
Die Stadt im 20. Jahrhundert

Rezension von: Vittorio Magnago Lampugnani. Die Stadt im 20. Jahrhundert. Visionen, Entwürfe, Gebautes, Wagenbach Verlag, Berlin 2010, 2 Bände, 908 Seiten, broschiert, € 108,20.

Der Gegenstand dieses prächtigen Bildbandes ist die Stadt in ihrer architektonischen Dimension. Keineswegs, so der Autor im Vorwort, sollen dabei die zahlreichen und komplex miteinander verwickelten Einflüsse übergangen werden, die jegliches urbane Gebilde bestimmen. Doch bei allem Interesse für diese Einflüsse geht es letztlich um die Stadt als physische Erscheinung, als künstlich geformtes Artefakt, als Stück gestalteter Umwelt.

Das ist seit einigen Jahrzehnten nicht mehr selbstverständlich. Die traditionsreiche Disziplin des Städtebaus hat sich in falsch verstandenem Spezialisierungswahn aufgesplittert in Stadtplanung und Architektur. Die Erstere hat sich auf die Analyse der Zustände, auf die Erfüllung der Verkehrsanforderungen und die Ausweisung der Nutzflächen konzentriert, ohne dafür räumliche oder gar ästhetische Vorstellungen zu entwickeln. Die Letztere ist in die Lücke gesprungen und hat begonnen, nicht nur einzelne Bauwerke, sondern ganze Ensembles zu gestalten, hat dabei allerdings oft die Analyse der Bedingungen vernachlässigt. Diese Spaltung zwischen Analyse und Entwurf, zwischen Zahlen und Poesie muss und wird rückgängig gemacht werden. Mit dieser Perspektive stellt sich das Buch seinem Gegenstand.

Um es gleich vorwegzunehmen: Die vorliegende Untersuchung ist ein Geschichtsbuch, wenn auch ein Ge-

schichtsbuch *sui generis*. Es will die Entwicklung der Architektur der Stadt im 20. Jahrhundert darstellen und erklären, und dies weitgehend objektiv und vollständig. Zugleich will die Untersuchung der Erkenntnis Rechnung tragen, dass sowohl Objektivität als auch Vollständigkeit in diesem Unterfangen unmöglich sind. Spätestens seit Hans-Georg Gadamer ist deutlich geworden, dass es keinen neutralen Ort gibt, aus dem heraus eine universelle Geschichte geschrieben werden kann. Sie ist ein Netz von örtlichen Geschichten, von Einflüssen, von Wirkungen der Vergangenheit auf die Gegenwart, des Subjektiven auf das Objektive. Dem ersten Problem, jenem der unweigerlichen Subjektivität des Historikers, wurde versucht, offensiv zu begegnen. Als konservativer Revolutionär beweist der Historiker der gegenwärtigen Generation, dass sie mit allen Vergangenen zusammenhängt, vermag aber den Anschauungen früherer Epochen nur gerecht zu werden, wenn er mit den Vorurteilen der eigenen Zeit bricht. Zerstörung und Wiederherstellung der Tradition gehören bereits in der Quellenkritik zusammen. Dementsprechend ist das Buch unumwunden aus einer eigenen Position heraus geschrieben; jedoch unter Zuhilfenahme verlässlicher Quellen und mit einem ausreichenden Maß an Neugierde, um auch Phänomene in die Betrachtung einzubeziehen, denen der Autor keine große persönliche Neigung entgegenbringt. Auch das ist seit einigen Jahrzehnten nicht mehr selbstverständlich und bedarf an dieser Stelle einer besonderen Würdigung.

Kritisch hinterfragt wurde alles, Sympathisches und Unsympathisches, vermeintlich Progressives wie vermeintlich Reaktionäres. Als Maßstab diente dabei kein universales Prinzip, sondern

das Programm und der Anspruch der jeweiligen EntwerferInnen. Die erste Frage war also nicht: „Ist diese Theorie richtig?“, sondern: „Ist diese Theorie in diesem Projekt angemessen umgesetzt?“ Erst anschließend folgte die Kritik der Theorie als solche, als die Metakritik. Das hat sie, so der Autor weiter, vor dem Fundamentalismus bewahrt.

Das zweite Problem der nicht zu bewältigenden Menge von Projekten und Materialien war nur zu umgehen, indem auf jeglichen enzyklopädischen Anspruch und auf jede Vorstellung von einheitlicher und deterministischer historischer Kontinuität verzichtet wurde. Stattdessen stehen, den vielen Geschichten entsprechend, die es zu erzählen galt, zahlreiche Episoden nebeneinander: einigermaßen chronologisch gegliedert und einigermaßen das abdeckend, was als zentrale Tendenzen gedeutet wurde. In der Tat, so der Autor, wurden die Episoden selbst so ausgewählt, dass sie stellvertretend für ganze Entwicklungen stehen können: im besten Fall als ihre Anfangspunkte.

Der Wunsch, die Episoden in ihrer Komplexität wiederzugeben, wurzelt nicht zuletzt im per se verwickelten Gegenstand. Das Werden einer Stadt hängt von zahlreichen Determinanten ab: von der Topografie, der Beschaffenheit des Bodens, den Materialien, die in der Umgebung verfügbar sind, dem Klima und nicht zuletzt dem Komplex der örtlichen Traditionen, Überlieferungen und Lebensgewohnheiten. Vereinfacht ausgedrückt: Die Geschichte der Architektur der Stadt ist nicht zu trennen von der Geschichte der Gesellschaft, ihres ideologischen Überbaus, ihrer Machtverhältnisse, ihrer ökonomischen Gesetze, ihrer Nutzungsstrukturen, ihrer Produktionstechniken und ihrer Kultur. Fast immer

ist es so, dass alle Bedingungen auf einmal wirken, freilich mit unterschiedlichem Gewicht und unterschiedlicher Transparenz.

Im ersten Buchbeitrag beschäftigt sich der Autor mit der Entwicklung von den Fabriksiedlungen zur Gartenstadt und zur Linearen Stadt. Im 19. Jahrhundert stiegen in ganz Europa die Bevölkerungszahlen rasant an. Diese Entwicklung verdankt sie den Fortschritten im Agrarwesen sowie den Verbesserungen in der Ernährung und der sanitären Versorgung. Der Bevölkerungszuwachs überlagerte sich mit einem anderen, parallelen und gleichermaßen weitreichenden Phänomen: der Abwanderung vom Land in die Stadt, das bis zum heutigen Tage anhält: Über die Hälfte der Weltbevölkerung lebt, wohnt und arbeitet in Städten.

In seinem Werk „Die Lage der arbeitenden Klasse in England“ schilderte Friedrich Engels 1845 mit schonungsloser Genauigkeit die Verhältnisse der Stadt, in der die väterliche Firma „Ermen und Engels“ eine Baumwollfabrik betrieb. Kühl und exakt beschrieb er die eigentlich unbeschreiblichen Slums, ihre Bebauung und die dort herrschenden Lebensumstände. Ganz allgemein wertete Engels die Stadt des industriellen Zeitalters als notwendiges und nützliches Durchgangsstadium auf dem Weg zur ebenso notwendigen (und gewaltsamen) Revolution. Aber die Verknüpfung der zukünftigen Gestaltung der Stadt mit der politischen und wirtschaftlichen Revolution sollte sich in ihrer Ausschließlichkeit als zu eng erweisen. Sie unterschätzte die schillernde Vielgesichtigkeit und innere Reformfähigkeit des Kapitalismus. Die marxistische Kritik stellte sich zwar den Widersprüchen der Stadt des 19. Jahrhunderts, versagte sich aber einer

Reform, die sie auf lange Sicht als kontraproduktiv ansah. Damit entfremdete sie sich den urbanistischen Problemen ihrer Zeit, die zunächst von ganz anderen politischen Lagern aus in Angriff genommen wurden; nicht zuletzt von den Industriellen selbst mit den Fabrik-siedlungen, den *Company Towns* und den werkeigenen *Model Villages*.

Die erste *Company Town* entstand zwischen 1851 und 1871 in der Nähe des Dorfes Shipley, nicht weit von Bradford, und wurde nach dem Namen ihres Gründers Saltaire benannt. Saltaire, ein Ort der Harmonie, den ein autoritärer, aber von aufrichtigem Reformwillen beseelter Fabrikherr gewollt hatte, stellte die eigene Bestimmung auch planerisch dar. Und strafte die Engels'sche Behauptung Lügen, kein Kapitalist hätte Interesse, eine menschenwürdige Siedlung für diejenigen zu bauen, die sein Kapital vermehrten. Engels schrieb dies 1872 in seinem Buch „Zur Wohnungsfrage“. Obwohl Saltaire damals schon lange fertiggestellt war, wurde es mit keinem Wort gewürdigt, sondern nur beiläufig erwähnt.

Neben Beiträgen über die „City Beautiful“ – Die amerikanische Großstadt zwischen Pathos und Spekulation 1898-1909 – und die „Stadtbaukunst der Beaux-Arts“ – Die *Cité Mondiale* von Eugène Hénard und die *Cité industrielle* von Tony Garnier – wird im Beitrag „Wien der Jahrhundertwende“ der künstlerische Städtebau versus unbegrenzte Großstadt abgearbeitet.

1889 erschien in einem Wiener Verlag ein unscheinbares Büchlein mit der etwas umständlichen Überschrift „Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“. Autor war Camillo Sitte, Architekt und Direktor der k. k. Staats-Gewerbeschule in Wien. Das schmale Buch war, kaum gedruckt, sofort ver-

griffen und geriet mit zahlreichen Neuauflagen und Übersetzungen zu einem beispiellosen Bestseller. Sittes architektonische Entwürfe bewegten sich im Rahmen des Historismus, der im Wien des *Fin de Siècle* der vorherrschende Baustil war, und, so der Autor, ragten in keiner Weise aus dem Durchschnitt heraus. Interessanter waren jedoch seine städtebaulichen Projekte, und seit den 1890er-Jahren konnte Sitte dank des Namens, den er sich mit seinem Buch gemacht hatte, eine Reihe von Bebauungsplänen für kleine und mittlere Städte in Böhmen und Mähren entwickeln.

Letztlich geht es in Sittes Buch um die Erforschung der Vergangenheit, um daraus Maximen für die Gegenwart abzuleiten. Er paraphrasiert Aristoteles' Forderung, eine Stadt solle so gebaut sein, dass sie die Menschen sicher und zugleich glücklich mache, und merkte an: „Zur Verwirklichung des Letzteren dürfte der Städtebau nicht bloß eine technische Frage, sondern müsste im eigentlichsten und höchsten Sinne eine Kunstfrage sein“ ... „Nur in unserem mathematischen Jahrhundert sind Stadterweiterungen und Städteanlagen beinahe eine rein technische Angelegenheit geworden.“

Wenngleich Camillo Sittes Buch wie ein Komet am Firmament der Städtebaudiskussion auftauchte, war sein Auftritt weder vollkommen überraschend noch solitär. 1876, dreizehn Jahre vor Erscheinen des Buches, hatte der einflussreiche Städtebauer und Stadtbautheoretiker Reinhard Baumeister in „Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung“ etliche von Sittes Thesen vorweggenommen, so die Kritik am Rastersystem, die Wertschätzung geschwungener Wegführungen und die Aufforderung, den malerischen

Charakter mittelalterlicher Straßen und Plätze in die zeitgenössische Stadtplanung zu übertragen.

Interessant ist auch, dass Joseph Stübben, die zentrale Figur der deutschen Städtebaudiskussion des 19. Jahrhunderts, Sittes Buch sofort enthusiastisch rezensierte, eine Höflichkeitsgeste, die Sitte erwiderte, als Stübbens *Opus magnum* („Der Städtebau“) 1890 erschien. Die ausgetauschten Komplimente vermochten jedoch über einen grundsätzlichen Unterschied in der Auffassung der zwei Zeitgenossen nicht hinwegtäuschen: Stübben war Pragmatiker, Sitte ein Idealist. Der Widerspruch sollte in der kühlen Notiz, die Stübben anlässlich Sittes Tod schrieb, unmissverständlich deutlich werden: Sittes Bedeutung sei, so heißt es dort, in erster Linie literarisch gewesen, ein einzelner partieller Beitrag zu einer Wissenschaft des Städtebaus, die eine ganz andere Grundlage erforderte als einen psychologisch begründeten Ästhetizismus.

Am 3. Dezember 1913 wurde im Petrograder Lunapark-Theater vor einem erstaunten und zunehmend verärgerten Publikum ein ungewöhnliches Schauspiel aufgeführt. Nach einem Prolog, der von einer merkwürdigen Figur mit blutigen Händen und einer großen Zigarette deklamiert wurde, rissen zwei futuristische Kraftmenschen den Vorhang auseinander, um die verabscheuungswürdige Welt der Vergangenheit zu enthüllen. Unter ohrenzerreißenden Geräuschen und donnernden Kanonenschüssen verspotteten sie Sentimentalität und Leidenschaft, als deren Embleme sie die Frauen (die sie bereits eingesperrt hatten) und die Sonne (die sie gefangen zu nehmen sich anschickten) zählten. Nero und Caligula traten verdrossen und in einer Person auf. Der Zeitrei-

sende rollte auf Flugzeuigräder auf der Bühne herum und beschrieb Orte, die er auf einem Ausflug in die Zukunft gesehen zu haben behauptete. In der allgemeinen Fröhlichkeit über die angebrochene neue Epoche beendeten die futuristischen Kraftmenschen die Oper mit der Vorhersage, die Welt würde zwar vergehen, sie aber nicht.

Das lärmende Spektakel von 1913 vermag als Kristallisationspunkt zweier Bewegungen betrachtet zu werden, welche die intellektuelle und die künstlerische Avantgarde in Russland bereits seit einigen Jahren prägten. Die Erste war jene des Futurismus: Filippo Tommaso Marinettis Manifest von 1909 war schon einen Monat nach seinem Erscheinen im Pariser „Le Figaro“ auszugsweise im St. Petersburger „Vecer“ nachgedruckt worden, und vor allem die russische Dichtung wurde stark von der provokanten futuristischen Sprachtechnik beeinflusst.

Die Zweite war jene des Kubismus: Die frühen Arbeiten von Pablo Picasso und Georges Braque wurden in Russland dank Ausstellungen, Sammlungen sowie einer erstaunlichen Vielfalt meist neu gegründeter Kunstzeitschriften bekannt. Sowohl Futurismus als auch Kubismus wurden jedoch nicht einfach übernommen, sondern entscheidend weiterentwickelt: der Erstere im Dienst einer linken vorrevolutionären Ideologie, der Letztere weitaus abstrakter als in Frankreich.

Die ersten städtebaulichen Utopien der sowjetischen Avantgarde stammen, fasst man sie im weiteren Sinne auf, von Malewitsch. In seinen suprematistischen Kompositionen von 1914 schweben bereits jene „Supreme“ im Raum, die sich wenige Jahre später in abstrakte Architekturelemente verwandeln und zu rätselhaften kosmischen Städten zusammenfügen werden. Sol-

cherlei Visionen waren keineswegs reine Phantasieübungen: Die Gruppe um Malewitsch ging davon aus, dass die neuen technischen Errungenschaften ihre „fliegenden Siedlungen“ und „Aerostädte“ in einer nicht allzu fernen Zukunft tatsächlich ermöglichen würden. Und Malewitschs „Planiten“ waren hochtechnisierte fliegende Häuser, die sich im ortlosen Raum bewegen und uneingeschränkte Mobilität gewährleisten sollten.

Auch der Maler Alexander Michailowitsch Rodtschenko beschäftigte sich mit dem Thema der neuen Stadt. In seinen Zeichnungen von 1920 wächst auf simplen schachtelförmigen Bauten eine „zweite Stadt“ hoch in die Luft, die aus vielgestaltigen, differenzierten und heiteren Gebilden besteht. Die Überzeugung, man würde sich künftig der Häuser von oben und innen, nicht von unten, wie früher, erfreuen, bewog ihn dazu, seine gesamte Erfindungskraft auf diese neue obere Stadtschicht zu konzentrieren.

Architektonischer, aber auch technokratischer gebärdet sich die „Stadt auf Stoßdämpfern“, die der Bildhauer und Baumeister Anton Michailowitsch Lawinski 1921 vorschlug. Er nahm das Thema der Entflechtung von Fahrverkehr, Fußgängerverkehr und Wohnen auf und setzte es mit geistreichem Pragmatismus um. Das bestehende Radial-Ringsystem der Stadt (Moskau) wird in eine üppig begrünte Boulevardstruktur verwandelt, die den Fußgängern vorbehalten ist. Darunter verlaufen neue Magistralen für den Automobil- und Lastwagenverkehr unterirdisch und kreuzungsfrei. Über den Verkehrsadern erheben sich die multifunktionalen städtischen Bauten mit kommunalen Einrichtungen und darüber liegenden Wohnungen: Sie ruhen auf erfindungsreichen Stützen mit

Stahlfedern, welche die Übertragung der Erschütterungen des schweren Fahrverkehrs auf die Wohnhäuser verhindern.

Die städtebauliche Diskussion, die unmittelbar nach der Oktoberrevolution in der Sowjetunion einsetzte, war hauptsächlich von zwei Argumenten beherrscht. Das Erste war theoretisch: Die von Friedrich Engels postulierte und später von Lenin erneut ausgegrufene Aufhebung des Gegensatzes zwischen Stadt und Land wurde zum vorrangigen Ziel der sozialistischen Stadtplanung deklariert. Das zweite Argument war praktisch: Die allgemeine ökonomische Zerrüttung, die Schließung zahlreicher Fabriken, das Erliegen der Stadtwirtschaft, die unbewältigten Lebensmittelversorgungsprobleme und die Missernte von 1920 bewirken in den ersten postrevolutionären Jahren einen starken Rückgang der Stadtbevölkerung. Beide Argumente zusammen liefen auf eine Dezentralisierungspolitik hinaus. Und die urbanistische Konzeption, die sich für eine solche Politik anzubieten schien, war jene der Gartenstadt. Ebenezer Howards Theorien waren in der Sowjetunion schon seit geraumer Zeit bekannt und verbreitet. Die erste Gartenstadt (genauer: Garten-Vorstadt) des russischen Kaiserreiches wurde 1902-1908 von drei Berliner Architekten, darunter Eduard Kupfer, entworfen und gebaut: Carskij Iecy Riga. 1912-1913 plante Semjonow, der als Pionier der russischen Gartenstadtbewegung aufgetreten war, eine ambitionierte Gartenstadt beim Bahnhof Prozorowskaja an der Linie Moskau-Kasan. Die Initiative stand finanziell auf etwas unsicheren Füßen und wurde, nicht zuletzt wegen des Kriegs, nur unvollständig realisiert; sie erregte jedoch auf Grund der raffinierten, stark differenzierten Stra-

ßenplanung, der genau durchdachten Gliederung der Stadtviertel durch entsprechend angelegte Grünbereiche und der vorgesehenen Vielfalt an kollektiven Einrichtungen großes Aufsehen.

Neben städtebaulichen Projekten widmet der Autor überragenden Architekten – wie Le Corbusier und Frank Lloyd Wright – jeweils ein eigenes Kapitel. Detailliert untersucht der Autor zudem die Strategien der Diktaturen

des 20. Jahrhunderts im Städtebau der einzelnen Länder. Er zeigt die Ambivalenz der postmodernen Stadt in den USA und beobachtet in Europa eine Rückbesinnung auf die Tradition der abendländischen Stadtbaukunst. Lampugnani Buch ist das Ergebnis jahrzehntelangen engagierten Forschens und Lehrens: eine lebendig geschriebene Geschichte der Architektur der Stadt des 20. Jahrhunderts.

Josef Schmee