

Die andere Geschichte der Moderne

Wolfgang Sonne
Urbanität und Dichte im Städtebau des 20. Jahrhunderts. Berlin,
 DOM publishers 2014.
 360 S., zahlr. Abb.
 ISBN 978-3-86922-321-6. € 98,00

Berühmt-berüchtigt ist die Verlustbilanz des Städtebaus im 20. Jahrhundert. Autistische Solitäre fragmentierten Ensembles der seit dem Mittelalter gewachsenen Innenstädte, herrische Großbauten sprengten den bewährten traditionellen Maßstab, zugige Weiten traten an die Stelle gefasster Straßen und Plätze. Monofunktionale Zeilenbaureihen mit ödem Abstandsrün verdrängten die vielfältig genutzten Blockrandstrukturen, Teppiche von Einfamilienhaussiedlungen und Betonmassen der neuen Satellitenstädte okkupierten die Peripherie. Dazwischen ergoss sich ein die Grenzen von Stadt und Land auflösender Brei aus Shoppingmalls, Tankstellen, Lagerschuppen und Fast-Food-Baracken samt expansiven Parkflächen und einem Wildwuchs von Werbemasten. Überdimensionierte, allein nach technischen Anforderungen geplante Verkehrsstrassen zerrissen die Stadträume und machten weite Areale unbewohnbar. Zum Inbegriff dieser Fehlentwicklungen wurden früh die desintegrierten und zersiedelten Agglomerationen Nordamerikas. Europas Städte können zwar trotz immenser Kriegsverluste und des nicht minder zerstörerischen Modernisierungsfurors beim Wiederaufbau nach wie vor stärker von robusten, urbanen Traditionen zehren – aber auch hier wurden nutzerfreundliche Stadtquartiere vor allem in den Jahrzehnten nach 1945 beträchtlich dezimiert und vielfach durch bezugs-

lose Gebäudekonglomerate abgelöst, die Fluchtreflexe erzeugen.

Das Leiden an den von der Moderne hinterlassenen Stadträumen ist immer wieder und bereits vor mehreren Generationen eindringlich beschrieben worden. In Deutschland etwa gehören *Die gemordete Stadt* von Wolf Jobst Siedler und Elisabeth Niggemeyer (Berlin 1964) sowie *Die Unwirtlichkeit unserer Städte* von Alexander Mitscherlich (Frankfurt a. M. 1965) zu den kanonischen, immer wieder zitierten – und mitunter auch überstrapazierten – Werken der Funktionalismuskritik. Wer sich nach wie vor zu diesem Leiden bekennt und sich mit dem Zustand unserer Städte nicht abfinden möchte, gerät aber zunehmend in den Verdacht einer weltfremden Rückwärtsgewandtheit. Die stadtauflösende Stoßrichtung des Städtebaus im 20. Jahrhundert, so ist immer wieder zu hören, sei Teil einer notwendigen Entwicklung, die unausweichlich aus der einstigen Unzufriedenheit mit der unhygienischen Enge vormoderner Städte und den neuen Bedürfnissen der Massengesellschaft resultiere. Eine verdichtete graphische Darstellung dieses Credos bieten die um 1930 in mehreren avantgardistischen Fachzeitschriften publizierten Planserien, die eine lineare Entwicklung von einer dichten, vielgestaltigen Blockrandbebauung mit weitgehend verbauten, engen Innenhöfen über einen einheitlichen Block mit gemeinsamem, großräumigem Hof bis zu freistehenden, in Nord-Süd-Richtung angeordneten Zeilenbauten illustrieren.

Diese Sicht der Dinge zu widerlegen, ist erklärtes Ziel von Wolfgang Sonnes Buch mit dem programmatischen Titel *Urbanität und Dichte im Städtebau des 20. Jahrhunderts*. Dementsprechend kündigt der Autor gleich im ersten Satz an: „Dies ist ein Buch mit einer These: Durch das gesamte 20. Jahrhundert hindurch hat es in Europa und in Nordamerika Beispiele und Positionen eines dichten und urbanen Städtebaus gegeben.“ Um diese

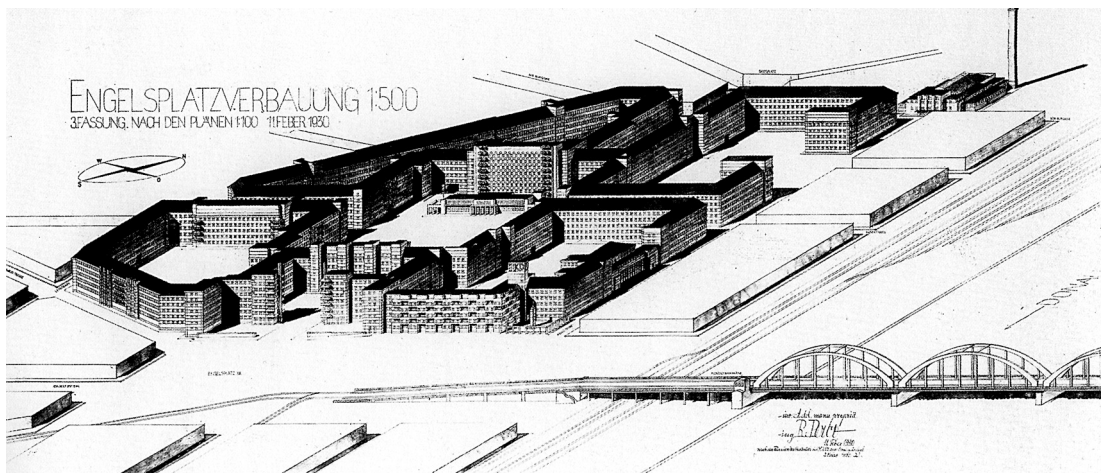


Abb. 1 Rudolf Perco, Engelsplatzhof in Wien, 1929–33 (Sonne 2014, S. 75)

These zu belegen, hat der an der TU Dortmund lehrende Architekturhistoriker eine „Gegengeschichte zum modernen anti-urbanen Städtebau“ erarbeitet. „Der antistädtischen Moderne von der Gartenstadt über die Siedlung, Bandstadt, verkehrsgerechte und aufgelockerte Stadt bis zur Megastruktur wird somit eine urbane Moderne zur Seite gestellt, die sich nicht stilistisch von Avantgardepositionen unterscheiden muss, aber städtebauliche Konventionen wie gefasste Straßen- und Platzräume, funktional und sozial gemischte Quartiere sowie anspruchsvoll gestaltete Hausfassaden weiterführt.“ Indem das hervorragend illustrierte Buch mit einer imposanten Fülle von Beispielen vor Augen führt, dass es „zu jeder Zeit auch Gegenpositionen“ zum eindimensionalen Funktionalismus gegeben hat, verweist es mit Nachdruck auf die Eigenverantwortung der Architekten, Planer und Politiker: „Nicht Bedingungen, Strukturen oder Geschichtsgesetze entschuldigen die jeweiligen Protagonisten; diese sind vielmehr für ihre Positionen, zu denen stets Alternativen möglich waren, selbst verantwortlich – damals wie heute.“ (7)

URBANITÄT ALS FRAGE DER MANIEREN

In einem langen Einleitungskapitel zeichnet Sonne zunächst mit philologischer Hingabe an ein immenses Textkorpus den historischen Werdegang der für das Buch zentralen Begriffe Urbanität, Dichte und Geschichte nach. Als besonders facettenreich erweist sich dabei erwartungsgemäß der Terminus „Urbanität“. Die Bedeutungszuschreibungen oszillieren zwischen distinguiertem Le-

bensstil und kultivierter Stadtgestaltung. Eine Zusammenführung beider Bedeutungsschichten bietet etwa die Definition des walisischen Architekturkritikers und Stadtplaners Arthur Trystan Edwards, der bereits in den 1910er Jahren zu den frühen Kritikern des von der Gartenstadtbewegung propagierten suburbanen Lebens gehörte. Er sprach der Stadt eine zivilisierende Rolle zu und forderte dementsprechend auch von städtischen Bauten „good manners“. Dazu gehörten für ihn ein Verzicht auf aufdringliches Gehabe durch exaltierte Formen bei Privatbauten und die Fähigkeit zu einer unaufgeregten, gutnachbarschaftlichen Ensemblebildung, die eine „continuous architecture“ (22) hervorbringe.

In der frühen Bundesrepublik formulierte der heute wenig bekannte Soziologe Hans Paul Bahrdt eine Urbanitätsdefinition, die ebenfalls die soziokulturelle mit der gestalterischen Dimension verbindet. Ganz gegen den Geist der Zeit hob er die Repräsentation als Mittel der Kommunikation in der Stadtöffentlichkeit hervor, die „in besonderen Umgangsformen“ oder in der Kleidung, aber eben auch „in charakteristischen Bauformen“ Ausdruck finde. Bereits um 1960 beklagte er, dass „unsere Straßen und Plätze ihren öffentlichen Charakter um so mehr verloren haben, als sie unter das Diktat des totalen Verkehrs geraten sind“ (28), und sprach sich zeitgleich mit der als Pionierin behutsamer Stadterneuerung berühmten amerikanischen Architekturkritikerin Jane Jacobs für eine urbane Mischnutzung und damit gegen die

von modernistischen Planern in der Folge der 1933 verabschiedeten Charta von Athen verfochtene Funktionstrennung aus.

UNAUSROTTBARES BEDÜRFNIS NACH DICHTEN UND GESCHICHTE

Der Begriff der „Dichte“ stand im urbanistischen Diskurs seit dem frühen 20. Jahrhundert wie kaum ein anderer für die Menschenfeindlichkeit der überfüllten Stadt des Industriezeitalters, die es zu überwinden gelte. Sonne kann aber zeigen, dass es, wenn auch zunächst eher vereinzelt, auch Apologeten der Dichte gab, lange bevor der Begriff in den letzten Jahrzehnten als Reaktion auf die abschreckenden Erfahrungen mit der aufgelockerten und zonierten Stadt der Moderne eine positive Neubewertung erfuhr. Heute gilt eine sowohl quantitativ als auch qualitativ – im Sinne sozialer und funktionaler Mischung – zu verstehende Dichte unbestritten „als ein wesentliches Merkmal des Städtischen“ (38). Folgerichtig fordert Sonne die Lockerung von Dichtebeschränkungen in einer Baugesetzgebung, die „aus der Kampfzeit gegen die dichte Stadt des 19. Jahrhunderts“ stamme (39). Ausgeblendet bleibt indes die aktuelle, keineswegs unproblematische Tendenz zu allzu hohen baulichen Dichten in den Wohnungsbauprojekten wachsender Großstädte.

Ebenso wie die Dichte hatte auch die „Geschichte“ im Städtebau der Moderne einen schweren Stand. Denn das avantgardistische Leitbild des historischen Bruchs und radikalen Wandels implizierte den Wunsch nach einer Tabula rasa. Dass gerade in der klassischen Zeit der Avantgarden, zwischen den 1920er und 1960er Jahren, fundamentale Werke zur Geschichte des Städtebaus geschrieben wurden, steht dazu nicht im Widerspruch. Denn paradoxerweise, beobachtet Sonne, forderten vielfach gerade Städtebauhistoriker die Zerstörung historischer Städte, waren sie doch überzeugt, dass sich von diesen „nicht mehr konkrete Formen, sondern nurmehr abstrakte Bedingungssetze“ erlernen ließen (44). Gleichwohl blieb auch das letztlich auf Camillo Sitte, den Nestor der Städtebaulehre, zurückgehende Konzept der Kontinuität wirksam, das, auf der Annahme

überzeitlicher Entwurfsregeln basierend, die Weiterentwicklung von Lösungen der Vergangenheit ermöglichte. Zu dessen Exponenten gehörte etwa der aus Nazi-Deutschland in die Vereinigten Staaten emigrierte Architekt Paul Zucker, der in den späten 1950er Jahren, in der Blütezeit des geschichtsfeindlichen Funktionalismus, die Konstanz von Grundfunktionen städtischer Räume betonte und daraus die Forderung ableitete, dass der Blick auf Bauformen der Vergangenheit „should also stimulate some thoughts for town planning today“. (45)

ÜBERDAUERN VON BLOCK, STRASSE UND PLATZ

Auf das Einleitungskapitel folgt ein nach Bauaufgaben gegliederter Tour d’Horizon über zahlreiche städtebauliche Projekte in Europa und Nordamerika, die für Alternativen zum funktionalistischen Antiurbanismus stehen. Im Kapitel „Reformblöcke für das Wohnen in der Großstadt 1890–1940“ zeigt Sonne, dass das Bauen der Moderne keineswegs zwangsläufig auf den Zeilenbau als vermeintlichen Endpunkt der Entwicklung zustrebte. Seit dem frühen 20. Jahrhundert stand der um einen großzügigen, begrünten Hof mit Gemeinschaftseinrichtungen angelegte geschlossene Block bei Baugenossenschaften, Kommunen, philanthropischen Stiftungen, mitunter aber auch bei gewinnorientierten Investoren hoch im Kurs, und dies nicht als Kompromiss oder Zwischenstufe auf dem Weg zur Zeile, sondern als attraktive urbane Wohnform für die Zukunft (Abb. 1). Denn die nachhaltigen Vorzüge der Blockrandbebauung, darunter die Balance von Öffentlichkeit und Privatheit und nicht zuletzt der Schutz vor Verkehrslärm, waren bereits zu Beginn des Jahrhunderts erkannt.

Der reformierte Block ermöglichte eine Fülle individueller Lösungen und war damit, so Sonne, „ein höchst kreatives Unterfangen“, das „mehr Geduld und Einfallsreichtum als die Aneinanderreihung von Zeilen aufgrund vorgeblich wissenschaftlich ermittelter Vorgaben“ erforderte (117). Vermutlich war gerade dies – neben ideologischer Borniertheit – einer der Gründe dafür, dass nach dem Zweiten Weltkrieg der Zeilenbau, den der

Hamburger Oberbaudirektor Fritz Schumacher als „das am wenigsten Geistreiche, nämlich die Aufschlitzung der Fläche“ bezeichnete (224), triumphierte. Vielleicht trifft besonders auf dieses Kapitel die Prognose des Autors zu, dass jeder Leser in dem Buch etwas vermissen werde. Als Bewohner Leipzigs etwa fragt man sich, ob die mit ihren Dimensionen wie mit den großartigen planerischen Lösungen beeindruckenden, von einer Stiftung an verschiedenen Standorten in der Stadt errichteten Reformblöcke der Meyerschen Häuser nicht auch einer Erwähnung wert gewesen wären. Letztlich bestätigen solche Beobachtungen im eigenen städtebaulichen Umfeld aber Sonnes These von der Omnipräsens dieses von der Historiographie vernachlässigten Bautyps in unseren Städten.

Das anschließende Kapitel über „Plätze und Straßen als Bühne der städtischen Öffentlichkeit 1890–1940“ ruft Projekte in Erinnerung, die der Zerstörung des öffentlichen Raums durch den Autoverkehr und der Auflösung traditioneller städtebaulicher Strukturen entgegenwirkten. Eine besondere Resistenz der Urbanität beobachtet Sonne

in Italien, das „auch in der Moderne das Land der Plätze“ ist (146). Als herausragende Gestalt wirkte dort ein halbes Jahrhundert lang Marcello Piacentini, der über alle stilistischen Wandlungen und politischen Brüche hinweg in verschiedenen Städten Norditaliens unverwechselbare, aber stets mit klassischen Elementen wie traditionell gegliederten Häusern, Arkaden bzw. Kolonnaden und Monumenten definierte Straßen und Plätze gestaltete. Selbst in den Vereinigten Staaten, die bereits im 19. Jahrhundert in ihren vorwiegend von Privatinteressen geformten Städten mit Plätzen nicht gerade verwöhnt waren, brach sich in der Moderne mit dem *City Beautiful Movement* das Bedürfnis nach wohlgestalteten, integrierenden Stadträumen Bahn. Ein Ergebnis des damaligen „battle for urban beauty“ (176) war das Anfang der 1930er Jahre fertiggestellte Civic Center in Cleveland, das zum Vorbild für viele weitere zentrale Platzanlagen mit rahmenden öffentlichen Repräsentationsbauten wurde. In dieser Tradition steht auch das in den 1960er Jahren als Kulturforum errichtete Lincoln Center in New York (Abb. 2).



Abb. 2 Wallace K. Harrison, Max Abramovitz, Philip Johnson, Lincoln Center in New York, 1959–66 [Sonne 2014, S. 183]

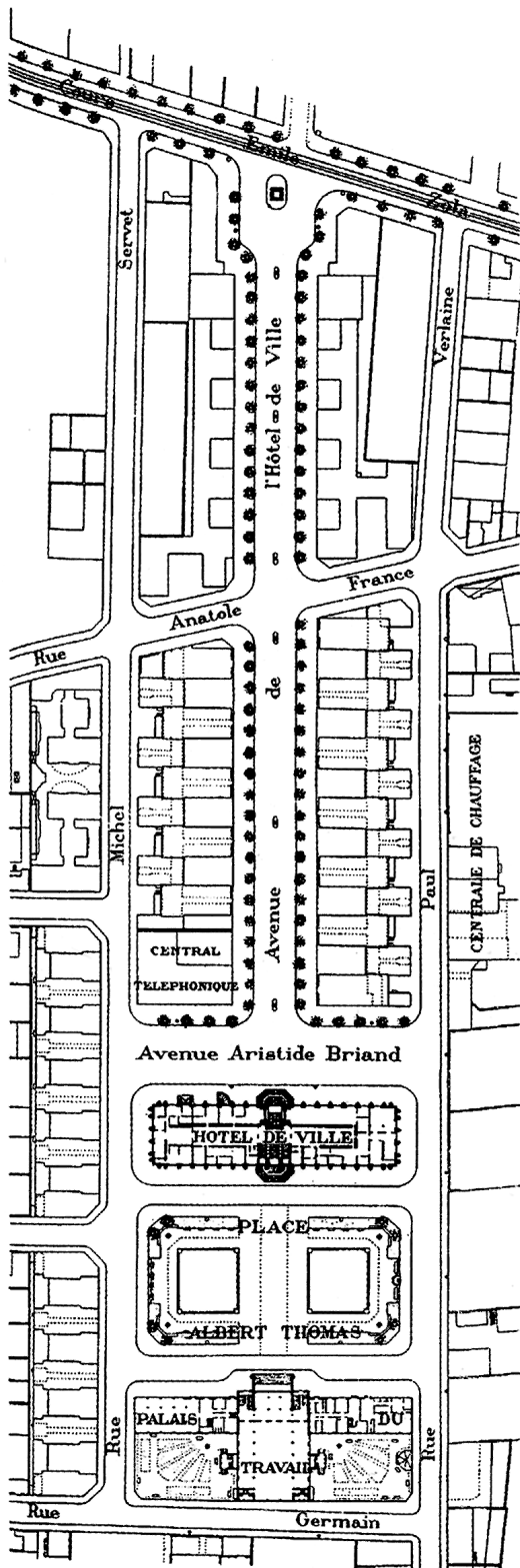


Abb. 3 Môrice Leroux, Gratte-Ciel in Villeurbanne, 1928-34 (Sonne 2014, S. 205)

Die in den Vereinigten Staaten entwickelten Hochhäuser werden dagegen überwiegend zu den Killern des öffentlichen Raums gezählt. „Wie Parasiten“, so Sonne, „neigen sie dazu, das zu zerstören, was sie hervorbringt: das Städtische.“ Dass sie auch anderes vermögen, zeigt er im Kapitel „Hochhäuser als Generatoren von öffentlichen Stadträumen 1910–1950“. Er widmet sich darin den Versuchen, „einen sehr großen Zuwanderer in die Gesellschaft der Stadthäuser nicht nur zu integrieren, sondern dabei auch noch zum Auslöser für die Anlage schöner öffentlicher Räume zu machen“ (186) – von Eliel Saarins Plänen für die Lake Front in Chicago über New Yorks Rockefeller Center, die um 1930 errichteten Gratte-Ciel von Villeurbanne bei Lyon (Abb. 3), die als Beispiel dafür vorgestellt werden, „wie eine hygienisch motivierte Wohnbauorientierung à la Gropius nicht zur Auflösung der Stadt führen muss, wenn adäquate städtische Entwurfslösungen dafür gesucht werden“ (206), bis zu den Moskauer Türmen der Stalinzeit. Inwieweit diese auftrumpfenden Kolosse des stalinistischen Monumentalismus noch einem stadtverträglichen Hochhausbau zugerechnet werden können, darüber ließe sich streiten. Das von Sonne zitierte, wenig überraschende Lob in zeitgenössischen Fachpublikationen der DDR (209f.) taugt allerdings auf keinen Fall als Beleg für deren Erfolg, weil es mit freier Architekturkritik nichts gemein hat.

LOB DES KONVENTIONELLEN

In den im Zweiten Weltkrieg verwüsteten Städten schienen die Weichen meist nicht auf Wiedergewinnung verlorener Urbanität gestellt. Denn bekanntlich begrüßten die Architekten europaweit „die Kriegszerstörungen als willkommene Gelegenheit, ihre radikalen Um- bzw. Neubaukonzepte endlich umsetzen zu können.“ (214) Im Kapitel „Konventioneller und traditionalistischer Wiederaufbau 1940–1960“ macht Sonne aber deutlich, dass das Anknüpfen an bewährte städtebauliche Typologien weit über die in Deutschland dafür bekannten Städte wie Münster, Freudenstadt oder Rothenburg hinaus verbreitet war. Während die

im CIAM-Netzwerk zusammengeschlossene Avantgarde des Städtebaus in höriger Aneignung von Le Corbusiers Dictum „Il faut tuer la rue-corridor“ und mit missionarischem Eifer für ein „Verbot von Korridorstraße und Zimmerplatz“ (215) kämpfte, brachte der „konventionelle Städtebau“ weiterhin auch „normale Stadtquartiere, bestehend aus Straßen, Plätzen und Blockrandbebauungen, meist mit einer Vielfalt von Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Erholen und Bilden“ hervor (214).

Dafür stehen in Deutschland Beispiele von Dortmund über München bis Eisenhüttenstadt. Hinzu kommen europaweit repräsentative Großensembles in Ost und West, die auf unterschiedliche Weise städtebauliche Traditionen weiterentwickeln, von Warschau über Berlin und Dresden bis nach Le Havre (Abb. 4), das als Ikone eines in

den Formen dezidiert modernen, in den städtebaulichen Strukturen aber konventionsgebundenen Wiederaufbaus gilt. Sonne stellt heraus, dass das Festhalten an Konventionen im Städtebau schlechterdings unverzichtbar ist, da diese erst „die Existenz eines so komplexen Gebildes wie der Stadt, in dem die Interessen einer unbegrenzten Anzahl von Personen und Gruppierungen vermittelt werden müssen“, ermöglichen. (215)

Im Zeichen einer Wiederanknüpfung an die vielfach mit verheerenden Folgen über Bord geworfenen Konventionen stehen Projekte zur „Stadtreparatur 1960–2010“, die im letzten Kapitel vorgestellt werden, darunter etwa die Erhaltungsplanung für das Marais in Paris, die Internationale Bauausstellung 1987 in West-Berlin oder das aktuelle Dom-Römer-Projekt in Frankfurt a. M. Als Ergebnisse einer inzwischen zu Allgemeingut



Abb. 4 Auguste Perret, Block N10 an der Rue de Paris in Le Havre, 1952 (Sonne 2014, S. 257)

gewordenen Modernisierungskritik, „die nicht länger bei der funktionalistischen Stadtauflösung mitmachen wollte“ (270), weisen sie über das Kernthema des Buches hinaus, das vor allem das Überdauern von Urbanität in der Zeit des verbreiteten Glaubens an die Zukunftsverheißungen der funktionalistischen Moderne in den Blick nimmt.

KUNSTGESCHICHTE MIT GESELLSCHAFTLICHER RELEVANZ

Zu diesen Hoffnungen gab es von Anfang an wenig Anlass. Denn, wie Sonne anhand einer Vielzahl von Beispielen mitunter geradezu mantraartig betont, die Kritik am Funktionalismus hatte sich frühzeitig artikuliert und „schon alle entscheidenden Argumente vorgebracht“, bevor dieser „zu seinen flächendeckenden Stadtzerstörungen ansetzte. Erst in den 1960er und 70er Jahren entstanden weltweit die Großsiedlungen und Stadtautobahnen, Shoppingmalls und Suburbs, die die funktionale Separierung und bauliche Auflösung der Stadt zementierten.“ (270). Wie konnte das passieren? Sonne erklärt dies zu einer „Frage für zukünftige Forschungen“, bietet aber auch eine provisorische Erklärung an: Die „kritischen Stimmen wurden von einem auf dem Ölboom basierenden Wirtschaftswunder, das bis dahin ungekannte Baumassen zeitigte, mutwillig überhört. Die einfachen Konzepte des frühen Funktionalismus verbanden sich mit den profitorientierten Bauinteressen im Kapitalismus ebenso wie mit dem politisch motivierten Wohnungsbau im Sozialismus zu einer scheinbar unbremssbaren Modernisierungswalze, die mit einfachen Baukonzepten und größtmöglichen Bauvolumina die vielgliedrige Feinheit der über Jahrhunderte entwickelten Stadtzusammenhänge erdrückte.“ (270)

Trotz aller Erfolge der Stadtreparatur schreitet gleichzeitig die gestalterische Degradierung des Städtischen vielerorts weiter voran. Deshalb geht es Sonne mit seinem Buch nicht in erster Linie um Geschichtsschreibung, sondern um die Lehren und Anregungen, die sich aus seiner Gegengeschichte zur funktionalistischen Moderne für unsere Städte heute und morgen ziehen lassen. Diesem Anspruch auf gesellschaftliche Relevanz architekturgeschichtlicher Forschung kommen Sonnes anschauliche, unpräzise Sprache, die großzügige Bebilderung und die sorgfältige Redaktion des Bandes entgegen. Wegen seines Umfangs, seines Preises und des weder für Bett- noch für Reiselektüre brauchbaren Riesenformats dürften dennoch weniger Architekten, Planer und Bauverwalter das Buch lesen, als zu wünschen wäre. Autor und Verlag sollten über eine handliche Kurzfassung für Praktiker nachdenken.

DR. ARNOLD BARTETZKY
Geisteswissenschaftliches Zentrum
Geschichte und Kultur Ostmitteleuropas
an der Universität Leipzig (GWZO),
Reichsstr. 4–6 (Specks Hof), 04109 Leipzig,
bartetz@uni-leipzig.de