassen, stülpte sich die „post-liberale" Stadt „über die aus früheren Zeiten stammende Stadtanlage mit der Tendenz, diese zu zerstören: Aus den ursprünglichen Straßen machte sie Durchgangsstraßen und schaffte die Bereiche ab, die früher sowohl öffentlich als auch privat genutzt wurden; vor allem aber galten ihr die einzelnen Bauten als beliebig austauschbare Objekte, die je nach Interessenlage abgerissen oder umgebaut, versetzt oder vom Grundriß her verändert werden konnten, zum Beispiel zur Verbreiterung von Straßen."[6]

Ausgenommen hiervon waren allein die wenigen bedeutenden Monumente der Vergangenheit, die ein Stadtbild über lange Zeiträume hinweg geprägt hatten. Die modernen Architekten, die am liebsten die alten Städte im ganzen abgeschafft hätten, dachten sich also nichts Neues aus, als sie in der ‚Charta' festlegten, daß Gebäude, „wenn sie der Ausdruck einer früheren Kultur sind und [...] einem allgemeinen Interesse entsprechen", als „Erbgut der Menschheit" erhalten werden sollten.[7] Le Corbusier hatte diesen Grundsatz schon 1925 im ‚Plan Voisin' befolgt, der den Abriß des Pariser Stadtzentrums bis auf wenige historische Monumente vorsah und es von Grund auf neu gestaltete. Allerdings hatte sich die Begründung solcher Visionen gegenüber den Planungszielen der „post-liberalen" Stadt fundamental geändert: Der Abriß alter Viertel sollte nicht länger den



Tony Garnier, Une Cité industrielle (1904–1917). Die Wohnstadt, aus: Tony Garnier, Die ideale Industriestadt, Tübingen 1989

Profitinteressen Einzelner dienen, sondern die Lebensbedingungen der gesamten Stadtbevölkerung verbessern.

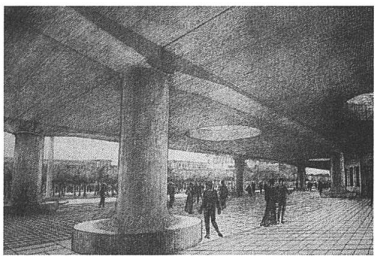
Der in Deutschland leider nur diskontinuierlich geführte städtebautheoretische Diskurs macht es notwendig, immer wieder auf die bekannte Tatsache hinzuweisen, daß bereits die „post-liberale“ und nicht erst die moderne Planung alte Städte nach rationalem Kalkül umgestaltete. Doch handelte es sich hierbei um eine Planungsrationalität, die vor allem der *privaten Produktion der Stadt* den nötigen Freiraum verschaffen wollte und gegen Ende des Jahrhunderts mit sogenannten Zonenbauverordnungen den Versuch startete, die Städte nach Wohn-, Misch- und Fabrikvierteln neu zu sortieren.

Die europäischen Metropolen des 19. Jahrhunderts entwickelten sich unter dem Gesetz der Rentabilität; dem Paris des Barons Haussmann nacheifernd, depravierten sie zu großen Baustellen, wo „ein schöner ästhetischer Anblick zu einer außergewöhnlichen Erfahrung wurde“[8]. Aber auch das Leben in den Straßen und Häusern, das bis dahin von der Verschränkung der privaten mit der öffentlichen Sphäre geprägt war, verlor seinen Ereignischarakter. Das „post-liberale“ Stadtmodell zog strenge Grenzen zwischen Privatheit und Öffentlichkeit, aber auch zwischen Wohnen und Arbeiten. Gearbeitet wurde zunehmend in Fabriken, Werkstätten, Büros und Kanzleien, die von den Wohngegenden – Villenvierteln oder tristen Mietskasernen – weit entfernt lagen. Öffentliche Veranstaltungen und Feste wanderten zunehmend in die Opernhäuser, Theater, Tanzpaläste und Salons ab, währenddessen den Straßen nurmehr die Funktion zukam, anonyme Passantenströme durch Innenstädte zu dirigieren, die sich tagtäglich veränderten, permanent wuchsen und ihren Bewohnern immer fremder wurden.

Auf diese Weise verstärkte sich der Eindruck des Chaotischen und Ungeplanten. Hierauf reagierend, haben die modernen Städtebauer Entwicklungen, die sich gleichsam unter der Hand vollzogen, bewußt machen, kontrollieren und in ein systematisches Planungshandeln integrieren wollen. Zugleich sollte der soziale Wohnungsbau zu einem Hauptbetätigungsfeld der Architekten emanzipiert werden. Die Formensprache, die im Zusammenhang mit den neuen Bau- und Planungsaufgaben entwickelt wurde, war zwar revolutionär, nicht aber die Idee der Funktionstrennung. Diese gehörte bereits zur städtischen Realität des 19. Jahrhunderts, bevor aus ihr eine moderne Planungsideologie gestrickt wurde. Hierzu mußte die Trennung von Wohnen, Arbeiten, Verkehr und Freizeit nur noch konsequent mit modernen hygienischen und sozialen Forderungen verbunden werden. Dieser Arbeit unterzog sich als erster der Franzose Tony Garnier, der 1917 unter dem Titel *Une Cité industrielle* die erste, streng nach Funktionen gegliederte sozialistische Stadtutopie vorlegte.[9]

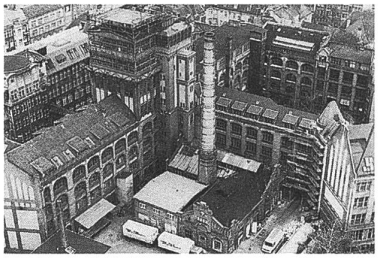
In der *Cité* sind Industrie- und Wohnviertel weiträumig auseinandergerissen worden. Für die eigentliche „Wohnstadt“ forderte Garnier, jedes noch so kleine Zimmer solle von außen belichtet und belüftet sein und jedes Schlafzimmer müsse wenigstens ein Fenster nach Süden haben.[10] Mit dieser Anordnung war der stickig-dunkle Mietskasernenhinterhof, der die Arbeiterviertel der Industriestadt des 18. und 19. Jahrhunderts geprägt hatte, aus der Welt der Utopie geschafft. Zudem provozierte die Forderung nach gleichwertigen Belichtungsverhältnissen in allen Wohnungen einen redundanten, geometrischen Stadtgrundriß, der Le Corbusier die bewundernden Worte abnötigte: „Wo Ordnung herrscht, entsteht Wohlbefinden. Durch eine glückliche Parzellierung gewinnen selbst die Arbeiterviertel hohe architektonische Bedeutung. All dies als Folge des Grundrisses.“[11]

Fraglos war es ein autoritärer Charakter, der Wohlbefinden nur dort attestieren wollte, wo strenge städtebauliche Ordnung herrscht und ein geradezu diktatorischer Planungswille die idealstädtische Lebenswelt bis ins Detail ausgestaltet hatte. Garnier hatte es Le Corbusier vorgemacht, daß ein einzelner dem Wahn erliegen kann, eine komplette Stadt aus einem Guß zu erschaffen. Indessen macht sein Vollständigkeitswahn nur um so deutlicher, daß der Versuch einer lückenlosen Planung unsere Aufmerksamkeit insbesondere auf das lenkt, was fehlt. Interessanterweise ist in der *Cité* der Mangel dort am spürbarsten, wo wir nach den Ausdrucksformen öffentlichen Lebens Ausschau halten. Nicht etwa, daß Garnier sich nicht um Sportanlagen und Kulturbauten gekümmert hätte. Doch leistet ja die kollektive Organisation öffentlichen Lebens in dafür vorgesehenen, abgegrenzten Bezirken durchaus ihren Beitrag zur Verödung des öffentlichen Stadtraumes. Hinzu kommt, daß in der Wohnstadt der *Cité* Cafés, Bistros, Geschäfte und Marktplätze fehlen. Derart entleert vom marktwirtschaftlichen Mikrokosmos öffentlichen Lebens war natürlich die Stadt des 19. Jahrhunderts nicht gewesen. Die modernen Stadtutopien aber, auch wenn sie nicht sozialisti-



Tony Garnier, Une Cité industrielle (1904–1917). Öffentliche Wandelhalle des großen Versammlungssaalgebäudes, aus: Tony Garnier, Die ideale Industriestadt, Tübingen 1989

schen Zuschnitts waren, wollten von der Eckkneipe und dem Tante-Emma-Laden nichts mehr wissen. Warum?
Die Gründergeneration der modernen Architektur hatte die Erfahrung gemacht, daß ein nach liberalistischen Prinzipien reduziertes Planungshandeln in Kumpanei mit der zunehmenden Beschlagnahmung des Stadtraumes durch Privatinteressen das öffentliche Leben zerstört und dem Kommerz überantwortet. Im Grunde stand man vor einer ähnlichen Situation, wie wir sie heute in unseren Städten wieder vorfinden. Auf den entfesselten Kapitalismus reagierte man damals mit zwei entgegengesetzten Konzepten. Das eine besagte: Wenn schon die private Produktion der Stadt auf dem Programm der Zivilisationsgeschichte steht, dann soll sie möglichst allen Bürgern zugute kommen. Das aber bedeutete, daß auch unterprivilegierten Bevölkerungsschichten die Chance zum Rückzug in eine geschützte, menschenwürdige Privatsphäre eröffnet werden mußte.
Dies war durchaus sozial fortschrittlich gedacht. Denn was heutzutage in Diskussionen um den Bedeutungswandel des öffentlichen Raumes gern unterschlagen wird, ist die Tatsache, daß die einstige Belebung innerstädtischer Straßen und Plätze nicht nur dem Umstand zu verdanken war, daß dort früher der Anteil der Wohnbevölkerung wesentlich höher ausfiel. Ausschlaggebend war ebenso, daß ein Großteil der Menschen in derart beengten Wohnverhältnissen vegetieren mußte, daß der öffentliche Raum die Funktion eines Ausweich- und Ergänzungsraumes erhielt. Platznot drängte die Massen auf die Straßen, und es war darum klar, daß die Schaffung ausreichenden Wohnraums notwendigerweise zu einem Funktionsverlust des öffentlichen Stadtraumes führen mußte. Wichtiger als die Gestaltung urbaner Plätze schien darum den modernen Planern die Ausweisung großzügiger Grünflächen zu sein, die der Stadt der Zukunft ein gesundes Klima und ihren Bürgern genügend Naherholungsraum bieten sollten.
‚Privatisierungsstratege‘ und Gesundheitspolizist in diesem Sinne war zweifellos Le Corbusier, der sich das moderne Individuum eher kontaktscheu und weitgehend frei von sozialen Bindungen vorstellte. Sein Menschenbild orientierte er folgerichtig am Eremiten. Dessen Weltflucht und Selbstgenügsamkeit führte zur Projektion einer Gesellschaft moderner Solipsisten, die in ‚Wohnmaschinen‘ nach dem Vorbild mittelalterlicher Klosteranlagen mit dem Lebensnotwendigen versorgt und derart in ihrer Autonomie bestätigt werden. Die Vision einer ‚Ville contemporaine pour 3 millions d'habitants‘ führte folgerichtig zur systematischen Vernachlässigung städtischer Öffentlichkeit. Was auch hätten sich die wortkargen Einsiedler des 20. Jahrhunderts dort zu sagen? Le Corbusiers Stadtmodell war der Versuch einer globalen Entpolitisierung der modernen Gesellschaft. Ihr Schicksal legte er in seine eigenen Hände und in die der technisch-wissenschaftlichen Eliten. Das Wissen um deren Rolle im Nationalsozialismus erübrigt jeden weiteren Kommentar.
Das andere Konzept stammt von Bruno Taut, der die kapitalistische Großstadt durch eine sozialistische Gartenstadtidylle ersetzen wollte. Wie Tony Garnier hoffte er darauf, daß die bürgerliche Gesellschaft durch eine proletarische ersetzt werden könne, die nicht in egoistische Einzelinteressen zerfällt, sondern von sozialer Solidarität zusammengehalten wird. Tauts ‚Stadtkrone‘ schuf das Symbol der neuen Gemeinschaft, die öffentliches Leben und geschwisterliche Kommunikation als Einheit praktizieren sollte.
Doch im Bild des solidarischen Gartenstadtkollektivs zerrinnt die Idee urbaner Öffentlichkeit ebenso wie in Le Corbusiers radikaler Zuspitzung der Privatisierung von Stadt und Gesellschaft. Urbanität entsteht nun einmal nicht in gemeinschaftlichem Handeln, sie erstickt darin.
Vermögen wir heutzutage in den Stadtmodellen der Moderne kaum noch anderes zu erkennen als Antizipationen unserer trostlosen Innenstädte, so haben ihre Urheber in ihnen den Sieg einer ordnungs- und sinnstiftenden Planungsvernunft gesehen, die gegenüber dem Chaos der alten Stadt nur Vorzüge zu haben schien. Tatsächlich gaben ja die menschenunwürdigen Lebensverhältnisse, die in der alten Stadt vorherrschten, wenig Anlaß zu glauben, daß sich dort eine Bevölkerungsmehrheit wohlfühlen konnte. Faszinierend erschienen an der Stadt des 19. Jahrhunderts allenfalls die Riten der Entfremdung und deren neue Kultstätten. Hierzu gehörten in erster Linie die großen Warenhäuser und Passagen. Es ist nicht ohne Ironie, daß heutzutage ausgerechnet sie als Beispiele von Urbanität und funktionierenden öffentlichen Räumen angeführt werden. Im letzten Jahrhundert war die kritische Intelligenz noch ganz anderer Meinung. Sie machte die Erfahrung: Je mehr sich die Einkaufsstraßen mit Menschen füllten, desto mehr sank deren Interesse am öffentlichen Leben.
Wie auch sollte man sich an Orten heimisch fühlen können, die von rastlosen Passantenströmen und flüchtigen Blickkontakten beherrscht wurden? Nur wenige wußten die



Berlin-Kreuzberg, Werkstatthinterhöfe von 1906, aus: Mark Girouard, Die Stadt, Frankfurt/M./ New York 1987

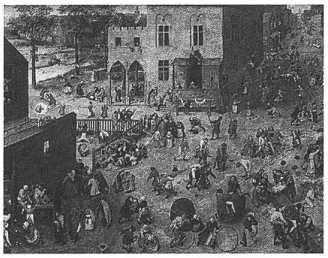
Antwort: durch Provokation. Walter Benjamin erinnert in seinem Baudelaire-Buch daran: „Um 1840 gehörte es vorübergehend zum guten Ton, Schildkröten in den Passagen spazieren zu führen. Der Flaneur ließ sich gern sein Tempo von ihnen vorschreiben. Wäre es nach ihm gegangen, so hätte der Fortschritt diesen pas lernen müssen.“[12] Indessen, der Fortschritt lernte ihn nicht und beschleunigte noch sein innerstädtisches Tempo, das im motorisierten Individualverkehr des 20. Jahrhunderts einen vorläufigen Höhepunkt erlebte. Haben auch erst die modernen Planer den Slogan der autogerechten Stadt geprägt, so hat doch die post-liberale Stadt bereits jene Konditionierungen bewirkt, die dazu führten, daß aus Großstädtern überzeugte Autofahrer werden konnten.

Die entfremdeten Lebensverhältnisse in den Metropolen des 19. Jahrhunderts betrafen nicht nur das Industrieproletariat, sie prägten ebenso die Existenz der bürgerlichen Schichten. Freilich mit völlig anderen Auswirkungen. Um hierüber Genaueres zu erfahren, muß man nur eine der zahlreichen Großstadtkritiken der damaligen Zeit zu Rate ziehen. Beispielsweise Georg Simmels Essay *Die Großstädte und das Geistesleben*, der über die „unbarmherzige Sachlichkeit“ der Geldwirtschaft reflektiert, die das großstädtische Leben durchdrungen und in ein „übersubjektives Zeitschema“ gezwungen habe. „Pünktlichkeit, Berechenbarkeit, Exaktheit“, heißt es dort, verdrängten alle „irrationalen, instinktiven, souveränen Wesenszüge und Impulse“ und führten zu höchst unpersönlichen Interaktionsformen, die in spezifischer Weise in der „Blasiertheit“ der Großstädter zum Ausdruck kommen. Diese Blasiertheit sei die Reaktion auf eine Welt, in der die qualitativen Unterschiede der Dinge und der Menschen nivelliert sind. Der Großstadtmensch versuche dem zu begegnen, indem er sich seinerseits unempfindlich mache gegen das Individuelle und Persönliche. Dieser Verhaltensimpuls aber schlage sich in seinen Umgangsformen als „Reserviertheit mit dem Oberton versteckter Aversion“[13] nieder.

Frei von den Ressentiments romantischer Großstadtfeindschaft und der ihr innewohnenden Massenphobie, bescheinigte Simmel dem Leben in der Metropole, es gewähre dem Einzelnen das Gefühl persönlicher Handlungsspielräume gerade inmitten der Menschenmenge: „Denn die gegenseitige Reserve und Indifferenz [...] werden in ihrem Erfolg für die Unabhängigkeit des Individuums nie stärker gefühlt, als in dem dichtesten Gewühl der Großstadt, weil die körperliche Nähe und Enge die geistige Distanz erst recht anschaulich macht.“[14] Allerdings: Der Preis der bisweilen zum Kosmopolitismus gesteigerten Freiheitserfahrung ist hoch. Ihn zahlen Großstädter mit dem Verlust sozialer Nähe und persönlich geprägter Kontakte, einem Verlust, der mit der Ausprägung gesteigerter Individualisierungswünsche kompensiert wird.

Die Realität der „post-liberalen“ Stadt, die geprägt war durch den Kapitalismus, durch die Erfahrung technokratischer Verstandeskälte und sozialer Distanz, regte die Väter der modernen Soziologie dazu an, sich mit den zu ihrer Zeit vorherrschenden Rationalisierungsprozessen in Wirtschaft und Gesellschaft auseinanderzusetzen. Die Versachlichung der menschlichen Beziehungen wurde zu einem dominanten Thema der Gesellschaftswissenschaften – und nicht jene von Toleranz und Aufgeschlossenheit getragene Interaktionsform, die mit dem Schlagwort Urbanität verbunden und rückblickend auf den öffentlichen Raum der Stadt des 19. Jahrhunderts projiziert wird. Die These, die ich hieraus ableiten möchte, klingt gleichwohl widersprüchlich. Zum einen besagt sie, daß schon in der Stadt des 19. Jahrhunderts der Bestand an funktionierenden öffentlichen Räumen rapide abnahm und daß die „alte Stadt“ schon aus diesem Grunde schwerlich als Vorbild zur Rekonstruktion urbaner Öffentlichkeit taugt. Und zum anderen, daß wir aus dem spezifisch städtischen Charakter der „post-liberalen“ Metropolen dennoch weit mehr über das Phänomen urbaner Öffentlichkeit lernen können als vom modernen Städtebau und seinen Kritikern. Versuchen wir diesen Widerspruch aufzulösen.

Geht man von Max Webers Definition der Stadt als Marktort aus[15] und akzeptiert darüber hinaus die These von Hans Paul Bahrdt, derzufolge der Markt „die früheste Form einer Öffentlichkeit im soziologischen Sinn“ sei[16], dann ist das öffentliche Leben so alt wie die okzidentale Stadt. Wenn aber von einer modernen urbanen Öffentlichkeit die Rede sein soll, dann müssen noch andere Kriterien erfüllt sein. Vor allem, daß Fremde unvermittelt als Individuen aufeinandertreffen und miteinander Kontakt aufnehmen können, ohne durch ihre Zugehörigkeit zu bestimmten sozialen Gruppen identifizierbar zu sein. Und: daß es der rationalen Interaktion einander unbekannter Individuen gestattet sein muß, sich unabhängig vom örtlichen Marktgeschehen über den gesamten öffentlichen Stadtraum auszubreiten. Hierzu muß natürlich eine Stadt groß genug



Öffentlicher Raum im ausgehenden Mittelalter?, Pieter Bruegel d. Ä., Die Kinderspiele (1560)

sein, damit auch für die Bewohner und nicht nur für Stadtbesucher ausreichende Möglichkeiten bestehen, in ungewohnte, befremdliche Situationen hineinzugeraten. Urbane Öffentlichkeit muß stets so anonym sein, daß niemand sich aus ihr ausgeschlossen fühlt und auch niemand umstandslos ausgrenzbar ist. Ihre Qualität liegt nicht im gemeinschaftlichen Handeln, sondern darin, fremde Menschen und abweichendes Verhalten zu integrieren.

Erst von der Großstadt des 19. Jahrhunderts ließ sich lernen, daß in der Öffentlichkeit die Versachlichung zwischenmenschlicher Beziehungen so weit gehen muß, bis bei den Akteuren jener Grad an Reserviertheit erreicht ist, der konstitutiv ist für das, was Bahrdt „unvollständige Integration“[17] nennt. Urbane Öffentlichkeit darf nicht mit Formen spontanen und solidarischen Handelns verwechselt werden, die einer Situation sozialer Kontrolle entspringen. Wenn denn überhaupt das Urbane mit kleinstädtischen Verhaltensweisen zu beschreiben ist, dann ausschließlich durch solche, die, durch bestimmte architektonische Umstände begünstigt, in den großstädtischen Kontext einsickern konnten.

Nachbarschaftliche Kontakte entstehen allein dort, wo es in Gestalt überschaubarer und verkehrsgeschützter Orte – umgeben von ansehnlichen Häusern, kleinen Läden, Straßencafés usw. – ein Ambiente gibt, das die Bewohner aus ihren Häusern zu locken vermag. Solche Situationen sind es zumeist, die als Positivbeispiele angeführt werden, wenn über die Gestaltung und Erhaltung des öffentlichen Raumes diskutiert wird. Unterschätzt werden darf dabei aber nicht, daß moderne Urbanität vor allem Resultat jener von Georg Simmel beschriebenen großstädtischen Reserviertheit ist, die aus „interesselosem Wohlgefallen“ am Anderen Toleranz übt und so dem Fremden die Chance bietet, sich in eine tendenziell anonymisierte Stadtbürgerschaft zu integrieren.

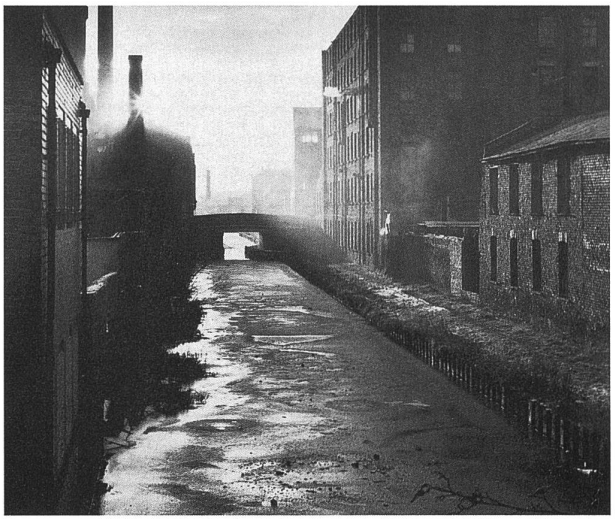
Die „post-liberale“ Stadt hatte zwar damit begonnen, intakte öffentliche Räume zu zerstören, jedoch zugleich den Städtern jenes Distanzverhalten antrainiert, das den besten Nährboden für kosmopolitisches Bewußtsein abgibt. Freilich wächst im metropolitanen Nahkampf potentieller Kosmopoliten stets auch das Gefühl gegenseitiger Aversion. Der öffentliche Stadtraum hat daher die Aufgabe, die Gemüter zu beruhigen und reichlich Gelegenheiten zu spontanen und persönlichen Kontakten zu geben. Da sich dem Großstädter inzwischen mehr als genug Möglichkeiten bieten, seinen distanzierten Habitus zu professionalisieren, sollte vermehrt für Situationen gesorgt werden, die ihn aus seiner Reserve locken.

Wie das Pendel der Versachlichung der Kommunikation auf der einen Seite zur Entfremdung der Lebensverhältnisse ausschwingt, so auf der anderen Seite zur Toleranz und damit zur Humanisierung einer Gesellschaft, die durch Rassismus und Xenophobie ständig bedroht ist. Die Stadtöffentlichkeit hat darum an der Integration unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen mitzuwirken. Doch handelt es sich hierbei nicht um eine „nachhaltige“ Integration, da sie durch denselben Effekt gefährdet ist, durch den sie zustande kommt: durch die Reserviertheit ihrer Akteure. Diese birgt die stete Gefahr in sich, in bloßes Desinteresse umzuschlagen. Großstädtische Toleranz und Indifferenz sind das Resultat einer gleichsam porösen Sozialität. Und genau hieraus, daß die Auflösung der sozialen Bindungen bereits in der „post-liberalen“ Stadt die Voraussetzung *und* die Zerstörung moderner Öffentlichkeit mit sich brachte, erklärt sich der Widerspruchscharakter meiner These.

Das Zusammenspiel von Autonomie und Verantwortungslosigkeit ist dem öffentlichen Großstadtleben wesentlich. Aus der nur schwer präzisierbaren Aufgabe, hier ein Gleichgewicht zu schaffen, erklärt sich der Affront weiter Kreise gegen das urbane Öffentlichkeitsmodell. Auch linken Architekten war es in hohem Maße suspekt, zumal die in den Großstädten praktizierte Toleranz einer Politik, die zu zwei Weltkriegen geführt hatte, keinen nennenswerten Widerstand entgegenzusetzen wußte. Aus diesem Grund wollten die Utopisten dem öffentlichen Leben etwas zurückgewinnen, was in der „post-liberalen“ Großstadt immer nur eine Ausnahme gewesen war: das Erlebnis emanzipativer Kollektivität. Indem sie ihre Stadtvisionen für ideale Gemeinschaften entwarfen, sprachen sie dem Nutzen großstädtischer Öffentlichkeit ihr Mißtrauen aus.

Die Städte des 19. Jahrhunderts sind die Geburtsstätten der modernen Architekten gewesen, die sich als ihre unbotmäßigen Kinder gebärdeten. Das Prinzip Sachlichkeit sollte für die Zukunft gerettet und gegen seinen Verursacher, die moderne kapitalistische Geldwirtschaft, gewendet werden. Versachlichen wollte man nunmehr die proletarischen Lebensbedingungen, um sie einem höheren Lebensstandard zuführen zu können. Hierzu legten die modernen Architekten ihre ‚Blasiertheit‘ ab und beschäftigten sich mit Entwurfsaufgaben, die der Baukunst bis dahin nicht zugerech-

net worden waren. Geholfen wurde so der Masse der Armen und durch den Krieg obdachlos Gewordenen. Endlich wurde auch ihnen eine Privatsphäre zuerkannt – jedoch einzig und allein in streng normierter Form.
Wir stehen heute in der Gefahr, den sozialen Auftrag, den sich die modernen Architekten und Stadtplaner zu Anfang des Jahrhunderts gaben, an dessen Ende ganz aus den Augen zu verlieren. Wer sich aber streitbar gegen das Vergessen stemmt, muß darauf achten, daß seine Solidarität mit den Opfern des entfesselten Kapitalismus nicht zu Lasten des Projekts einer urbanen Öffentlichkeit geht, die Schutz- und Erlebnisraum toleranter Begegnungen zwischen einander fremden Menschen, Meinungen und Verhaltensweisen ist. Solidarisches Handeln *und* demokratische Öffentlichkeit sind die Eckpfeiler einer Gesellschaft, die allein dem, was die Zukunft uns an Problemen noch bringen wird, zu trotzen vermag.



Manchester im 19. Jahrhundert. Blick auf einen verdreckten Industriekanal, aus: Mark Girouard, Die Stadt, Frankfurt/M./New York 1987

Anmerkungen

1 Titel der Originalausgabe (1974) von Richard Sennetts Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität, Frankfurt am Main 1983
2 Hilpert, Thilo, Die funktionelle Stadt: Le Corbusiers Stadtvision. Bedingungen, Motive, Hintergründe, Bauwelt Fundamente, Bd. 48, Braunschweig 1978, vgl. S. 286–290
3 Gutschow, Niels, und Barbara Klain, Vernichtung und Utopie. Stadtplanung Warschau 1939-1945, Hamburg 1994, vgl. S. 13–19
4 Benevolo, Leonardo, Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S. 813–888
5 Bruyn, Gerd de, Die deutsche Revolution, die Reichsverfassungskampagne und die Rolle Bakunins, Sempers und Wagners beim Dresdner Mai-Aufstand, in: Michael Bakunin, Gottfried Semper, Richard Wagner und der Dresdner Mai-Aufstand 1849, hg. von der Friedrich-Ebert-Stiftung Bonn 1995, vgl. S. 7–24
6 Benevolo, a.a.O., S. 822
7 Hilpert, Thilo (Hg.), Le Corbusiers 'Charta von Athen'. Texte und Dokumente. Kritische Neuausgabe, Bauwelt Fundamente, Bd. 56, Braunschweig 1984, S. 151
8 Benevolo, a.a.O., S. 828
9 Garnier, Tony (1917), Die ideale Industriestadt. Une Cité industrielle, Tübingen 1989
10 Garnier, a.a.O. S. 14 f.
11 Le Corbusier, 1922: Ausblick auf eine Architektur, Bauwelt Fundamente, Bd. 2, Gütersloh/Berlin 1969, S. 52
12 Benjamin, Walter (1939), Das Paris des Second Empire bei Baudelaire. Der Flaneur, in: W. Benjamin, Gesammelte Schriften, Bd. I.2, Frankfurt am Main 1974, S. 556 f.
13 Simmel, Georg (1903), Die Großstädte und das Geistesleben, in: ders., Das Individuum und die Freiheit, Berlin 1987, S. 198
14 Simmel, a.a.O., S. 200
15 Weber, Max (1921), Die nichtlegitime Herrschaft (Typologie der Städte), in: ders., Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriß der verstehenden Soziologie, hg. v. J. Winckelmann, Zweiter Halbbd., Köln und Berlin 1964, S. 924
16 Bahrdt, Hans Paul (1961), Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau, Reinbek bei Hamburg 1961, S. 38
17 Bahrdt, a.a.O., S. 39–43