
Städte bauen für Menschen, die darin wohnen

Rezension von: Vittorio Magnago Lampugnani. Die Stadt von der Neuzeit bis zum 19. Jahrhundert. Urbane Entwürfe in Europa und Nordamerika, Wagenbach Verlag, Berlin 2017, 384 Seiten, gebunden, € 98; ISBN 978-3-803-13667-1.

Nach seiner überaus erfolgreichen Geschichte der Stadt im 20. Jahrhundert hat der Autor nun gewissermaßen den Vorläufer zu seinem *Opus Magnum* verfasst. Aus der Entwicklung von der Frühen Neuzeit zum 19. Jahrhundert greift er die wohl glorreichsten, gewiss aber entscheidenden Momente heraus und entwirft ein funkelndes Kaleidoskop abendländischer Stadtbaukunst: von den mittelalterlichen Stadtstaaten über die urbanistischen Erfindungen der Renaissance und die perspektivischen Strategien des Barock bis zu der gewaltigen Modernisierung, durch die sich das Bürgertum die traditionelle Stadt aneignete.

In allererster Linie ist das vorliegende Buch eine Geschichte der Architektur der Stadt und der ihr zugrunde liegenden Ideen und Verhältnisse. Der nicht-enzyklopädische methodische Ansatz versucht, dem alten Thema aus einer modernen Perspektive und im Licht der modernen Forschung beizukommen. Vor allem will er jenseits der Diskussion und Deutung der urbanen Bilder ihre Hintergründe, also ihre Entstehungsgeschichte möglichst konkret, präzise und anschaulich erzählen. Anders ausgedrückt: Er will zeigen, wie eng die Form der Städte der Vergangenheit mit dem Leben der Menschen

verknüpft war, die sie konzipiert, gebaut und bewohnt haben.

Vielleicht, so der Autor, offenbart sich dabei, dass sich die Städte der Vergangenheit, den tiefen Wandlungen unserer Gesellschaft und Kultur zum Trotz, auch mit unserem zeitgenössischen Leben verbinden. Und dass sogar die neuen Städte, die zu bauen wir aufgerufen sind, sich vom Reichtum und klugen Maß ihrer Formen inspirieren lassen können, auf jeden Fall aber an ihnen zu messen haben.

Gegenstand des Buches ist die Stadt in ihrer architektonischen Dimension, als künstlich geformtes Artefakt, als Teil einer gestalteten Umwelt, als urbanes Projekt. Zwar ist nichts, so der Autor in seiner Einleitung, was in einem städtischen Gebilde existiert, spontan gewachsen, sondern stets ist alles bewusst geplant und gebaut. Vieles bleibt jedoch Stückwerk, eine Abfolge von unter sich nicht koordinierten, nicht aufeinander aufbauenden und meistens jäh abreißen, nicht wieder aufgenommenen Konzepten.

Punktuell gab es dennoch immer wieder übergreifende und groß angelegte Stadtentwürfe, sei es, um zerstörte Stadtteile wiederaufzubauen, wie in Lissabon nach dem Erdbeben von 1755, sei es, um bestehende Städte grundlegend zu modernisieren, wie Paris unter Napoleon III. und seinem Präfekten Haussmann: Dabei zeigt sich, dass all diese Projekte zwar ein gemeinsames Ziel haben, nämlich eine „Hauptstadt“ zu schaffen, und dass die spezifischen Einflüsse, welche die Stadtform auf ihrem Weg zur baulichen Darstellung einer sozialen Ordnung prägen, immer wieder unterschiedlich und in anderen Konstellationen wirken. Gerade aufgrund der Komplexität und Überdeterminiertheit des Prozesses

bleibt jedoch ein Spielraum, den der einzelne Stadtentwerfer ebenso persönlich ausfüllt wie ein Architekt, der ein Haus baut – oder ein Maler, der ein Bild erschafft. Die großen Stadtentwürfe sind (auch) künstlerische Leistungen, die den Geist ihrer Zeit in der persönlichen Deutung ihres Autors widerspiegeln.

Jedes Kapitel ist der architektonischen Form einer europäischen Stadt und ihren besonderen Bedingungen in einer spezifischen Epoche gewidmet: Florenz, Rom, Lissabon, London, Paris, Berlin, Wien und Barcelona; dazu kommen die nordamerikanischen Kolonialsiedlungen, Pionierstädte und Metropolen.

Im dritten Kapitel setzt sich der Autor mit der Neuordnung Roms unter Sixtus V. auseinander. Nach dem Konzil von Trient (1545-1563) und der Umsetzung der dort gefassten Resolutionen war, so der Autor, die heroische Phase der Gegenreformation abgeschlossen. Es ging nun darum, die Katholische Kirche erneut als Weltmacht im politischen Gleichgewicht Europas zu behaupten. Daran machte sich Sixtus V. mit unbarmherziger Zielstrebigkeit, aber auch mit pragmatischem Weitblick. Im Sinne dieses Pragmatismus begann er damit, in Rom selbst aufzuräumen. Er brach die Macht der Banditen und jener Aristokraten, die sich von Banditen kaum mehr unterschieden, schaffte Ordnung in den städtischen Finanzen und rief ein gewaltiges Arbeitsbeschaffungsprogramm ins Leben. Im Rahmen des Letzteren setzte er 2000 Arbeiter ein, um die Pontinischen Sümpfe trocken zu legen und dadurch nicht nur die Malaria zu bekämpfen, sondern auch landwirtschaftlich nutzbares Land zu gewinnen.

Sein zentrales Anliegen war jedoch

die städtebauliche Neuordnung Roms. Ein Bauprogramm von solcher Größenordnung erforderte entsprechende juristische und ökonomische Instrumente. Die juristischen Instrumente existierten, seit Papst Martin V. eine im 13. Jahrhundert gegründete städtische Baubehörde wiedereingerichtet und der Kurie unterstellt hatte. Bereits Papst Nikolaus V. hatte mit seinem architektonischen Berater Leon Battista Alberti städtische Sanierungsmaßnahmen in öffentlichem Interesse durchgeführt, und mit der Bulle „*Quae publicae utilia*“ von 1574 hatte sich Papst Gregor XIII. ein wirkungsvolles Zugriffsrecht auf fremden Besitz verschafft, das weitreichende Enteignungen gestattete und auf das Sixtus V. zurückgriff.

Auch die ökonomischen Instrumente für öffentliche Baumaßnahmen hatten im Rom der Spätrenaissance Tradition. Papst Sixtus IV. hatte 1480 erstmalig eine Steuer für städtische Bauvorhaben erhoben, die „*Taxa jectiti*“. Sixtus V. richtete im Juli 1585 die „*Uffici*“ oder „*Luoghi di monte*“ ein, eine Art päpstlicher Staatsanleihen, die in Tranchen von je einhundert Scudi auf den Markt gebracht wurden. Die *Luoghi di monte* waren freilich nicht die einzige Finanzierungsquelle, die Sixtus V. für seine urbanen Transformationen einsetzte. Er erhob weiterhin Steuern und erweiterte sie auch auf neue Bereiche. Die dadurch fließenden Geldmittel verwendete er dazu, die römischen Straßen zu pflastern. Im Jahr 1587 ließ Sixtus V. am südlichen Ende der *Via Giulia* das „*Ospedale die mendicanti*“ errichten. Damit demonstrierte er ausgerechnet in einer der vornehmsten Straßen der Stadt seinen Willen, Rom auch zu einem Ort der sozialen Wohlfahrt umzugestalten.

Zu den letzten Projekten gehört die Umgestaltung des Kolosseums in eine Wollspinnerei. Wiederum waren die Motivationen des Vorhabens ideologisch und pragmatisch zugleich. Das gigantische römische Bauwerk sollte nicht anders als die ägyptischen Obelisken und die römischen Säulen umgedeutet und symbolisch neu besetzt werden. Dabei sollte es einen sozialen Zweck erfüllen, der im Einklang mit dem wirtschaftlichen Programm des Papstes stand. Denn weder seine Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen noch die Armenhäuser, die er in Rom einrichten ließ, erwiesen sich als ausreichend, um die darniederliegende Wirtschaft der Ewigen Stadt nachhaltig zu beleben. Im Jahr 1590 starb Sixtus V. an jener Malaria, die er durch die Trockenlegung der Pontinischen Sümpfe vergeblich auszurotten versucht hatte. Mit seinem Tod kam das städtebauliche Erneuerungsprogramm, das er initiiert hatte, zu einem jähen Ende.

Die Verbindung von Schloss und Stadt, die der Autor im vierten Kapitel „Machtinszenierungen im französischen Absolutismus“ beschreibt, die Versailles exemplarisch verkörperte, sollte für den Bau von Residenzstädten vorbildhaft werden. Sie finden sich in Erlangen (seit 1686), in Oranienburg bei Berlin (seit 1688) und in Charlottenburg bei Berlin (seit 1695).

Sehr interessant sind auch die Ausführungen des Autors zur Kontinuität im Städtebau in London (Kapitel 7). Der Übergang vom Absolutismus zum bürgerlichen Staat vollzog sich in Großbritannien weit weniger dramatisch als in Frankreich. Mit der „Glorious Revolution“ von 1688 und der „Bill of Rights“ von 1689 verlor die englische Krone ihre absolute Macht und wurde in eine zunehmend marginale

Rolle verwiesen, während das Parlament zum maßgebenden Staatsorgan avancierte. Gleichzeitig erfuhr das Land einen starken ökonomischen Aufschwung: zunächst durch die landwirtschaftliche Revolution, bei der die Anwendung rationeller Techniken im Agrarwesen und die Ablösung des gemeinschaftlichen *Open-field system* durch das private, intensive *Enclosure system* zu einer Steigerung der Produktivität führte, und später durch die industrielle Revolution, die über den Einsatz von Maschinen im Fertigungsprozess von Waren zur Massenherstellung führte.

Diese politischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen bewirkten einen tiefgreifenden gesellschaftlichen Wandel. In England gab es keine Steuerbefreiung für die Aristokratie, die nicht wie jene des vorrevolutionären Frankreich die gesamte Steuerschuld auf den Dritten Stand abwälzen konnte. Nach den Prinzipien des Liberalismus (John Locke) waren sämtliche wirtschaftliche Aktivitäten weitestgehend frei von staatlicher Einmischung. Die Besitzverhältnisse waren fast allenthalben großflächig unterteilt und bemerkenswert stabil. Der Grund und Boden befand sich in den Händen der Aristokratie oder des Großbürgertums; deren meist blühende wirtschaftliche Situation legte ihnen keine Veräußerung nahe.

Emblematisch, so der Autor, ist die Stadtentwicklung Londons. Die Hauptstadt wuchs und veränderte sich nicht nach übergreifenden oder gar spektakulären Plänen, wie dies etwa in Paris geschah, sondern blieb eine schwer überschaubare Addition autonomer Teile, die nur ansatzweise vom Band der sich zum Meer hin schlängelnden Themse zusammengehalten wurden.

Das lag in erster Linie an den Grundbesitzverhältnissen und den Mechanismen der Bodenausnutzung. Das urbane Areal setzte sich nicht aus vielen kleinen Grundeigentümern zusammen, wie in nahezu allen Städten des europäischen Kontinents, sondern teilte sich in große zusammenhängende Flächen, die sich im Besitz des Königshauses, des Hochadels und religiöser, schulischer oder korporativer Organisationen befanden. Diese vergaben das Bauland in Pacht auf eine Zeit, die zwischen 21 und 99 Jahren variierte.

Zuweilen, so der Autor, betrieb der Grundstückseigentümer zusammen mit einem Bauunternehmer Planung, Bebauung und Vermietung in eigener Regie, was hohen Gewinn versprach, aber auch ebenso hohes Risiko und nicht unerhebliche Umtriebe bedeutete. Meistens wurde daher das Land an eine Baugesellschaft verpachtet, die in Abstimmung mit dem Grundbesitzer alle notwendigen Erschließungs- und Baumaßnahmen durchführte und dafür sämtliche Gewinne abschöpfte – natürlich abzüglich der bei Vertragsabschluss vereinbarten festen Grundrente. Das erlaubte dem Besitzer einen zwar vergleichsweise moderaten, dafür aber nahezu risikofreien und ausgesprochen bequemen Gewinn. In der Regel ging es um Wohngebiete für gehobene Ansprüche, und das städtebauliche Modell war jener *Square*, für welchen Inigo Jones 1630-1635 mit Covent Garden ein Vorbild geschaffen hatte. Die unmittelbar darauffolgenden *Squares* entwickelten sich zunehmend zum eigenständigen städtebaulichen Typus, dessen klare Anlage, noble Architektur und normierte Wohnungsgrundrisse immer genauer den exklusiven Marktbedürfnissen der florierenden englischen Hauptstadt entspra-

chen: Leicester Square (ab 1635) und Bloomsbury Square (ab 1661).

Der Große Brand von 1666 zerstörte das mittelalterliche London mit seinen spitzgiebligen Fachwerkhäusern und seinen engen und verwinkelten Gassen nahezu vollständig. Für den Wiederaufbau der 500.000 Einwohner-Stadt nach einem neuen, übergreifenden und umfassenden Plan wurden verschiedene Vorschläge erarbeitet.

Im Jahr 1667 kam es zur Verabschiedung des Gesetzes über den Wiederaufbau Londons. Dieses war politisch, so der Autor, eine Verbeugung der Krone vor dem Bürgertum und städtebaulich ein explizites Bekenntnis zur Zurückhaltung. In den Stadtgrundriss griff es lediglich mit der Neuanlage von King Street, der Verbreiterung einer bereits bestehenden Straße zu Queen Street, der Begradigung mehrerer allzu krummer Straßen und der Eliminierung etlicher Sackgassen ein. Darüber hinaus sah es den Wiederaufbau der öffentlichen Gebäude durch Abschöpfung einer neuen Kohlesteuer vor, die Kanalisierung des Fleet und die Befestigungen der Themseufer. Vor allem aber definierte das Gesetz die allgemeinen Grundsätze für den Wiederaufbau, indem es drei Bautypen festlegte, deren Dimensionen, Geschosszahl und sogar Mauerstärke von der Bedeutung der Straße bestimmt wurde, an der die Häuser stehen sollten; ein vierter Bautyp, der als Ausnahme galt, regelte das städtische freistehende Wohnhaus. Kurz darauf wurden spezifische Vorschriften für sämtliche neuen Bauten erlassen: Ihre Grundmauern mussten von den Stadtvermessern ausgelegt werden, benachbarte Häuser mussten gleich hoch sein, die Fassaden waren aus Backstein auszuführen. Unter diesen vergleichsweise mo-

deraten Maßgaben, so der Autor, schritt der Wiederaufbau von London rasch voran: Bereits zwei Jahre nach der Verabschiedung des Gesetzes befanden sich rund 1600 Häuser in Bau.

In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts blieb zwar die Einwohnerzahl Londons so gut wie unverändert (etwas über 670.000 Menschen), aber die Stadt fuhr fort, sich zu erneuern und zu verschönern. Antrieb der intensiven Bautätigkeit waren die Wandlung und Verfeinerung der Lebensgewohnheiten der mittleren und gehobenen sozialen Schichten. Ihre ökonomische Grundlage bildete der nie versiegende Zufluss von Kapital aus den Kolonien und aus dem Rest Großbritanniens in die Hauptstadt. Der Haustyp, der dabei überwiegend zur Anwendung kam, war das allgemein als klassisch georgianisch bezeichnete Haus: ein meist dreigeschossiges Gebäude mit ausgebautem Dach und über Gräben natürlich belichtetem Keller, wobei die Küchen im Keller untergebracht waren. Es gab fließendes Wasser, doch als Toilette diente ein Häuschen hinter dem Haus, das nicht mit einer Kanalisation, sondern mit einer Grube verbunden war, die regelmäßig entleert wurde.

Die Wohnungsfrage für die mittleren und niedrigen sozialen Schichten und die übergreifende städtische Verkehrserschließung wurden in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts virulent, als die Einwohnerzahl von etwas über 850.000 auf nahezu 2,4 Mio. anstieg. Bis zur Jahrhundertmitte wurde das Stadtzentrum zunehmend überbevölkert, und zwar vornehmlich durch Arbeiter, die sich die Mieten in den *Suburbs* und die Fahrpreise für den Pendelverkehr nicht leisten konnten. Von 1850 an wurde beides auch für sie erschwing-

lich, und die Einwohnerzahl in den (bislang abenteuerlich überbelegten) inneren Stadtbezirken nahm ab. An den Werktagen strömten gewaltige Mengen von Pendlern morgens in die City hinein und abends wieder heraus; am Ende des Jahrhunderts waren es über eine halbe Million.

Im neunten Kapitel „Städte für ideale Gemeinschaften“ befasst sich der Autor mit den Sozialutopien des 19. Jahrhunderts. Das Bevölkerungswachstum und die Migrationsströme, die aufgrund der Agrarreform und der Industrialisierung das Europa des frühen 19. Jahrhunderts und vor allem Großbritannien prägten, wurden zunächst weder politisch noch stadtplanerisch aufgefangen, geschweige denn bewältigt. Die Massen der Zuwanderer drängten sich in die bestehenden Gebäude und überfüllten sie. Auf jedem brachliegenden Grundstück, auf jedem freien Fleck in den Innenhöfen stellten sie provisorische Behausungen auf und bauten die Städte zu. Später wurden sie in Vororte eingewiesen, legalisierte Ghettos mit unmenschlichem Wohnangebot ohne Luft, Wasser, Licht und hygienische Versorgung. Während die Spekulation florierte, dehnten sich die Städte unkontrolliert wie Geschwüre aus, wurden immer dichten und unbewohnbarer, versanken in Seuchen, Chaos und Smog. Auf einem solchen Boden sprossen utopische Vorstellungen neuer Gesellschaftsformen und entsprechender neuer städtischer Gebilde.

Weitere Kapitel im Buch behandeln die Stadtentwicklung Berlin (verspätete Großstadt), der Umbau von Paris (eine Hauptstadt für das Großbürgertum), die Wiener Ringstraße als Gesamtkunstwerk zwischen absolutistischer und bürgerlicher Repräsentation

sowie den ideologischen und wissenschaftlichen Urbanismus am Beispiel des Erweiterungsplans von Barcelona.

Als Übersichtswerk zur Geschichte der Architektur der Stadt von der Neuzeit zum 19. Jahrhundert in Europa und Nordamerika bezieht sich dieses Buch auf zahlreiche historische Quellen, aber auch auf neue bis neueste, größtenteils monografische Forschungen. Die verwendete wissenschaftliche Lite-

ratur und eine Auswahl der weiterführenden Beiträge ist chronologisch geordnet zu jedem Kapitel aufgeführt. Mehr als 350 überwiegend großformatige und farbige Abbildungen – Stadtpläne, Entwürfe, Zeichnungen, Architekturfotografien, Luftaufnahmen – bereiten ein enormes visuelles Vergnügen und eröffnen einen neuen Blick auf die Städte Europas und Nordamerikas.

Josef Schmee

blog.arbeit-wirtschaft.at