

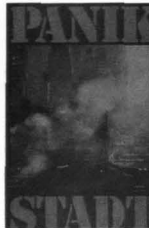
„1. Bericht vom Fliegen
 Zu der Zeit, wo die Menschheit
 Anfang sich zu erkennen
 Haben wir Flugzeuge gemacht
 Aus Holz, Eisen und Glas
 Und sind durch die Luft geflogen...
 Tausend Jahre fiel alles von oben nach unten
 Ausgenommen der Vogel.
 Selbst auf den ältesten Steinen
 Fanden wir keine Zeichnung
 von irgendeinem Menschen, der
 Durch die Luft geflogen ist.
 Aber wir haben uns erhoben.

2. Der Sturz

Unsere Flugzeuge wurden besser
 Wir flogen höher und höher
 Das Meer war überwunden
 Schon waren die Berge niedrig.
 Uns hatte erfaßt das Fieber
 Des Städtebaus und des Öls.
 Unsere Gedanken waren Maschinen und
 Die Kämpfe um die Geschwindigkeit.
 Wir vergaßen über den Kämpfen
 Unsere Namen und unser Gesicht
 Und über den geschwinden Aufbruch
 vergaßen wir unseres Aufbruchs Ziel.“

Bertolt Brecht, 1929

Das vorangestellte Zitat aus Bertolt Brechts „Badener Lehrstück vom Einverständnis“ enthält sprachlich verdichtet die kritische Infragestellung des Fortschritts. Eines Begriffs, der im 18. Jahrhundert seine neuzeitliche Ausprägung erfährt, der im 19. Jahrhundert sich mit Wissenschaft, Wirtschaft und Technik verbündet und zu Ende desselben zu jenem Giganten heranwächst, dessen gleichwohl zerstörerische Macht Brecht in unserem Jahrhundert deutlich erkennt und zum Thema des gesellschaftskritischen Badener Lehrstücks macht. Von ihm zu uns reicht wie ein langer Schatten die Auseinandersetzung um den Fortschritt. Sie hat sich in den vergangenen Jahren verstärkt und verschärft vor allem in denjenigen Ländern, wo die Erfahrungen der modernen Industriegesellschaften der vergangenen Jahrzehnte offengelegt haben, daß sie in zunehmendem Maße von einer immer komplexer werdenden, vor allem aber ambivalenten Technik abhängen, deren negative Auswirkungen immer deutlicher werden. Wo das „Schreckenspanorama einer weltweiten Gefährdung allgemeiner Lebensinteressen“ die Perspektive der Zukunft am Ausgang des 20. Jahrhunderts ist, wird verständlich, warum der zur Jahrhundertwende triumphierende Fortschritt, „der Stolz



und die Hoffnung der zivilisierten Menschheit“, nicht mehr nur zum Gegenstand von Skepsis und Kritik einzelner gerät, sondern grundsätzlich zur Disposition gestellt wird.

Die kulturelle Infragestellung des Fortschritts findet sich widerspiegelt in der Auseinandersetzung um die gegenwärtige und zukünftige Gestalt der Stadt. Als die gestaltgebende Kraft findet hier sich die Architektur in einem Sog von Kritik, als sie in der Rolle der stofflichen und gedanklichen Trägerin derselben Fortschrittsidee gleichermaßen die Traditionslinie jenes okzidental Rationalismus fortführt, welcher unter dem Eindruck vor allem der Ereignisse der beiden Weltkriege dieses Jahrhunderts einer kritischen Prüfung¹ unterzogen wurde. Hier stammt die grundsätzlichste, gleichzeitig den heutigen Stand der gesellschaftlichen Diskussion um den Fortschritt widerspiegelnde Kritik von dem Philosophen Jürgen Habermas. Mit Blick auf die Stadt findet er die geschichtsphilosophisch schwerwiegende These von der Ambivalenz aufklärerischen Denkens in ihrer gegenwärtigen Verfassung bestätigt. In dem Vortrag „Moderne und postmoderne Architektur“, der bezeichnenderweise in seinem Buch mit dem Titel „Die neue Unübersichtlichkeit“ aufgenommen wurde, zeichnet Habermas das Bild von der Stadt, die unter dem Diktum ökonomischer und administrativer Sachzwänge zum Schnittpunkt nur noch rein funktionaler Zusammenhänge geworden ist und deren Bewohner vor der formalen und funktionalen Abstraktheit ihrer Architekturen, den deformierten, weil sinnentleerten Stadträumen in die Scheinwelt stilistisch austauschbarer Stadtkulissen fliehen. Den Prozeß der „Einbettung [der Stadt] in abstrakte Systeme“ sieht er so weit fortgeschritten, daß jede ästhetisch-gestalterische „Übersetzung“ der Lebenswelt „in eine sinnfällige Präsenz“ ausgeschlossen bleiben muß. Von hier bis zur grundsätzlichen Infragestellung der Stadt ist es nur ein geringer gedanklicher Schritt, den Habermas mit folgenden Worten vollzieht: „Nach einem Jahrhundert der Kritik an der Großstadt“, so dieSchlußargumentation, „nach einem Jahrhundert zahlloser, immer wieder enttäuschter Versuche, die Städte im Gleichgewicht zu halten, Citys zu retten, den städtischen Raum in Wohnquartiere und Geschäftsviertel, Industrieanlagen und Grünviertel, private und öffentliche Bereiche zu gliedern, bewohnbare Satellitenstädte zu bauen, Slumquartiere zu sanieren, den Verkehr sinnvoll zu kanalisieren usw., drängt sich die Frage auf, ob nicht der Begriff der Stadt selbst überholt ist.“²



Die grundsätzliche Frage, die so gestellt nach dem zukünftigen Bestand der modernen Stadt fragt, ist im Lichte dieser Betrachtung die nach der Art der Verknüpfung des Schicksals der Stadt mit der

geschichtsbildenden Kraft der Idee des Fortschritts. Der folgende fragmentarische Versuch einer Antwort möchte Auskunft geben über das Ausmaß und die Art der Wechselbeziehung von Stadt und Fortschritt, vor allem aber über die zukünftige Richtung des Weges, den ein neugedachter Fortschrittsbegriff der Bildung des menschlichen Habitat zuweist.

Die Unterwerfung der Stadt unter das Prinzip „Fortschritt“

Zuerst, wie stehen die Stadt und der Fortschritt zueinander? Wie vollzog sich jener „geschwinde Aufbruch“, die Vermählung der historischen Stadt mit der jugendlichen Idee des Fortschritts?

Die industrielle Revolution, die bekanntlich ohne die Revolution in der Wissenschaft und ohne jene in der Wirtschafts- und Staatstheorie nicht zu denken ist, führte zur Revolution der Stadt. Eine Revolution, die nicht nur das Gesicht der alten Stadt radikal veränderte, sondern ohne alle Präzedenz und wie aus dem Nichts jene Stadt hervorbrachte, die man an ihrer englischen Wiege die „Coketown“ nannte. Sie ist die erste moderne Stadt.



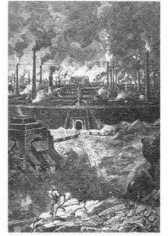
Dem deutschen Architekten Karl Friedrich Schinkel und dem französischen Staatsmann Alexis de Tocqueville, deren persönliche Aufzeichnungen wertvolles Zeugnis geben vom industriellen Aufbruch, verdanken wir eindrückliche Berichte von den Anfängen dieser modernen Stadt, von ihrem Entstehen vor dem Hintergrund des aufklärerischen Wirkens von Wissenschaft und Technik und des Glaubens an die freien Kräfte der Wirtschaft.



Im Jahr 1826 reist Karl Friedrich Schinkel zusammen mit seinem Freund, dem Ingenieur Peter W. Beuth, zu den „Wundern neuerer Zeit“ nach England. Neben den zahlreichen Skizzen und Beschreibungen technischer Novitäten, die Schinkel als interessierten Beobachter der Frühphase der industriellen Revolution zeigen, finden sich auch dessen Bemerkungen zur Lage der großen englischen Fabrikstädte und ihrer Arbeiterschaft, die ihn als kritischen Mann und dem Goetheschen Denken verwandt ausweisen. Nur mit wenigen Worten geht Schinkel auf die neue Fabrikenwelt ein. Sie macht auf ihn einen „schrecklich unheimlichen Eindruck“, und die vom Rauch der vielen Schlotte geschwärzten „ungeheuren Baumassen“ aus rotem Backstein, die „ohne alle Architektur und für das nacktste Bedürfnis“ errichtet wurden, verbieten es dem standesbewußten Schinkel, sich mit dieser Welt anzufreunden. „Höchst traurig der Anblick einer solchen englischen Fabrik-

stadt, nichts was das Auge erfreut. Einige Gänge in der tristen Stadt, wo es viel Armut gibt, überzeugen mich, dass für mich hier nichts zu finden ist.“³ Mit diesen Zeilen wendet sich Schinkel von der modernen Industriestadt ab.

Neun Jahre später führt die Reise den Franzosen Alexis de Tocqueville, den man den „Montesquieu des 19. Jahrhunderts“ nennt, zu derselben „tristen Stadt“ Manchester, von der zuvor Karl Friedrich Schinkel berichtet hatte. Aus seinen „Notizen von einer Reise nach England“⁴ des Jahres 1835 entnehmen wir Tocquevilles Bild „der neuen Welt der Industrie“, das kaum kontrastreicher hätte gezeichnet werden können. Unermeßlicher Reichtum steht unermeßlichem Elend gegenüber, „hier ist der Sklave, dort der Herr“, notiert Tocqueville, „dort findet sich Reichtum einiger weniger, hier das Elend der großen Zahl.“ Spiegelbildlich zur sozialen und gesellschaftlichen Verfassung dieser Stadt stehen den „herrlichen Steinpalästen“ der Industrie das „übelriechende Labyrinth“ der Elendsviertel gegenüber. „Auf dem Gipfel der Hügel“, führt er genauer aus, „erheben sich dreißig oder vierzig Fabriken. Mit ihren sechs Stockwerken ragen sie hoch in die Luft. Ihr unabsehbarer Bereich kündigt weithin von der Zentralisation der Industrie. Um sie herum sind gleichsam willkürlich die erbärmlichen Behausungen der Armen verteilt... Zwischen ihnen liegt unbebautes Land, das nicht mehr den Reiz ländlicher Natur hat, ohne schon die Annehmlichkeiten der Stadt zu bieten.“ Die moderne Stadt erscheint in der weiteren Beschreibung vor dem Auge des Lesers als ein ohne alle Regeln und willkürlich wucherndes Gebilde, das allein dem Willen „einer gewinnsüchtigen Bevölkerung“ gehorcht. „Nirgendwo haben die Grundwaage des Geometers und das Band des Feldmessers ihre Arbeit verrichtet“, alles widerspiegelt, so das Resümee Tocquevilles, „das Bild eines hastigen und noch nicht vollendeten Werkes.“



Das Doppelgesicht des Fortschritts

Soweit die kurzen Auszüge aus den Reiseberichten von Schinkel und Tocqueville zum neuen, real existierenden Phänomen der Industriestadt, die auf ganz unterschiedlichen Ebenen angesiedelt sind. Schinkel, das ist deutlich zu erkennen, argumentiert als standesbewußter Architekt und Städtebauer, der in der modernen Stadt weder einen geeigneten Gegenstand einer raschen nutzbringenden architektonischen Analyse noch den eines möglichen architekturtheoretischen Diskurses⁵ erkennt. Tocqueville dagegen argumentiert als Staatsmann und als der Gesellschaftswissenschaftler, der in den sozialen Auswüchsen und im physisch erlebbaren Chaos der

modernen Stadt den desolaten Zustand der Gesellschaft diagnostiziert.

Gleichermaßen aber zeichnen sie sich durch ihre fortschrittskritische Position aus, wo sie die erbarungslose Unterwerfung der alten wie der neuen Stadt unter das präzedenzlose Prinzip Fortschritt registrieren. Mit ihren Berichten, die ihre Ablehnung und Skepsis gegenüber den wissenschaftlich-technischen und industriellen Phänomenen der industriellen Frühphase als etwas noch nie Dagewesenem, noch nie Erlebtem dokumentieren, verweisen sie deutlich auf den Grundzug der Ambivalenz dieses Fortschritts, der „spiegelbildlich“ der Gestalt der modernen Stadt inhärent zu sein scheint. Mit der Feststellung nämlich, wonach „das eigentliche Problem der Geschichte die Ungleichheit der Fortschritte in den verschiedenen Bestandteilen der gesamten menschlichen Bildung“ darstelle, hatte Friedrich Schlegel bereits im Jahr 1785 implizit auch das Problem der Ambivalenz oder „Doppelgesichtigkeit“ des Fortschritts angesprochen. Mit Beginn der Industriellen Revolution war man sich generell des Problems bewußt geworden, daß „jeder neue Fortschritt der Zivilisation [ist] zugleich ein neuer Fortschritt der Ungleichheit“ zu beinhalten vermag, oder anders formuliert, daß ein mit dem wissenschaftlich-technischen und industriellen Fortschritt einhergehender zivilisatorischer Gewinn mit einem sittlichen und kulturellen Verlust bezahlt zu werden verlangte. Praktisch äußerte sich das recht deutlich in der unterschiedlichen Bewertung der Bereiche von Wissenschaft, Wirtschaft und Technik: Zeigte man sich einig in der Bewertung dieser Leitsektoren des Fortschritts als geschichtliches Agens, so gespalten fand man sich mit Blick auf die neu entstehende, moderne Stadt. Ihr haftet, wie die Berichte Schinkels und Toquevilles dokumentieren, dasselbe Stigma der Doppelgesichtigkeit an, den eben der Fortschritt trägt. Zum Ausdruck kommt dies, um noch einmal auf Tocquevilles Bericht zurückzukommen, in dessen Beschreibung der modernen, aus zwei entgegengesetzten, jedoch auch komplementären Kräften sich bildenden Stadt. In ihrer Gestalt erkennt er den Geist der Aufklärung wie den des Fortschritts, der ihn zu der folgenden, ohne Zweifel sarkastischen Bemerkung am Schluß seines Reiseberichts veranlaßt:

„Inmitten dieser stinkenden Kloake“, schließt Tocqueville seine Beschreibung der modernen Welt der Industrie, „hat der große Strom der menschlichen Industrie seine Quelle, von hier aus wird er die Welt befruchten. Aus diesem schmutzigen Pfuhl fließt das reine Gold. Hier erreicht der menschliche Geist seine Vollendung und hier seine Erniedrigung; hier vollbringt die Zivilisation ihre Wunder, und hier wird der zivilisierte Mensch fast wieder zum Wilden...“⁶

Friedrich Engels' Bericht von „der neuen Welt der Industrie“

Von einem der erbittertesten Kritiker der Folgen der industriellen Revolution, von Friedrich Engels, stammen die Beschreibungen, die dem Phänomen der modernen Stadt am genauesten nachgehen. Wie wir wissen, handelt es sich bei Friedrich Engels um keinen kurzen Besucher der englischen „Welt der Industrie“. Zur selben Zeit, in der sein Buch „Zur Lage der arbeitenden Klassen in England“ entsteht, arbeitet er als Mitglied der Fabriksleitung in der Zweigniederlassung der väterlichen Firma Ermen und Engels in Manchester. Die persönlichen Erfahrungen, die darin enthalten sind, geben nicht nur die kritische soziale Lage wie die dramatische Verfälschung der Stadt im Sinne Schinkels und Tocquevilles zur Jahrhundertmitte wieder, sie vermitteln darüber hinaus auch jene Eindrücke, die die moderne, dem Fortschritt verpflichtete Stadt dem Auge des Besuchers bietet. Engels Faszination der „Wunder der Zivilisation“, der Zeichen des technisch-wissenschaftlich- und wirtschaftlichen Fortschritts, dem auch er erliegt, kommt beim Besuch der Hauptstadt des Inselreiches, London, zum Ausdruck.



„So eine Stadt wie London“, schreibt er, „wo man stundenlang wandern kann, ohne auch nur an den Anfang des Endes zu kommen, ohne dem geringsten Zeichen zu begegnen, das auf die Nähe des platten Landes schließen ließe, ist doch ein eigen Ding. Diese kolossale Zentralisation, diese Anhäufung von dritthalb Millionen Menschen auf einem Punkt hat die Kraft dieser dritthalb Millionen ver Hundertfacht; sie hat London zur kommerziellen Hauptstadt der Welt erhoben, die riesenhaften Docks geschaffen und die Tausende von Schiffen versammelt, die stets die Themse bedecken. Ich kenne nichts Imposanteres als den Anblick, den die Themse darbietet, wenn man von der See nach London Bridge hinauffährt. Die Häusermassen, die Werften auf beiden Seiten, besonders von Woolwich aufwärts, die zahllosen Schiffe an beiden Ufern entlang, die sich immer dichter und dichter zusammenschließen und zuletzt nur einen schmalen Weg in der Mitte des Flusses freilassen, einen Weg, auf dem hundert Dampfschiffe aneinander vorüberschießen – das alles ist so großartig, so massenhaft, daß man gar nicht zur Besinnung kommt und daß man vor der Größe Englands staunt, noch ehe man englischen Boden betritt.“⁷ Aber Engels' Schrift zeichnet sich nicht durch diese Beschreibung „der Wunder der Zivilisation“, sondern vor allem durch die Beschreibung „der Opfer, die alles das gekostet hat“ aus. Opfer, die, wie er schreibt, „man erst später



entdeckt“, die aber in der „kommerziellen Hauptstadt der Welt“, London, und noch viel krasser in der „ersten Fabrikstadt der Welt“, Manchester, sichtbar für alle zu Tage treten. „Es ist in der Tat ein monströser Zustand“, lautet Engels' Resümee. „Die höchsten Genüsse, welche die körperliche Gesundheit, geistige Anregung, unschuldigere Sinnenfreuden gewähren können, in unmittelbarer Berührung mit dem härtesten Elend! Reichtum, von seinen glänzenden Salons herab lachend bei den ungekannten Wunden des Mangels! Freude, unbeußt aber grausam verhöhrend den Schmerz, der dort unten stöhnt! Alle Gegensätze im Kampf, alle im Widerstreit...“⁸

Die moderne Stadt, die also ihr Entstehen der Vermählung mit dem Bund von der Wissenschaft, Wirtschaft und Technik als den Garanten der Idee des Fortschritts verdankt, hat, folgt man der Beschreibung Engels, an der Mitte des Jahrhunderts nichts von dem verloren, was sie zu Beginn auszeichnete. Der Charakter der Ambivalenz als ihr Grundzug tritt als jene Schlegelsche „Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen“ noch unverhüllter zu Tage. Unverändert stehen sich danach einzelne wenige Reiche einer verelendenden Masse im Marxschen Begriff „antagonistisch“ gegenüber, stehen glanzvolle Paläste und „vorsichtiges Raffinement moderner Stadtbaukunst“ einer „unordentlichen, aller vernünftigen Baukunst hohnsprechenden Zusammenwürfelung“ in den Arbeitervierteln gegenüber. Vollzieht sich unter dem magischen Schlagwort „Fortschritt“ ohne Planung und rasant die Umwandlung der großen Stadt in Produktionsstätten der Industrie, wachsen „nach allen Seiten ins Unermessene“ die Arbeiterstädte, versteinern und verdichten sich unter der ungeheuren Zuwanderung vom Land bis auf den letzten Zoll die Stadtzentren⁹, durchziehen die moderne Stadt die Trennungslinien zwischen den gesellschaftlichen Klassen.

Die Stadt am Scheideweg

Ist man sich zur Jahrhundertmitte im Lager der Kritik und auch in dem des Fortschritts hinsichtlich aller Probleme der großen Stadt, die sich im Zuge der Industriellen Revolution aus der räumlich-strukturellen und gesellschaftlichen Umgestaltung bis hierher und dergestalt gezeigt haben, einig, so gehalten zeigt man sich mit Blick auf die Wege, die man zur Lösung der bedrückenden, mit sozialer Sprengkraft versehenen Probleme der Stadt begehen möchte. Versucht man die prinzipiellen Lösungsversuche zu benennen¹⁰, die seit der Mitte des 19. Jahrhunderts unternommen wurden, um die soziale als die eine Seite und die städtische Frage als die Kehrseite ein und derselben Medaille in den Griff zu bekommen, so findet man drei grundsätzlich verschiedene Lösungswege für die Stadt am Scheide-

weg: den Weg der sozialen Revolution, den des technisch-instrumentellen Fortschritts und jenen der baukünstlerischen Tradition.

Der Weg der sozialen Revolution

Friedrich Engels, der, wie wir gesehen haben, sehr präzise die Lage der großen Stadt an der Mitte des Jahrhunderts beschreibt und analysiert, gibt eine gleichermaßen präzise Auskunft darüber, wie die Probleme der Stadt nach seiner Meinung gelöst werden sollten. Er tut dies in seiner Schrift „Zur Wohnungsfrage“ aus dem Jahr 1872, die gleichzeitig die Antwort auf die drei Jahre zuvor zum selben Thema von dem „Bourgeoisozialisten“ Dr. Emil Sax vorgelegten Schrift „Die Wohnungsverhältnisse der arbeitenden Classen und ihre Reform“ darstellt. An die Stelle der praktischen Vorschläge von Sax, die Engels als „Moralpredigten“ abqualifiziert, da diese die „ehernen Gesetze der bürgerlichen Gesellschaft“ unangetastet lassen, setzt er die soziale Revolution als Vorbedingung für die Lösung der Wohnungsfrage und als Teil der umfassenderen Lösung der Marxschen Idee der „Vermählung von Stadt und Land“.



„Die Wohnungsfrage ist erst dann zu lösen, wenn die Gesellschaft weit genug umgewälzt ist, um die Aufhebung des von der jetzigen kapitalistischen Gesellschaft auf die Spitze getriebenen Gegensatzes von Stadt und Land in Angriff zu nehmen. Die kapitalistische Gesellschaft, weit entfernt, diesen Gegensatz aufheben zu können, muß ihm im Gegenteil täglich mehr verschärfen... Es findet also das Gegenteil statt von dem, was Herr Sax behauptet: nicht die Lösung der Wohnungsfrage löst zugleich die soziale Frage, sondern erst durch die Lösung der sozialen Frage, d.h. durch die Abschaffung der kapitalistischen Produktionsweise, wird zugleich die Lösung der Wohnungsfrage möglich gemacht. Die Wohnungsfrage lösen wollen und die modernen großen Städte erhalten wollen, ist ein Widersinn.“¹¹ Das der Kernpunkt der Replik Friedrich Engels auf den bürgerlichen Vorschlag der Rettung der Stadt, die ihm bestenfalls als Ort der sozialen Revolution dienlich sein kann.

Der Weg des technisch-instrumentellen Fortschritts

Der Weg der Reform, den das bürgerliche Lager zur Mitte des Jahrhunderts zur Rettung von Stadt, Staat und Gesellschaft einschlägt, wird, wie wir im Fall Dr. Sax gesehen haben, von Friedrich Engels nicht nur mit Spott, sondern mit dem Argument der Unvereinbarkeit bürgerlicher Zielsetzungen abgelehnt. Konkret erscheinen ihm die Vorschläge von

Sax, die die Gründung von technisch optimal ausgestatteten Arbeiterkolonien neben den Städten¹² vorsehen, als völlig unzureichend und, wie er sagt, als „nur ein lahmer Versuch, wieder in die 'Region der Ideale' emporzufliegen.“ Und überhaupt, so Engels, „kein Kapitalist hat ein Interesse daran, solche Kolonien anzulegen.“¹³

Engels irrte. Der Triumphlauf, den der technisch-wissenschaftliche und wirtschaftliche Fortschritt seit der Mitte des Jahrhunderts für jedermann sicht- und erfahrbar¹⁴ genommen hatte, bestimmte in der Zukunft den bürgerlichen Weg der Reform entscheidend. Dieser nämlich zielte, nicht nur im Sinne von Marx und Engels auf den Ausgleich von Stadt und Land durch deren „Vermählung“, sondern vor allem und ganz im Sinne von Dr. Emil Sax auf die unlösbare „Vermählung“ der Stadt mit diesem Fortschritt von Wissenschaft, Wirtschaft und Technik.

Maßgeblich für diese „Vermählung“ wurde eine jener Persönlichkeiten, die wie einige andere Männer den wissenschaftlichen, wirtschaftlichen und technischen Fortschritt seit Beginn des Jahrhunderts verkörperten: der Ingenieur Reinhard Baumeister. Als ordentlicher Professor der Ingenieur-Wissenschaften am Karlsruher Polytechnikum schuf er das Planungsinstrumentarium für die Neu- und Umgestaltung der modernen Stadt in eine technisch und sozial funktionierende Stadt. Aufgrund seiner naturwissenschaftlich-technischen Ausbildung und pragmatischen Denkweise hatte der Ingenieur Baumeister wie seine Mitstreiter des bürgerlichen Lagers die Ursachen der „sozialen Frage“ in der ausstehenden technischen Lösung der Wohnungs-, Verkehrs- und Bodenfrage erkannt und dementsprechend im Jahr 1874 jene Thesen¹⁵ formuliert, die in der Folgezeit¹⁶ technisch präzisiert, gesetzlich fundiert und institutionell

sanktioniert das Bild der großen Städte revolutionieren sollte. „Gute Pläne, richtige Grundsätze zur Wahrung des öffentlichen Interesses, im Übrigen freie Entfaltung der privaten Kräfte und Neigungen“¹⁷, lautete die einfache Maxime Baumeisters, die die „städtische Frage“ nicht nur lösen helfen, sondern ganz allgemein die zukünftige Entwicklung der großen Stadt als einen „lebenden und wachsenden Organismus“ in die „bestmöglichen Bahnen“¹⁸ lenken sollte. Dazu machte Baumeister die Schaffung eines „ganz neuen Netzes von Verkehrslinien“ und eine daraus sich ergebende mögliche „rasche und billige Verbindung zwischen der Stadt und ihren Vororten“¹⁹ zur Voraussetzung einer „unbegrenzten Erweiterungsfähigkeit“ der modernen Städte: „Die Stadt dehnt sich aufs Land aus, das Land wird zur Stadt...“²⁰ Daraus, so erwartete Baumeister, ergäbe sich neben dem entscheidenden Ausgleich des Gefälles zwischen der



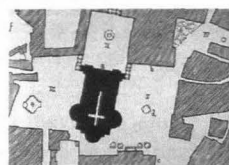
Stadt und dem Land eine Ordnung im Innern und jenes konkret angestrebte „weiträumige und gesunde Wohnen“ draußen, das den hygienischen Anforderungen an „Licht und Luft, weiträumigen Bauen, mäßigen Höhen, großen Höfen u. dergl.“²¹ genügte. Um dieses Ziel praktisch zu erreichen, sollte ein umfassender Rahmenplan zuallererst die Hauptverkehrswege und die funktionale Gliederung der Stadt in die „drei Abtheilungen...Industrie-, Geschäfts- und Wohnbezirke“²² planerisch und gesetzlich verbindlich festlegen. Eine regional gegliederte „Zonenbauordnung“ sollte die Art und das Maß der Nutzung, die Bauhöhe und Baudichte, kleinere, „dem Bedürfnis der näheren Zukunft“ entsprechende lokale Bebauungspläne sollten – wo notwendig auch unter Zuhilfenahme eines „schneidigen Expropriationsgesetzes“²³ Haussmannscher Prägung – die Umlegung und Parzellierung des Baulandes seitens der Gemeinde und die eigentliche Bebauung durch private Investoren regeln. Wie detailliert auch immer dieses Planungsinstrumentarium von Baumeister konzipiert wurde, um die einzelnen Planungsschritte verbindlich zu begleiten, sollte die „Zukunftstadt“ in keinem Fall „in eine ganz genau vorgeschriebene Form hineingezwängt“ werden, um die Entwicklung „ungeahnter Verkehrsmittel und Industrieformen, neuer Sitten des Lebens und Wohnens...auf die fernste Zukunft“²⁴ offenzuhalten.



Diese offene „Grundstruktur einer 'Stadtplanung im Regelkreis'“²⁵, wie Gerhard Fehl sie nannte, die Reinhard Baumeister in theoretischer Hinsicht zusammen mit seinem wichtigsten Mitstreiter Joseph Stübben bis zum Beginn des Wilhelminischen Zeitalters zur Reife bringt, bildet die Grundlage jener abstrakt-technischen Strategie der bürgerlichen Reform, die mit Beginn der 90er Jahre die große Stadt ganz im Zeichen einer nunmehr prävalenten Fortschritts- und Zukunftseuphorie in ihren festen Griff nimmt.

Der Weg der baukünstlerischen Tradition

Als einen Beitrag zur „städtischen Frage“ möchte sich die 1889 in Wien erscheinende Schrift des Architekten Camillo Sitte verstanden wissen, deren Titel „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“²⁶ auf die Programmatik verweist, mit der für einen künstlerischen Städtebau und gegen eine technisch-funktionale Stadtplanung zu Felde gezogen wird. Trotz der Anerkennung, die Sitte dem „modernen [technischen] Städtebau“ in der Vorrede seiner Streitschrift mit



Blick auf die Erleichterungen und Verbesserungen des täglichen Lebens zollt, bildet der Satz, wonach „in technischer Beziehung [...] tatsächlich viel, in künstlerischer Hinsicht aber fast nichts geleistet“²⁷ wurde, den Ausgangspunkt seines Plädoyers für die Rückkehr zur vorindustriellen, der Tradition verpflichteten Stadt. Es ist ein Weg der Tradition, der sich dem wissenschaftlich-technischen und wirtschaftlichen Fortschritt verweigert, dagegen zweierlei will: mit Blick auf die Architektur und die Stadt die künstlerische Wiederbelebung des Städtebaus, mit Blick auf die Gesellschaft die Wiedereinsetzung der „Aristokratie des Geistes“. Das bedarf einer zweifachen Erläuterung.

Zunächst, was versteht Sitte konkret unter „modernem Städtebau“? Ein Städtebau, bei dem unter dem Primat von Ökonomie und technischer Rationalität sich die Stadt „ins Maßlose dehnt“, wo „Riesendimensionen...den Rahmen alter Kunstformen zersprengen“, wo „die Plätze und Straßen größer und breiter, die Gebäude höher und umfangreicher“ werden und „kaum mehr künstlerisch gegliedert werden können“²⁸. Wo andererseits „die Schönheiten des Städtebaues geradezu hektakombenweise abgeschlachtet werden“, wo „fortwährende Demolierungen“²⁹ die Stadt entstellen, wo schematisches Planraster und „abstrakte, inhaltleere Planungen“ die „kunstlosen, langweiligen Neustädte“³¹ an der Peripherie schaffen. Sitte dagegen³² setzt auf den Städtebau als Kunstwerk. Aus der Analyse mittelalterlicher Platzanlagen und Straßensystemen italienischer und deutscher Städte leitet er die ästhetischen Gesetze ab, die zur symphonischen Gesamtwirkung der Stadt führen sollen. „Es müssen“, schreibt Sitte, „unbedingt die Werke der Vergangenheit studiert und an Stelle der verlorenen Kunstüberlieferung die theoretische Erkenntnis der Gründe gesetzt werden, weshalb die Anlagen der Alten so vortrefflich wirken. Diese Ursachen der guten Wirkung müssen als positive Forderungen, als Regeln des Städtebaus hingestellt werden, nur das kann uns tatsächlich vorwärtshelfen, wenn es überhaupt noch möglich sein sollte.“³²

Sitte setzt also, wie er schreibt, vor allem auf die „gute Wirkung“ einer so inszenierten³³, städtischen „Symphonie“. Damit ist der zweite, der gesellschaftliche Aspekt der Streitschrift berührt, der der gewandelten Einstellung gegenüber Wissenschaft, Technik und Rationalität. Ihre gefeierte Stimme, der „Rembrandtdeutsche“ Julius Langbehn, faßte diese Stimmung im Jahr 1890, dem Datum des Erscheinens seines Werks, folgendermaßen zusammen: „Das Interesse an der Wissenschaft und insbesondere an der früher so populären Naturwissenschaft vermindert sich neuerdings in weiten Kreisen der deutschen Welt; es vollzieht sich ein merklicher Umschwung in der betreffenden allgemeinen Stimmung...man durstet nach Synthese. Wir stehen jetzt an der Wendung einer neuen Epoche.“

Die Herrschaft... der gegenwärtigen und sich zeitweilig allmächtig dünkenden Wissenschaft neigt sich dem Ende zu.“³⁴ An die Stelle der Wissenschaft setzt Langbehn den Genius der Künstler. Sie versprechen nicht nur die Erfüllung der ersehnten „Synthese“ durch die Kunst, sie versprechen auch „die Erlösung von dem papiernen Zeitalter; sie verkünden eine Rückkehr zur Farbe und Lebensfreudigkeit, zur Einheit und Feinheit, zur Innigkeit und Innerlichkeit.“³⁵ An die Stelle der herrschenden „rein materiellen und mechanischen Weltanschauung“ setzt er folglich die „organisch-schöpferische.“ Denn, „Organismus gilt mehr als Mechanismus...Organismus läßt für Schablone keinen Platz und für Mechanismus nur soviel als diesem zukommt: nämlich einen untergeordneten; dadurch ist der Wissenschaft, der Kunst, der Bildung von heute ihre Bahn vorgeschrieben: nämlich ab vom Mechanischen und hin zum Organischen.“³⁶ In diesem Geist steht die Schrift Camillo Sittes. Die Befolgung seiner Grundsätze eines künstlerischen Städtebaus versprechen diese Erlösung jedem Städtebauer. Erlösung vom „Lineal“, vom „Reißbrett“, von den „schnurgeraden Fluchten“, von der „beängstigenden Nüchternheit und labyrinthartigen Vernichtung“³⁷ durch das „leidige Blocksystem“: „Moderne Systeme! – Jawohl! Streng systematisch alles anzufassen und nicht um Haaresbreite von der einmal aufgestellten Schablone abzuweichen bis der Genius totgequält und alle lebensfreudige Empfindung im System erstickt ist, das ist das Zeichen unserer Zeit“³⁸, das ist das Kennzeichen „unseres mathematisch abgezielten modernen Lebens, in dem der Mensch förmlich selbst zur Maschine wird...“³⁹



„Wohin gehen wir?“

Von den drei gesellschaftlichen Wegen, die zurückliegend betrachtet wurden und die sich alle auf die moderne Stadt bezogen, haben jene prinzipiellen Lösungsansätze überdauert, die über die konkrete Lösung der „städtischen Frage“ letztlich die Lösung der „sozialen Frage“ anstrebten. Überdauert haben diese bis auf den heutigen Tag und in einer ganz speziellen Weise: Alternierend überlagerte oder verdrängte die Position Sittes, also die des „Stadtbaukünstlers“ und „Volkserziehers“, die Position Baumeisters, also die des Stadtplaners und Vertreters eines wissenschaftlich-wirtschaftlichen und technischen Fortschritts und umgekehrt; standen sich in der modernen Geschichte der Stadt Tradition und Fortschritt als scheinbar immer möglich zu beschreitende Wege der Stadt antithetisch gegenüber. Jedoch nur scheinbar. Denn wo immer in der Geschichte der Stadt dieses und des vergangenen

Jahrhunderts diese sich wie gleiche Brüder gegenüberstanden, es erwies sich die Position Reinhard Baumeisters als die des technischen Städtebaus und des von außen in die Architektur hineinprojizierten Fortschritts als die mächtigere.

Demonstrierten nicht Heinrich Tessenow in Hellaerau, Hendrik Petrus Berlage in Amsterdam, Kay Fisker in Kopenhagen, Joze Plecnik in Ljubljana oder Giovanni Muzio in Mailand, um nur einige Namen und Orte zu nennen, praktisch mit ihrem Werk, Friedrich Ostendorf oder Charles Unwin von seiten der Theorie für einen traditionellen, vor allem konkreten Städtebau nach Sittes Muster in einer Zeit, in der ihre Antithese, der Fortschritt das abstrakt-technische Antlitz der modernen Großstadt formte?

Stand die Stadt tatsächlich am Scheideweg, als nach dem 2. Weltkrieg im Darmstädter Gespräch⁴⁰ des Jahres 1951 Martin Heidegger die Ursache der „Heimatlosigkeit“ des Menschen im Verlust des konkreten Ortes erkannte, Egon Eiermann als Befürworter eines bedingungslosen Fortschritts dagegen dem internationalen Forum die Überführung der Stadt in den globalen Raum empfahl? Oder als Aldo Rossi, kaum zwei Dekaden später, wieder jede Architektur ausschließlich mit Blick auf die Stadt zu denken beschwor⁴¹, Leon Krier⁴² zur vorindustriellen Stadt zu marschieren befahl, Robert Venturi⁴³ dagegen zu jener nachindustriellen Stadt der Zeichen?

Sie stand es nicht mehr.

Denn, wie Brecht schrieb, waren „über den geschwinden Aufbruch“ und die „Kämpfe um die Geschwindigkeit“ auch „unsere Gedanken zu Maschinen“ geworden. Waren mit derselben Totalität, mit der die Zukunft in den Kategorien der Maschine als moderner Metapher von Wissenschaft, Wirtschaft und Technik gedacht wurde, auch die Städte diesem von Rationalität geprägten Fort-



schriftsgedanken unterworfen worden. Wählte man hier fortan die technische, die wissenschaftliche und voran die wirtschaftliche Lösung und glaubte man über das reibungslose und bloße Funktionieren der Städte die mahnende Stimme der Opposition überhören zu können. Bis zu dem Punkt, der in unserer Zeit liegt, wo die gesellschaftliche Fortschrittskritik unüberhörbar geworden ist und als möglicher Widerstand⁴⁴ gegen diese Art technisch-funktionalen Städtebaus in die Architektur einzudringen beginnt.

Wohin also gehen wir?

Nehmen wir die unter den Ereignissen des 2. Weltkrieges formulierte radikale These Max Horkheimers und Theodor W. Adornos ernst, die die „unaufhaltsame Regression“ als den „Fluch unaufhaltsamen Fortschritts“⁴⁵ erkannten, nehmen wir die erwähnte Kritik von Jürgen Habermas auf und glauben wir unseren eigenen Beobachtungen, die eine Erstarrung der Stadt bis hin zur Künstlichkeit in ihrem Zentrum, eine chaotische Entgrenzung bis hin zur Unkenntlichkeit an ihrer Peripherie wahrzunehmen meint, dann will es scheinen, als habe die Stadt und mit ihr die architektonische Moderne nur in der Aufnahme des gesellschaftlich freigesetzten Potentials aus der Neubestimmung des Fortschritts die Möglichkeit eines anderen Weges. Eines Weges, den die andere moderne Tradition seinerzeit vordachte und in ihrem Werk vorzeigte, der eine qualitative und quantitative Neubestimmung der Stadt nach anderen Kriterien als denen technisch-wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Kalküls vorzunehmen meint, aber die Chance für eine Renaissance der Stadt und eine in ihrem Sinne gedachte Architektur eröffnen könnte.

Verfasser:

Prof. Dr. Wolfgang Böhm
Universität Kaiserslautern

Anmerkungen:

Der Verfasser schuldet Kejoo Park und Dr. Michael Koch Dank für ihre konstruktive Kritik.

- 1 Die erste grundsätzliche Abrechnung mit dem anderen Gesicht der Aufklärung stammt ohne Zweifel von Max Horkheimer und Theodor W. Adorno. Aus dem Vorwort ihres Werkes Dialektik der Aufklärung, das im amerikanischen Exil während des 2. Weltkrieges entstand, stammen die folgenden Zeilen:
„Wir hegen keinen Zweifel“, schrieben Horkheimer und Adorno in ihrem Vorwort, „daß die Freiheit in der Gesellschaft vom aufklärenden Denken unabtrennbar ist. Jedoch glauben wir, genauso deutlich erkannt zu haben, daß der Begriff eben dieses Denkens [eines Denkens, das in den Kategorien eines wissenschaftlich-, wirtschaftlich- und technisch begründeten Fortschritts angesiedelt ist. Anm.d.V.] schon den Keim zu jenem Rückschritt enthält, der sich heute überall ereignet.“ Max Horkheimer, Theodor W. Adorno, Dialektik der Aufklärung. Philosophische Fragmente (1944), Frankfurt 1989, Vorrede, S.3.
- 2 Jürgen Habermas, „Moderne und postmoderne Architektur“, in: Die Neue Unübersichtlichkeit. Kleine Politische Schriften V, Frankfurt 1985, S.24.
- 3 Karl Friedrich Schinkel, zit. in: Alfred Frhr. von Wolzogen, Aus Schinkels Nachlaß, Berlin 1863, S.71 ff.
- 4 Alexis de Toqueville, „Die neue Welt der Industrie“ (1835), in: Alexis de Toqueville, Das Zeitalter der Gleichheit. Eine Auswahl aus dem Gesamtwerk. Hrsg.v. Siegfried Landshut, Stuttgart 1954, S.245-248. Alle folgenden Zitate zu Toqueville sind dieser Schrift entnommen.

- 5 Ein Umstand, der durchaus den Verhältnissen der Zeit entspricht, in der die moderne Industriestadt als Gesamtphänomen, als Problem, noch nicht in das gesellschaftliche Bewußtsein gedrungen ist.
- 6 Alexis de Toqueville, „Die neue Welt der Industrie“ (1835), a.a.O., S.248.
- 7 Friedrich Engels, *Die Lage der arbeitenden Klasse in England* (1845), Berlin 1974, S.89/90.
- 8 Ebd., S.98.
- 9 Diesen Prozeß beschreibt Engels genauer so: „Von der unordentlichen, aller vernünftigen Baukunst hohnsprechenden Zusammenwürfelung der Häuser, von der Gedrängtheit, mit der sie hier förmlich aneinandergepackt sind, kann man sich keine Vorstellung machen. Und es sind nicht nur die aus der alten Zeit Manchesters hinterlassenen Gebäude, die die Schuld davon tragen; die Verwirrung ist in neuerer Zeit erst auf die Spitze getrieben worden, indem überall, wo die ganze Bauart der früheren Epoche noch ein Fleckchen Raum ließ, später nachgebaut und angeflickt wurde, bis endlich zwischen den Häusern kein Zoll breit Platz blieb, der sich noch hätte verbauen lassen.“ Ebd., S.90.
- 10 Vgl.: Gerhard Fehl, „Stadtbaukunst contra Stadtplanung. Zur Auseinandersetzung Camillo Sittes mit Reinhard Baumeister“, in: *Stadtbauwelt* 65/1980.
- 11 Friedrich Engels, *Zur Wohnungsfrage* (1872), Frankfurt 1974, S.55.
- 12 Die Arbeiterkolonien sollten nach Emil Sax mit „Wasserleitung, Gasbeleuchtung, Luft und Warmwasserheizung, Waschküchen, Trockenstuben, Badekammern und dergleichen“, mit „Kleinkinderbewahranstalt, Schule, Betsaal (!) Lesezimmer, Bibliothek..Wein- und Bierstube, Tanz- und Musiksaal in allen Ehren“ ausgestattet werden. Emil Sax, *Die Wohnungszustände der arbeitenden Classen und ihre Reform* (1869), zit. nach: Friedrich Engels, *Zur Wohnungsfrage*, a.a.O., S.55.
- 13 Ebd., S.55.
- 14 Außer Zweifel steht zur Jahrhundertmitte der Fortschritt von Wissenschaft, Wirtschaft und Technik, der in den „Wundern der Mechanik und der Staatswirtschaftskunde“ für alle konkret erfahrbar ist und, so beispielsweise Andrew Ure, „bei noch weiterem Wachstum der große Beförderer und Träger der Zivilisation zu werden verspricht.“ Vgl: Gustav Goldbeck, „Technik als geschichtliche Macht im 19. Jahrhundert“, in: Wilhelm Treue, Kurt Mauel (Hrsg.), *Naturwissenschaft, Technik und Wirtschaft im 19. Jahrhundert.*, Göttingen 1976. S.207-220.
- 15 Reinhard Baumeister, „Thesen über Stadterweiterungen“, in: *Deutsche Bauzeitung*, 67/1974, S.265.
- 16 Zu nennen sind die Schriften: Reinhard Baumeister, „Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung“, Berlin 1876 und der Abdruck des Vortrags „Moderne Stadterweiterungen“, in: *Deutsche Zeit- und Streit-Fragen*, Flugschriften zur Kenntnis der Gegenwart, Hamburg 1886.
- 17 Reinhard Baumeister, *Stadt-Erweiterungen in technischer...*, a.a.O., S.V.
- 18 Reinhard Baumeister, „Moderne Stadterweiterungen“, in: *Deutsche Zeit- und Streit-Fragen*, Flugschriften zur Kenntnis der Gegenwart, Hamburg 1886, S.3.
- 19 Ebd., S.15.
- 20 Reinhard Baumeister, *Stadt-Erweiterungen in technischer...*, a.a.O., S.11
- 21 Reinhard Baumeister, „Moderne Stadterweiterungen“, a.a.O., S.19.
- 22 Ebd., S.12.
- 23 Ebd., S.20
- 24 Ebd., S.29.
- 25 G.Fehl, „Stadtbaukunst contra Stadtplanung. Zur Auseinandersetzung Camillo Sittes mit Reinhard Baumeister“, in: *Stadtbauwelt* 65/1980, S.453.
- 26 Camillo Sitte, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Wien 1889. Reprint der 4.Auflage von 1909, Braunschweig 1983.
- 27 Ebd., Vorrede.
- 28 Ebd., S117.
- 29 Ebd., S.118.
- 30 Ebd., S.149.
- 31 In seinem 10. Kapitel schränkt Camillo Sitte, das muß gerechterweise gesagt werden, den Wert seiner ästhetischen Grundsätze ein. Er schreibt: „Es [das 'leidige Baublocksystem' des modernen Städtebaues, Anm. d.V.] ist das einfach eine Erscheinung, welche...an sich nicht wegdekretiert werden kann, am allerwenigsten durch bloße ästhetische Erörterungen. Ebd., S.118.
- 32 Ebd., S.139.
- 33 Obwohl Sitte im Zusammenhang der Darlegung der Antithese des Malerischen und Praktischen im Städtebau dem Begriff der „Bühnenarchitektur“ durchaus positiv gegenübersteht, so schränkt er doch auch hier selbst ein. Er schreibt: „Kann man aber Zufälligkeiten, wie sie die Geschichte im Laufe der Jahrhunderte ergab, am Plane eigens erfinden und konstruieren? Könnte man denn an solcher erlogenen Naivität, an einer solchen künstlichen Natürlichkeit wirkliche, ungeheuchelte Freude haben? Gewiß nicht.“ Ebd., S.123.
- 34 Julius Langbehn, *Rembrandt als Erzieher. Von einem Deutschen* (1890), Leipzig 1925, S.46.
- 35 Ebd., S.46.
- 36 Ebd., S.130.
- 37 Camillo Sitte, *Der Städtebau...*, a.a.O., S.115.
- 38 Ebd.,S.101.

39 Ebd., S.117.

40 Anlässlich des 50. Jahrestages der Ausstellung der Künstlerkolonie Darmstadt auf der Mathildenhöhe fand als Ergänzung zur Ausstellung „Mensch und Raum“ das sog. „Darmstädter Gespräch“ mit gleicher Thematik vom 4.-6.8.1951 statt. Deutschsprachige Philosophen (neben Martin Heidegger war Ortega y Gasset anwesend) und Architekten diskutierten dort kontrovers ihre jeweiligen „Zukunftsentwürfe“.

40 1966 erschien Aldo Rossis Buch *L'Architettura della Città*, dessen Titel sozusagen bereits die *Programmatische* der Schrift ankündigte.

41 Mit dem Slogan: „Vorwärts Kameraden, wir müssen zurück“.

42 Robert Venturi, Denise Scott, Rauch, *Complexity and Contradiction*, 19..

43 Liane Lefaivre spricht in ihrem bemerkenswerten Aufsatz „'Dirty Realism' in der Architektur. Den Stein steinern machen!“ von einer „neuen Generation von Kontextualisten“, die, so Lefaivre, „mit dem nüchternen Blick auf die Realitäten der 'Industrial City'... den modernistischen Ansatz“ der Nachkriegsarchitektur kritisch in Frage stellen. Ob diese „Kontextualisten“, zu denen Lefaivre so unterschiedliche (Star-) Architekten wie Zaha Hadid, Jean Nouvel oder Rem Koolhaas zählt, tatsächlich das kritische Potential des Widerstands besitzen, um die gesellschaftliche Fortschrittskritik in architektonische Realität mit städtebaulicher Relevanz umzusetzen, bleibt dahingestellt.

44 Liane Lefaivre, „'Dirty Realism' in der Architektur. Den Stein steinern machen!“, in: *Archithese* 1/90, S.14-21.

45 Max Horkheimer, Theodor W.Adorno, *Dialektik der Aufklärung*, a.a.O., S.42.