

ISSN 1560-16325 | ISBN 978-3-901989-38-4 | € 16,-

polylog 39

2018

ZEITSCHRIFT FÜR INTERKULTURELLES PHILOSOPHIEREN

Urbanität

Mit Beiträgen von WOLFGANG WELSCH, CHRISTIAN SMIGIEL, ANDREAS KOCH, CONSTANZE WOLFGRING, JIANPING GAO, JALE ERZEN, JULIA SONNLEITNER, NIKOLETA NIKISIANLI, SOPHIE ROCHE und anderen

SONDERDRUCK

3

FRANZ GMAINER-PRANZL, MĂDĂLINA DIACONU

*Urbanität als Kontext und Habitus interkulturellen
Philosophierens*

Einführung

7

WOLFGANG WELSCH

Civitas oder Kosmos?

19

CHRISTIAN SMIGIEL UND ANDREAS KOCH

*Formen von Urbanität in der kapitalistischen Moderne
und ihre Effekte*

35

CONSTANZE WOLFGRING

*Vom guten Leben:
Stadt und Utopie nach der industriellen Revolution*

53

JIANPING GAO

*Die Schönheit einer Stadt
Gedanken aus ökologischer Perspektive*

73

JALE ERZEN

Die Sprache der Stadt

89

JULIA SONNLEITNER

*Stadt und Erinnerung
Die Apartheid im Gedächtnis der Born-free-Generation*

105

NIKOLETA NIKISIANLI

*Urbanität im globalen Süden:
Herausforderungen, Anforderungen und das Potential von
Nord-Süd-Wissenschaftskooperationen*



119

SOPHIE ROCHE

*Kultur-Relation und Transkulturalität
Ein Nachdenken über Muslime in Deutschland
mit der Philosophie Édouard Glissants*

143

Berichte und Rezensionen

174

Impressum

175

polylog bestellen

CONSTANZE WOLFGRING

Vom guten Leben: Stadt und Utopie nach der industriellen Revolution

ABSTRACT: The concepts of cities and utopia went hand in hand throughout history. The image of the city as the venue for the good life that had spread since ancient Greece transformed in the course of the industrial revolution: the massive population growth resulted in a strong pressure on resources and infrastructure. Overcrowded buildings and smoking factory chimneys shaped the cityscapes – the formerly positive connotation attributed to life in the big city gave way to an increasingly antiurban atmosphere.

Against this background, several personalities contrived alternatives to the status quo that can roughly be divided into »restorative« and »modernist« approaches. Key elements of restorative utopias are decentralisation, dispersion and simpler forms of spatial organisation. Modernist approaches focus on technological progress, turning it into the very essence of urban utopias. The models of Howard, Wright, Garnier, Sant’Elia and Le Corbusier provided different answers to the question of how the future city might be.

KEYWORDS: *utopia, urbanisation, industrialisation, urban planning, technological progress*

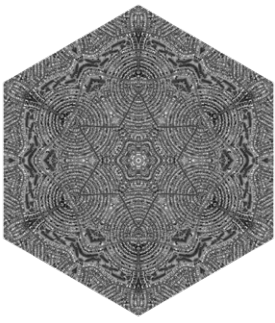
»Ohne die Utopisten früherer Zeiten würde die Menschheit noch immer nackt und elend in Höhlen wohnen. Es waren Anhänger einer Utopie, die den Umriss der ersten Stadt zeichneten. [...] Aus kühnen Träumen wird sengersreiche Realität. Die Utopie ist das grundlegende Prinzip allen Fortschritts und der Aufbruch in eine bessere Zukunft.«

[Anatole France]

Die Entwicklung der Konzepte von Stadt und utopischem Denken geht Hand in Hand. Bereits die antiken Gelehrten Griechenlands philosophierten über Erscheinungsform, Organisation, Infrastruktur und gesellschaftliche Zusammensetzung der »guten« Stadt.

Nach Platon, der um 380 v. Chr. die ideale Polis beschrieb, deklarierte Aristoteles, dass

CONSTANZE WOLFGRING hat in Wien *Globalgeschichte und Global Studies* und in Salzburg *ULG Migrationsmanagement* studiert und abgeschlossen und studiert zur Zeit an der TU Wien *Raumplanung und Raumordnung*.



die Erfüllung des »guten Lebens«, der Eudaimonia, in der Stadt zu finden sei.

Der Verlauf der industriellen Revolution transformierte das Bild der idealen Stadt in sein dystopisches Gegenteil – maßlos überfüllte Wohnbaracken und rauchende Fabriksschornsteine führten deutlich vor Augen, dass der Mensch in der industriellen Utopie zum beliebigen ersetzbaren Erfüllungsgehilfen der Maschine degradiert wird. Die körperlichen Lasten des ganzheitlichen landwirtschaftlichen oder handwerklichen Arbeitsprozesses wurden abgelöst von der Monotonie der Arbeitsteilung in kleinste Einzelverrichtungen und somit von der Entfremdung von dem Erzeugnis, die dem Städter vermeintlich eigen ist. Gleichzeitig wich das Versprechen der Maschine, den Menschen von sinnloser Arbeit zu befreien, nach und nach dem Postulat immer höherer Produktivität.

Die Utopisten des 19. und 20. Jahrhunderts suchten, ausgehend von politischen, philosophischen, ästhetischen und planerischen Überzeugungen, nach Alternativen zu dem großstädtischen Moloch – und fanden sie in sehr verschiedenen Richtungen: während manche nach der Rückkehr zu simpleren Formen räumlicher Organisation strebten, erhoben andere die Maschine zum Fundament städtischer Strukturen. Einige sehr gegensätzliche Ausprägungen dieser Bestrebungen sollen hier dargestellt werden.

Die Parallelität zwischen Stadt und Utopie, die sich seit nunmehr über 2 000 Jahren durch den Verlauf der Geschichte zieht, hat ihren Ursprung in der besonderen Rolle, die

die Stadt innerhalb der Kategorie des Räumlichen besetzt. Die Stadt, als eine räumliche Konfiguration, die gewisse Charakteristika erfüllt – städtebauliche Dichte und Bevölkerungsdichte, Diversität und Anonymität ihrer Bewohner, die Verfügbarkeit von Infrastrukturen zur Erfüllung zentraler Funktionen –, löst ambivalente Emotionen aus, die ländliche Räume nicht zu wecken vermögen.

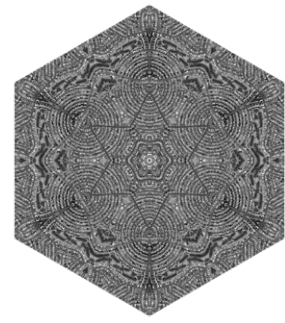
Die seit der Antike überwiegend positiven Assoziationen mit dem Städtischen – etwa die weitgehende wirtschaftliche Unabhängigkeit und die Möglichkeiten zu künstlerischem, intellektuellem und politischem Ausdruck – wurden im 19. Jahrhundert im Lichte der fortschreitenden Industrialisierung und der daraus resultierenden Urbanisierung von zunehmend antiurbanen Stimmen abgelöst.

Beginnend bei Großbritannien, damals die »Werkstatt der Welt«, wuchsen die Städte. Der rasante technologische Fortschritt ging mit Verbesserungen des Gesundheitswesens und folglich geringeren Sterberaten bei gleichbleibenden Geburtenzahlen einher. Gleichzeitig erfuhr der ländliche Raum eine beispiellose landwirtschaftliche Depression, die durch die Abschaffung der Allmenderechte weiter verstärkt wurde und bäuerliche Selbsterhaltung beinahe verunmöglichte – die Menschen wanderten in die Städte: die Bevölkerungszahl Londons verdreifachte sich beinahe zwischen den Jahren 1850 und 1900 von etwa 2,3 auf 6,5 Millionen Einwohner¹.

Die negativen Begleiterscheinungen dieser Entwicklungen schlugen sich insbesondere in

¹ Heigl: *Die Geschichte der Stadt*, 424.

Der Verlauf der industriellen Revolution transformierte das Bild der idealen Stadt in sein dystopisches Gegenteil ...



den Städten nieder: maßlos überfüllte Wohnungen, die einen idealen Nährboden für Krankheiten darstellten, überlastete Infrastrukturen und miserable Arbeitsbedingungen waren die Folge. Die Betuchten zog es in die Vorstädte. »The good city for the good life morphed into Frederick Engels Manchester, Henry Mayhews London, and Upton Sinclair's Chicago, to name but a few representations of the industrial city as dirty, dark, crowded, anonymous, threatening to the weak, a jungle of brick, stone and smoke. These representations were powerful in part because their audiences could see how far things had fallen, how much the industrial city had become the brutal opposite of the Athenian model.«²

FÜR UND WIDER DIE STADT

So entbrannte ein stark polarisierter Diskurs zwischen Vertretern pro- und antiurbaner Ansichten, der einigen Großstädten wenig schmeichelhafte, nach wie vor gebräuchliche Beinamen einbrachte: die Formulierung »The Great Wen«³, die der Journalist William Cobbett in den 1820er-Jahren für London prägte, wird heute noch gerne verwendet, wenn es darum geht, unkontrolliertes urbanes Wachstum zu benennen. Der britische Schriftsteller John Ruskin bezeichnete Städte als »loathsome centres of fornication and covetousness«⁴ [abscheuliche Zentren der Unzucht und Begehrlichkeit]. Ähnlich äußerte sich Henry Ford,

der die Stadt als »the most unlovely and artificial sight this planet affords« bezeichnete. »The ultimate solution is to abandon it.«⁵

Vermeintliche Effekte der Urbanisierung fanden Einzug in pseudowissenschaftliche Sphären. So behauptete der französische Psychiater Bénédict Augustine Morel in seinem 1857 publizierten Text *Traité des dégénérescences physiques, intellectuelles et morales de l'espèce humaine* einen Zusammenhang zwischen der »sumpfige[n], malariahafte[n] Konstitution der Großstädte«⁶ und gehäuftem Auftreten von Geisteskrankheiten sowie moralischem, sozialem und physiologischem Verfall. Morel galt damit als Begründer der sogenannten Degenerationslehre, die damals breiten Anklang fand. Einige Kollegen griffen seine Ideen auf und entwickelten sie weiter – so etwa der britische Psychiater Henry Maudsley, der der Ansicht war, dass die »Überbevölkerung und Noth in unseren großen Städten [...] so lange fortschreiten [wird], bis die Entartung soweit gediehen ist, dass die Fortpflanzung der Art nicht mehr möglich ist«⁷.

In Deutschland fand sich mit Wilhelm Heinrich Riehl ein Vertreter der konservativen Großstadtkritik, der eine weitere Facette in die Diskussion einbrachte – seine Aversion gegen die Stadt begründete sich vor allem in einer Ablehnung gegenüber dem großstädtischen Proletariat, das Mitbestimmung forderte – dies, so Riehls Ansicht, verstoße gegen

Ähnlich äußerte sich Henry Ford, der die Stadt als »the most unlovely and artificial sight this planet affords« bezeichnete. »The ultimate solution is to abandon it.«

2 Geos: *Anti-urbanism*, online.

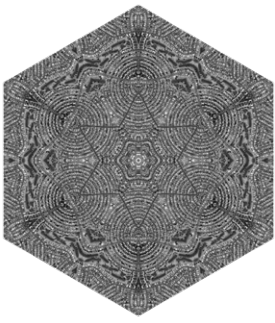
3 »Wen« bezeichnet einen zystischen Tumor.

4 Evans: *Cultural Planning*, 79.

5 Lévy: *The City Is Back*, 35.

6 Krämer: *Krankheits- und Verfallsmetaphorik*, 5.

7 Ebd., 6.



Der Diskurs um Technologie und Stadt war also von Gegensätzen geprägt: Fortschritt versus Verfall, Kultur versus Verrohung, Möglichkeiten versus Verzweiflung, Faszination versus Verdammung.

die »natürliche Ungleichheit der Menschen«⁸. Die Aversion gegen das Städtische entstammte also verschiedenen Motiven.

Auf der anderen Seite standen Optimisten, die nicht nur die Stadt in ihrer Funktion als »Markt der Lebensmöglichkeiten«⁹ positiv betrachteten, sondern gleichzeitig dem technologischen Fortschritt euphorisch entgegen sahen – die Maschine, die Raum und Zeit im 19. Jahrhundert von Grund auf transformierte, galt als materialisierte utopische Vision. Diese Transformationen durchzogen die verschiedensten Lebensbereiche: die Erfindung der Eisenbahn im frühen 19. Jahrhundert revolutionierte nicht nur den Transport von Personen und Waren, sondern gleichzeitig das Empfinden von Fläche und Distanz – die Eisenbahnen, so der Brockhaus der Gegenwart im Jahr 1838, »heben die räumliche Trennung durch Annäherung in der Zeit auf [...] Denn alle Räume sind nur durch die Zeit, derer wir bedürfen, um sie zu durchlaufen, Entfernungen für uns; [...] Eisenbahnen reduzieren Europa ungefähr auf den Flächenraum Deutschlands.«¹⁰

In ähnlicher Weise schrumpften innerstädtische Distanzen ab den 1880er-Jahren mit der Erfindung elektrischer Straßenbahnen und erneut mit der Verbreitung des Automobils im Verlauf des 20. Jahrhunderts. Gleichermäßen einschneidend waren die Auswirkungen des technologischen Wandels auf das Kommunikationswesen: durch die Verbreitung der Telegraphie im späteren 19. Jahrhunderts wur-

de die Geschwindigkeit der Kommunikation vom Tempo menschlicher Fortbewegung entkoppelt – dies entband Kommunikation vom Erfordernis der Körperlichkeit.

Nicht zuletzt wurden in Hinblick auf die Bedingungen von Arbeit und Beschäftigung große Hoffnungen an den technisch-maschinellen Fortschritt geknüpft: die Maschine, so die Vision, würde den Arbeiter von den täglichen körperlichen Mühen befreien und sinnhafte Tätigkeit ermöglichen – ein utopisches Motiv, das bis heute der Realisierung harrt.

Der Diskurs um Technologie und Stadt war also von Gegensätzen geprägt: Fortschritt versus Verfall, Kultur versus Verrohung, Möglichkeiten versus Verzweiflung, Faszination versus Verdammung. Vor diesem Hintergrund klügelten einige bemerkenswerte Charaktere Entwürfe einer besseren städtischen Zukunft aus.

RESTAURATIV VERSUS MODERNISTISCH

Die Bandbreite städtischer utopischer Ideen, die in diesem Kontext entstanden, lassen sich laut dem Stadtforscher David Pinder grob in zwei Typologien, »restaurative« und »modernistische« Utopien, unterteilen.¹¹

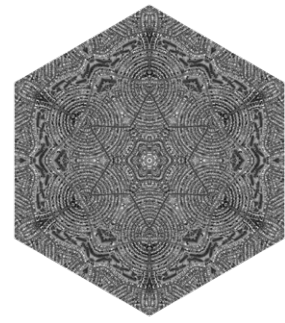
Erstere postulierten das Streben nach einer Rückkehr zu einfacheren Formen räumlicher und sozialer Organisation. Dezentralisierung und Dispersion waren die Kernelemente restaurativer Utopien. Im Lichte einer erstarken- den, von viktorianischen Idealen geprägten

⁸ Stockhammer: *Großstadtkritik*, online.

⁹ Siebel: *Die Kultur der Stadt*, 308.

¹⁰ Porombka: *Medialität urbaner Infrastrukturen*, 117.

¹¹ Pinder: *Visions of the City*, 23.



»Back to the Land«-Bewegung wurden sie als eher konservativ und retrogressiv wahrgenommen, wenngleich diese Auffassung in der Retrospektive zu kurz greift – restaurative Utopien können, müssen aber nicht zwangsläufig antiurban sein und beinhalteten durchaus innovatives Potenzial.

Auf der anderen Seite griffen modernistische Utopien den technologischen Fortschritt auf und machten ihn zu einem Kernelement der idealen Stadt als effizient getaktete Maschine. Der Fokus lag auf Funktionalität, die sich nicht nur in baulichen Strukturen widerspiegeln, sondern gleichermaßen die Organisation des gesellschaftlichen und sozialen Lebens durchdringen sollte.

Beiden Typologien gemein war das Moment des Aufbruchs und der Erneuerung sowie der Wunsch nach Neuordnung: die industrielle Stadt und ihre chaotischen Strukturen hatten ausgedient.

AUF DER SUCHE NACH KLEINEREN EINHEITEN – WERKSSIEDLUNGEN

Vorläufer restaurativer Stadtutopien waren Werkssiedlungen, die, ausgehend von Großbritannien im Laufe des 19. Jahrhunderts, ihren Weg in die USA, nach Deutschland, Frankreich und in die Niederlande fanden. Die Rolle der Industriellen bewegte sich dabei zwischen paternalistisch-philanthropischen Idealen, sozialreformerischen Ideen und dem Streben nach wirtschaftlichem Nutzen – selten waren die Motive der Unternehmer, die

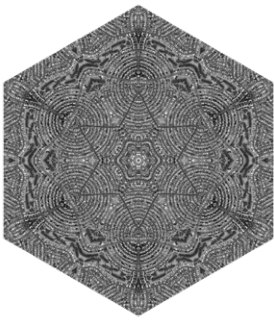
Siedlungen für ihre Arbeiterschaft errichten, gänzlich altruistischer Natur.

Oft ging es dabei um logistische Vorteile, etwa die Verfügbarkeit von Ressourcen und die Nähe zu Transportwegen. Die Errichtung entsprechender Infrastrukturen für die Arbeiterschaft – leistbarer Wohnraum, aber auch soziale, kulturelle, religiöse und Bildungseinrichtungen – gestaltete sich häufig als Win-win-Situation für Unternehmer und Beschäftigte. Ersteren ermöglichte sie in Zeiten der sozialen Umwälzungen eine gewisse Kontrolle und wirtschaftliche Gebundenheit der Arbeiter (die ja innerhalb der Siedlung nicht nur Beschäftigte, sondern gleichermaßen Konsumenten der seitens des Unternehmers zur Verfügung gestellten Infrastrukturen waren). Für die Arbeiter und ihre Familien bedeutete es ein Entkommen aus den städtischen Slums, Bildungsmöglichkeiten, wirtschaftliche Sicherheit und respektable Lebensumstände – wenn es auch mit einer gewissen Limitierung der Bewegungsräume einherging.¹²

Vorreiter dieser Entwicklung war Robert Owen, Eigentümer einer schottischen Baumwollfabrik in New Lanark, Frühsozialist und Sozialreformer. Er führte bereits Anfang des 19. Jahrhunderts eine Reihe an Verbesserungen der Arbeitsbedingungen für seine Belegschaft ein – dies beinhaltete die Reduktion des täglichen Arbeitspensums auf 10,5 Stunden, das Arbeitsverbot für Kinder unter 10 Jahren und die Einführung eines Gesundheits- und Pensionssystems. Owen ließ eine Schule, eine Betreuungseinrichtung für Kleinkinder

Auf der anderen Seite griffen modernistische Utopien den technologischen Fortschritt auf und machten ihn zu einem Kernelement der idealen Stadt als effizient getaktete Maschine.

¹² Porteous: *The Nature of the Company Town*.



und ein Gemeindezentrum errichten. Im Kern seiner Überlegungen stand die Vision einer gemeinschaftlichen, selbstverwalteten und wirtschaftlich autarken Kommune. In den 1820er-Jahren versuchte er, dieses Modell in die USA zu exportieren: er erstand einen kleinen, bereits existierenden Ort in Indiana, taufte ihn »New Harmony« und gründete eine experimentelle, seinen kooperativen Idealen entsprechende Kolonie. Wenngleich dieses Experiment bereits nach wenigen Jahren scheiterte – Owen kehrte 1929 nach England zurück –, hatte es dennoch einen bedeutenden Einfluss auf die weitere Entwicklung des Genossenschaftswesens, das Owen fortan von Großbritannien aus propagierte.

Seinem Beispiel folgend, entstanden im Laufe des 19. Jahrhunderts in England einige Werkssiedlungen mit ähnlich paternalistischem Anspruch, wenn auch mit unterschiedlicher Ausgestaltung: besonders zu erwähnen sind an dieser Stelle die Siedlungen des Textilunternehmers Titus Salt (»Saltaire«), des Schokoladeherstellers George Cadbury (»Bournville«) und des Seifenfabrikanten William Hesketh Lever (»Port Sunlight«).

Sie alle inspirierten einen Zeitgenossen, der als Autodidakt in die Geschichte der Stadtplanung eingehen sollte: Ebenezer Howard.

EBENEZER HOWARD UND DIE GARTENSTADT

Ebenezer Howard war Parlamentsstenograph und Enthusiast. Er verfolgte den technologischen Fortschritt seiner Zeit aufmerksam und

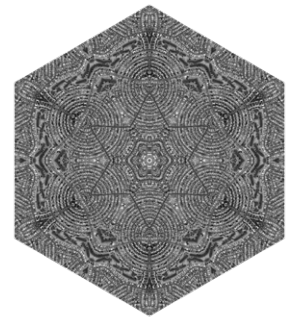
war äußerst interessiert daran, wie er bei der Entschärfung sozialer Probleme, die er im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit täglich vor Augen hatte, von Nutzen sein könnte. Inspiriert von Edward Bellamys sozialutopischem Roman *Looking Backward* und als Mitglied des »middle-class London Radicalism«, einer systemkritischen Bewegung, sah er die Lösung nicht im gewaltsamen Umbruch des kapitalistischen Systems, sondern in dem Angebot einer Alternative mittels kooperativen, genossenschaftlichen Organisationsstrukturen.¹³

Als er zwischen 1889 und 1892 sein Konzept *Tomorrow. A peaceful path to real reform* ausarbeitete, hatte er also nicht im Sinne, eine Idealstadt zu entwerfen, sondern vielmehr ein System für die Transformation sozialer, politischer und wirtschaftlicher Strukturen vorzuschlagen. Gleichwohl war Howard sich darüber im Klaren, dass sein Modell einer adäquaten physischen Form bedurfte. Er beobachtete mit Interesse die Entstehung der Werkssiedlungen und schloss daraus, dass Dezentralisierung ein wesentlicher Aspekt seines Lösungswegs sein müsse.

Sein Konzept setzte sich schließlich aus einer Kombination bereits existierender Vorschläge zusammen: den Ideen des britischen Politikers Edward Gibbon Wakefield und des Ökonomen Alfred Marshall über organisierte Siedlungsbewegungen, dem Gedanken genossenschaftlicher Bodennutzung, wie er von dem Autor Thomas Spence und dem Soziologen Herbert Spencer formuliert worden war,

¹³ Fishman: *Urban Utopias in the Twentieth Century*, 28.

Als Mitglied des »middle-class London Radicalism«, einer systemkritischen Bewegung, sah Ebenezer Howard die Lösung nicht im gewaltsamen Umbruch des kapitalistischen Systems, sondern in dem Angebot einer Alternative mittels kooperativen, genossenschaftlichen Organisationsstrukturen.



und den räumlichen Gestaltungsprinzipien von James Silk Buckingham, der die Modellstadt Victoria entworfen hatte.¹⁴

Howard war der Überzeugung, dass es möglich sei, die Vorteile von Stadt und Land zu vereinen – ausgehend von diesem Grundgedanken entwarf er eine Stadt für 32 000 Personen, konzipiert als autarkes System und folglich ausgestattet mit landwirtschaftlichen Flächen sowie industriellen Betriebsgebieten am Rande des Stadtgebiets. Ein Grüngürtel umfasst die um einen Kern ausgerichtete, radial-symmetrisch angelegte Stadt und fungiert nicht nur als Zone für Erholungszwecke und landwirtschaftliche Nutzung, sondern gleichermaßen als Siedlungsgrenze. Auf diese Weise wird unkontrolliertes Wachstum verhindert – bei voller Auslastung, so Howards Vision, sei eine neue Stadt nach demselben Muster in sinnvoller Entfernung zu errichten. Auf diese Weise entstehe eine Gartenstadtregion, die sogenannte »Social City«, deren Städte miteinander durch geteilte Infrastrukturen – Eisenbahn und Wasserversorgung – verbunden und durch Grünflächen und Wälder voneinander getrennt wären.

Howard war hartnäckig: er publizierte sein Konzept auf eigene Kosten und war in den folgenden Jahren unermüdlich damit befasst, Unterstützer zu akquirieren. Tatsächlich gewann er schließlich eine Reihe an Befürwortern, die allerdings jeweils spezifische und, wie sich herausstellen sollte, nicht gänzlich kompatible Eigeninteressen verfolgten: die Land Nationalisation Society etwa, die Ho-

ward bei der Gründung der Garden City Association unterstützte, sah in seinem Vorhaben eine Gelegenheit, die Landflucht der vergangenen Jahrzehnte rückgängig zu machen. Der Anwalt Ralph Neville, der als Vorsitzender der Garden City Association fungierte, öffnete Howard Tür und Tor des wohlhabenden Londoner Establishments. Howards Ideen wurden schlagartig mehrheitsfähig und bewegten sich »away from the crowded parlors of English radicalism into the more affluent drawing rooms of English liberalism«¹⁵.

Hier sah man in Howards Ideen eine Möglichkeit, die städtische Überbevölkerung zu reduzieren und die zunehmende Unruhe innerhalb der Arbeiterklasse zu entschärfen, konnte aber mit dem Gedanken an genossenschaftliches Eigentum an Grund und Boden und dem Postulat sozialen Wandels nichts anfangen.

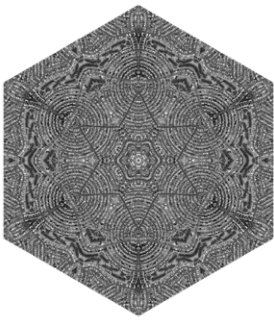
Und so kam es, dass Howards Konzept mehr und mehr verwässerte, während mit finanzieller Unterstützung der Londoner Politikelite in den nächsten Jahrzehnten die ersten zwei Gartenstädte – Letchworth und Welwyn – errichtet wurden.

Kurioserweise wurde aus einem ambitionierten sozialreformistischen Projekt ein Eckpfeiler der städtischen Planungsgeschichte – an verschiedensten Ecken und Enden der Welt (Deutschland, Frankreich, USA, Australien, Japan) wurden in der Folge Gartenstädte unterschiedlichster Ausprägungen gegründet. Letchworth und Welwyn entwickelten sich derweil statt zu physischen Manifestationen

Hier sah man in Howards Ideen eine Möglichkeit, die städtische Überbevölkerung zu reduzieren und die zunehmende Unruhe innerhalb der Arbeiterklasse zu entschärfen, konnte aber mit dem Gedanken an genossenschaftliches Eigentum an Grund und Boden und dem Postulat sozialen Wandels nichts anfangen.

14 Lampugnani: *Die Stadt im 20. Jahrhundert*, 24.

15 Fishman, 58.



sozialer Reform zu grünen, sauberen und kompakten Vorstädten.

Howard selbst konnte dieser Entwicklung, die er noch zu Lebzeiten schwermütig beobachtete, nichts entgegenzusetzen. Er zog sich in den 1920er-Jahren im Zuge der Planungen für Welwyn aus dem Projekt zurück.

BROADACRE CITY

Eine diametral entgegengesetzte Herangehensweise an Dezentralisierung verfolgte der amerikanische Architekt Frank Lloyd Wright. Seine Kindheit war geprägt von dem kleinstädtischen Umfeld, in dem er aufwuchs, mehr noch allerdings von dem ländlichen Umfeld, in dem er seine Sommer zubrachte – die Aufenthalte auf der Farm seines Großvaters, »The Valley«, prägten jene Prinzipien, die sich fortan durch seine architektonische und städtebauliche Arbeit zogen: der Fokus auf Weiträumigkeit, ökonomische Unabhängigkeit, individuellen Besitz und die Wertigkeit von harter Arbeit zugunsten der »Keimzelle der Gesellschaft«, dem Familienverband. Wright war der Ansicht, dass jedem Amerikaner das Recht auf Landbesitz – so viel wie nötig, jedoch mindestens ein Acker – zustünde, um dem Streben nach individueller, ländlicher Lebensführung Genüge zu tun.

Wrights Verhältnis zu Städten war ein äußerst ambivalentes. Er machte aus seiner Abneigung gegenüber Großstädten, die er als »fibrous tumours« und als »monstrous aberration built by greed, destructive both to efficient production and to human values« be-

trachtete, keinen Hehl.¹⁶ Gleichzeitig genoss er als junger Student in den 1880er-Jahren die städtischen Vorzüge Chicagos – damals einer der inspirierendsten Orte für Architekten und jene, die es werden wollten – und residierte von 1954 bis 1959, in den Jahren vor seinem Tod, in einer Suite des New Yorker Plaza Hotels. Diese Widersprüchlichkeit findet sich in seinem in den frühen 1930ern erdachten Konzept einer räumlichen Utopie, »Broadacre City«, wieder.

Wright setzte große Hoffnungen in die Verbreitung neuer Kommunikationsmittel und vor allem des Automobils, das seine Vision erst greifbar machte – er war der Ansicht, dass die Stadt zu Zeiten, in denen man zwecks Interaktion und Kommunikation auf räumliche Nähe angewiesen war, eine legitime räumliche Organisationsform war, die nun, da das Distanzproblem gelöst war, obsolet wurde.

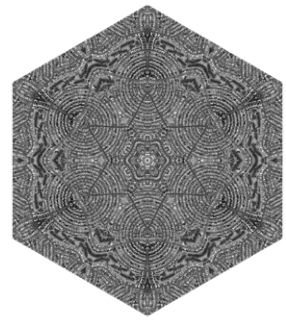
Broadacre City, das Wright selbst als »condition shared by all«¹⁷ bezeichnete, sollte die Grundlage für eine neu entstehende, auf Individualität und Privatbesitz basierende amerikanische Gesellschaft – »Usonia« – darstellen.

Wrights räumliches Konzept zeichnete sich durch das Fehlen jeglicher urbaner Qualitäten (Kompaktheit, Abgeschlossenheit und Dichte) aus – urbaner Raum löst sich durch Verschmelzung mit dem ländlichen Raum auf. Bauliche Strukturen in Broadacre City sind über weite Flächen zerstreute, miteinander durch ein Netz an Autobahnen verbundene Einfamilienhäuser. Eine besondere Rolle

¹⁶ New Yorker: *Culture Desk*, online.

¹⁷ Pimlott: *Without and Within*, 164.

Frank Lloyd Wright war der Ansicht, dass die Stadt zu Zeiten, in denen man zwecks Interaktion und Kommunikation auf räumliche Nähe angewiesen war, eine legitime räumliche Organisationsform war, die nun, da das Distanzproblem gelöst war, obsolet wurde.



kommt dabei den Tankstellen zu, deren Funktion zu jener von Einkaufszentren und Restaurants erweitert wird. Soziale, kulturelle, bildungs- und freizeitbezogene Bedürfnisse werden in »community centres« entlang den Autobahnen realisiert.

Wright, der kein Freund überbordender Verwaltungsstrukturen war, sah eine Reduktion institutioneller Einrichtungen auf das absolut notwendige Minimum vor. Alle administrativen Agenden würden an einer Stelle zusammenlaufen, an dessen Spitze der »county architect« stünde – mit der Befugnis, Land zuzuweisen sowie Gestaltungsvorgaben und architektonische Prinzipien zu überwachen.

Wenngleich, wenig überraschend, Wrights Konzept nicht mehrheitsfähig war, so beinhaltet sein Credo »The great highways are in the process of becoming the decentralized metropolis«¹⁸ aus heutiger Perspektive einen wahren Kern – beschreibt es doch die Begleiterscheinungen der amerikanischen Suburbia: die bedeutsame Rolle des motorisierten Individualverkehrs (und, damit einhergehend, die Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen) im amerikanischen Alltag und die Auslagerung öffentlicher Räume in peripher gelegene Einkaufs- und Unterhaltungszentren.

CITÉ INDUSTRIELLE

Tony Garnier war ein ausdauernder und gleichermaßen widerspenstiger französischer Architekt. Als er 1899 im Alter von 30 Jahren als »Prix de Rome«-Stipendiat nach Rom ent-

sandt wurde, war er damit beauftragt, historische Gebäude zu studieren – eine Aufgabe, die Garnier, wie er die *École des Beaux Arts*, die das Stipendium gewährt hatte, nonchalant wissen ließ, mangels Sinnhaftigkeit lediglich mit Minimalaufwand betrieb: »Since all architects rely on false principles, antique architecture is in error. Truth alone is beautiful. In architecture, truth is the result of calculations that are made to satisfy needs by known methods.«¹⁹

Während er also die lästige Verpflichtung der Dokumentation antiker Gebäude eher nachlässig behandelte, arbeitete er in den folgenden Jahren den Entwurf einer »Cité Industrielle« in größtem Detail aus. Das anfängliche Missfallen der *École des Beaux Arts* löste sich ob der Qualität seiner Arbeiten bald in Wohlgefallen auf.

Neben Garniers Überzeugung, dass die Rekonstruktion antiker Monumente obsolet sei, war er der Ansicht, dass Architektur progressiv sein und die sozialen Gegebenheiten und Bedürfnisse berücksichtigen müsse.²⁰ Der Entwurf der *Cité Industrielle* fußte also nicht nur auf den technischen Fortschritten, die um die Wende des 19. zum 20. Jahrhundert den städtischen Alltag eroberten, er berücksichtigte gleichermaßen vorhandene gesellschaftliche Ansprüche an den Raum.

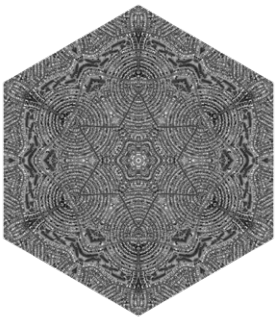
Bis zum Jahr 1917 (und damit weit in Garniers Laufbahn als Stadtarchitekt Lyons hinein), als sein Werk in Buchform publiziert wurde, umfasste die *Cité Industrielle* 164

Neben Garniers Überzeugung, dass die Rekonstruktion antiker Monumente obsolet sei, war er der Ansicht, dass Architektur progressiv sein und die sozialen Gegebenheiten und Bedürfnisse berücksichtigen müsse.

¹⁸ Wright: *Modern Architecture*, 110.

¹⁹ Garnier: *An Industrial City*, 7.

²⁰ Ebd.



Abbildungen – sie ist somit bis heute die detaillierteste grafische Darstellung einer Idealstadt.

Vor dem Hintergrund einer spezifischen Lage in Südostfrankreich nahe seiner Heimatstadt Lyon entwarf Garnier eine Stadt für 35 000 Einwohner, in der industrielle Produktion und Wohn- und Lebensqualität keine Gegensätze darstellten. Grundlegende Zielsetzung war es, die Stadt so zu gestalten, dass nicht nur die Anforderungen der Industrie bedacht, sondern vor allem grundlegende menschliche Bedürfnisse nach Licht, Luft und Raum Berücksichtigung fänden – dies erreichte Garnier durch die Festlegung von Bebauungsdichten, Gebäudehöhen, -ausrichtungen und Überbauungsgraden.²¹ Zudem schlug er das zur damaligen Zeit ungewöhnliche Prinzip der zonalen Trennung der wesentlichen räumlichen Funktionen – öffentliches Leben, Industrie, Wohnen und Gesundheit – durch Grüngürtel vor.

Die Verortung der jeweiligen Zonen folgte strategischen und logistischen Überlegungen: das Industriegebiet wurde am Fluss und mit Anbindung an das Wasserkraftwerk platziert, während die großzügig angelegten medizinischen Einrichtungen in einem etwas entlegenen Teil der Stadt zu finden waren.

Garnier betonte die Rolle der Elektrizität, die er mit Sauberkeit und technologischem Fortschritt assoziierte, sowie die Relevanz hygienischer Vorkehrungen – sein Entwurf beinhaltete Pläne für die Errichtung eines

komplexen Abwassersystems, eines Zentrums für Laboranalysen und eine technische Ausbildungsstätte.

Abseits Garniers Fokus auf Funktionalismus und Technologie bediente der Entwurf der Cité Industrielle gleichermaßen ästhetische wie profane Bedürfnisse: eine Schule der bildenden Künste und historische Sammlungen waren ebenso eingeplant wie Weingärten.²²

Ideologisch war Garnier zeit seines Lebens sozialistischen Idealen zugeneigt – er vertrat die Prinzipien der Gleichheit und der Kooperation, sprach sich gegen privaten Bodenbesitz und Kapitalismus aus und war der Überzeugung, dass grundlegende Bedürfnisse wie Ernährung oder medizinische Versorgung im Zuständigkeitsbereich der Verwaltung lägen. Sein Plädoyer für kollektives Eigentum fand sich durch das Fehlen von Mauern, Zäunen und sonstigen Einfriedungen in seinem Entwurf wieder.²³

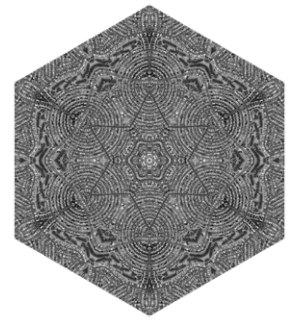
Garniers Ideen weisen Parallelen zu jenen der frühsozialistischen Utopisten des 19. Jahrhunderts auf. Wie bereits der Philosoph Charles Fourier war Garnier überzeugt von der menschlichen Tugend und erwartete eine Weiterentwicklung der Gesellschaft auf ein höheres moralisches Niveau im Zuge des Niedergangs des Kapitalismus. Konsequenterweise sah sein Entwurf einer idealen Stadt keine baulichen Strukturen für den Umgang mit Kriminalität (etwa Gefängnisse oder Gerichte) und keine religiösen Einrichtungen

Konsequenterweise sah Garniers Entwurf einer idealen Stadt keine baulichen Strukturen für den Umgang mit Kriminalität (etwa Gefängnisse oder Gerichte) und keine religiösen Einrichtungen vor. Diese würden durch die Realisierung eines Idealzustands im Diesseits obsolet.

21 Wiebenson: *Utopian Aspects of Tony Garnier's Cité Industrielle*, 19.

22 Garnier: *An Industrial City*, 7.

23 Wiebenson: *Utopian Aspects of Tony Garnier's Cité Industrielle*, 19.



vor. Diese, so Garniers Gedanke, würden durch die Realisierung eines Idealzustands im Diesseits obsolet.

Inspiration bezog Garnier zum einen aus seiner Heimatstadt – Lyon galt nicht nur als industrielles Zentrum mit einer ausgeprägten Metalindustrie und einem Hang zu experimenteller Technologieentwicklung (etwa in den Bereichen der Automobilentwicklung und der Fotografie), sondern auch als politisch progressive Stadt mit einer selbstbewusst auftretenden Arbeiterklasse.²⁴ Zum anderen findet sich mit »La Creche-rie«, einer sozialistischen Stadt, die Émile Zola in seinem sozialutopischen Roman »*Travail*« 1901 beschrieben hatte, ein konkretes literarisches Vorbild für Garniers Cité Industrielle. Garnier, Mitglied der »Société des Amis d'Émile Zola«, würdigte das Werk des Autors mit einem Zitat, das die Fassade eines der zentralen Gebäude der Cité Industrielle, der Versammlungshalle, zielen sollte.

Wenngleich Garniers Idealstadt niemals zur Realisierung gelangte, so wurde eine seiner konzeptuellen Ideen von dem Schweizer Architekten Le Corbusier aufgegriffen und als Leitparadigma der europäischen Planungspraxis 1933 in der Charta von Athen verankert: die der funktionalen Trennung – ein Prinzip, das bis in die 1970er-Jahre als Dogma der europäischen Stadtplanung fungierte.

HOCH HINAUS

Sieht man sich die Entwicklung modernistischer Stadtutopien an, so muss man vor allem

24 Garnier: *An Industrial City*, 7.

einen Blick auf die andere Seite des Atlantiks werfen. Hier war, gegen Ende des 19. Jahrhunderts, kein utopisches Motiv prominenter als jenes der Stadt, die in den Himmel wächst – und so ist die Geschichte städtischer Utopien in den USA eng verknüpft mit der Geschichte des Hochhauses, das als Versprechen der Moderne galt.

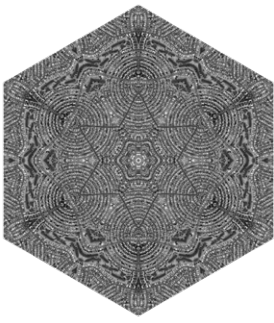
Für die Verbreitung des Hochhauses, ausgehend von Chicago und New York ab den 1870ern, bedurfte es zweier wesentlicher Voraussetzungen: der Stahlskelettbauweise und der Entwicklung einer Bremsvorrichtung für Personenaufzüge, durch die die bereits existierende Aufzugstechnologie sicherer und alltagstauglicher wurde.

Demonstriert wurde eine derartige Vorrichtung publikumswirksam im Jahr 1854 von Elisha Graves Otis, Gründer der E. G. Otis Elevator Company, im Rahmen der Exhibition of the Industry of All Nations in New York. »All safe gentlemen, all safe«, sagte er, nachdem die Holzplattform, auf der er stand, trotz durchschnittenen Tragseils nicht in die Tiefe rasselte, sondern nach wenigen Zentimetern zum Stehen kam.²⁵ Mit dem Wechsel von Hydraulik- auf Elektroantrieb um die Wende zum 20. Jahrhundert, der deutlich größere Fahrgeschwindigkeiten möglich machte, wurde der Aufzug schließlich zum State of the Art.

Die Skelettbauweise setzte sich ab den 1880er-Jahren durch. Bis dahin waren Gebäude – selbst die ersten Hochhäuser – in Mauerwerksbauweise ausgeführt worden, die die Errichtung von höchstens zwölf Stockwerken

25 Bernard: *Lifted*, 1.

Sieht man sich die Entwicklung modernistischer Stadtutopien an, so muss man vor allem einen Blick auf die andere Seite des Atlantiks werfen.



ermöglicht hatte. Darüber hinausgehende Höhen hätten eine unverhältnismäßige Verbreiterung des Gebäudesockels erforderlich gemacht. Die Skelettbauweise, also die Entkopplung des Tragwerks von der Fassade, erlaubte nun nahezu unbegrenzte Höhen – der Weg nach oben war offen.

Die rasch anwachsende Skyline rief gemischte Gefühle unter den Betrachtern hervor – während die einen das geschäftige Treiben fasziniert beobachteten und das Herannahen eines neuen Zeitalters vermuteten («the birth of yet another legendary cosmopolis, like the Babylon of antiquity with its Tower of Babel [...]»²⁶), waren die anderen abgestoßen von der schieren Monumentalität. Frank Lloyd Wright etwa kritisierte in seinem Vortrag *The Tyranny of the Skyscraper* die dichte Aneinanderreihung dieser »ganz und gar barbarischen« Konstruktionen, die fehlende Rücksichtnahme auf die Umgebung und somit die Zerstörung der Charakteristika des Raums: »Space as a becoming physic element of the American city is gone.«²⁷ Mit dieser – wenngleich sehr dramatisch dargelegten – Einschätzung sprach Wright einen Aspekt an, der tatsächlich mehr und mehr zum Problem wurde: der Entzug von Licht und Luft durch die Höhe und Dichte der Bauten, die gänzlich unreglementiert binnen weniger Jahre nebeneinander aus dem Boden schossen.

Eine Reihe privater und öffentlicher Initiativen widmete sich der Thematik: 1897 veranstaltete die Architectural League of New York

ein Symposium, das die Frage nach Regulierungsmöglichkeiten behandelte. Zehn Jahre später wurde das »Committee on Congestion of Population in New York« gegründet. Der zunehmende Widerstand entlud sich schließlich im Jahr 1915 an der Errichtung des 169 Meter hohen, gigantisch proportionierten Equitable Buildings.

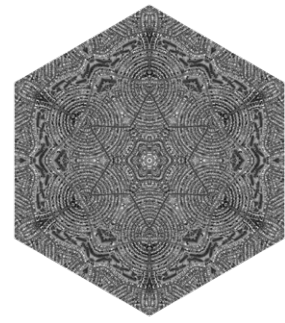
Die Zeit war reif: im Jahr 1916 wurde die New York Zoning Resolution beschlossen. Die Resolution legte eine funktionale Trennung in drei Zonen – Wohngebiete, Betriebsgebiete und »uneingeschränkt« – fest, die mit jeweils spezifischen Bauvorschriften und Rechten verbunden waren. Vor allem beinhaltete die Resolution jedoch die Definition abgestufter Höhenkategorien, die die grundsätzlich zulässige Kubatur in Relation zur Straßenbreite festlegte. Darüber hinausgehende Etagen durften zurückgesetzt aufgesetzt werden. Weiters war die Errichtung eines Turms, dessen Sockel ein Viertel der Gebäudegrundfläche nicht überschreiten durfte, zulässig. Auf diese Weise wurde nicht nur der Lichteinfall geregelt, sondern gleichzeitig eine gänzlich neue architektonische Ästhetik geschaffen – bei Einhaltung der Vorgaben und unter vollständiger Ausnutzung der verfügbaren Fläche ergab sich eine spezifische Schablone des Baukörpers, die den in der Folge entstehenden Art Deco-Gebäuden – etwa dem Empire State und dem Chrysler Building – ihr charakteristisches, ikonisches und vielfach bewundertes Aussehen verlieh.

Die Zoning Resolution wurde von Planern und Architekten nicht nur aufgrund der ästhe-

Im Jahr 1916 wurde die New York Zoning Resolution beschlossen. Die Resolution legte eine funktionale Trennung in drei Zonen – Wohngebiete, Betriebsgebiete und »uneingeschränkt« – fest, die mit jeweils spezifischen Bauvorschriften und Rechten verbunden waren.

26 Pelli: *Skyscrapers*, 135.

27 Buitenhuis: *Aesthetics of the Skyscraper*, 321.



tischen Vorzüge mit Freuden aufgenommen, sondern gleichermaßen als zukunftsorientiertes Instrument zur Rationalisierung der Stadt der Zukunft erachtet.²⁸

In Europa warnten derweil Architekten, die sich ein Bild von der Lage in New York und Chicago gemacht hatten, vor einer »Manhattanisierung« und der Zerstörung gewachsener urbaner Strukturen durch die Verbreitung des Hochhauses. Eine Angst, die sich als unbegründet herausstellen sollte – gab es doch bis nach dem Zweiten Weltkrieg in Europa keine Hochhauskultur.

LA CITTÀ NUOVA

Einer der frühesten europäischen Entwürfe einer vertikalen Stadt stammt von Antonio Sant'Elia aus den Jahren 1913/1914. Der junge italienische Architekt hatte die Entwicklungen um die Hochhausarchitektur in New York anhand von Fotografien und Illustrationen aufmerksam verfolgt und zog daraus Inspiration für seine Darstellungen einer »Città Nuova«.

Sant'Elia, der posthum als Wegbereiter des italienischen Futurismus in die Architekturgeschichte einging, erlebte die Auswirkungen seiner Arbeit nicht – er starb 1916 im Alter von 28 Jahren als Freiwilliger im Ersten Weltkrieg.

Die Rolle als Vorreiter der futuristischen Bewegung fiel Sant'Elia eher zufällig zu. Im Jahr 1913 trat er einer Gruppierung radikaler Architekten bei, der »Nuove Tendenze«, die

ihre Prinzipien für eine neue Architektur in grafischer Form anhand Sant'Elia's Zeichnungen im Rahmen einer Ausstellung präsentierte. Begleitet wurden die Darstellungen von einem Grundlagenpapier, dem »Messagio«, das gemeinhin Sant'Elia zugeschrieben wird, dessen Urheberschaft aber nicht gänzlich geklärt ist.²⁹

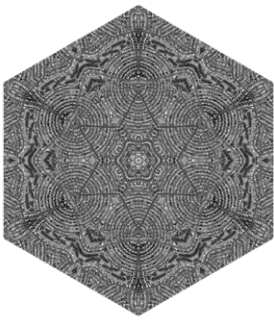
Der anwesende Filippo Tommaso Marinetti, seines Zeichens ideologischer Gründervater des italienischen Futurismus, war begeistert und fest entschlossen, Sant'Elia für seine Bewegung zu gewinnen. Dies war grundsätzlich naheliegend – die Nuove Tendenze und die italienischen Futuristen verbanden gemeinsame künstlerische und ideologische Ansätze: in ihren Darstellungen und Ausführungen betonten sie die Rolle des Fortschritts und der Moderne sowie den Einsatz neuer Materialien wie Zement, Glas und Stahl. Sie entsagten dem Dekorativen, der Nostalgie und dem Stillstand. Während jedoch die Nuove Tendenze eine gewisse Versöhnlichkeit und Kompromissbereitschaft erkennen ließen, huldigten die italienischen Futuristen dem gewaltsamen Umbruch und der bedingungslosen Zerstörung alter, behäbiger Strukturen.

Nach anfänglicher Zurückhaltung fügte sich Sant'Elia letztendlich Marinetti's Drängen, seiner Bewegung beizutreten und steuerte mit seiner Darstellung der Città Nuova, vor allem aber mit dem »Messagio« einen essentiellen Baustein des Fundaments des italienischen Futurismus bei. Marinetti übernahm das »Messagio«, modifizierte es (insbesondere durch

In Europa warnten derweil Architekten, die sich ein Bild von der Lage in New York und Chicago gemacht hatten, vor einer »Manhattanisierung« und der Zerstörung gewachsener urbaner Strukturen durch die Verbreitung des Hochhauses.

28 Willis: *Zoning and »Zeitgeist«*, 50.

29 Lampugnani: *Die Stadt im 20. Jahrhundert*, 158



weitflächige Ersetzung des Wortes »neu« durch den Begriff »futuristisch«³⁰) und publizierte es als *Manifesto dell'architettura futurista*.

Das Manifest richtete sich gegen »karnevalistische Dekorationen«, gegen die »erstaunliche Blüte des Schwachsinn und der Unfähigkeit [...] die als Neoklassizismus bezeichnet wird« und gegen die »theatralische, dekorative, monumentale, anmutige, gefällige Architektur«.

Die futuristische Stadt, so Marinetti und Sant'Elia, erfordere eine neue Architektur. »Eine solche Architektur kann keinem Gesetz historischer Kontinuität unterworfen sein. Sie muß so neu sein wie unsere Geisteshaltung. [...] Wir fühlen, dass wir nicht länger die Menschen der Kathedralen, der Paläste und der Gerichtshallen sind, sondern die Menschen der großen Hotels, der Bahnhöfe, der ungeheuren Straßen, der riesigen Häfen, der Markthallen, der erleuchteten Bogengänge, des Wiederaufbaus und der Sanierung. Wir müssen die futuristische Stadt erfinden und erbauen – sie muß einer großen, lärmenden Werft gleichen und in allen ihren Teilen flink, beweglich, dynamisch sein; das futuristische Haus muß wie eine riesige Maschine sein. [...] Jede Generation wird sich ihre Stadt bauen müssen.«³¹

Sant'Elia's Abbildungen der Città Nuova untermauern diese Ansprüche und reflektieren seine Faszination an Bewegung, Technologie und Industrie: sie zeigen Hochhäuser mit kaskadierenden Fassaden, Beton- und Stahlbrücken, außenliegende Aufzugsschächte aus Glas, Förderbänder, kolossale Kraftwerke und

Bahnhöfe – Bauwerke, die nicht lediglich von Maschinen inspiriert, sondern tatsächlich als Maschinen konzipiert waren³². Hier ist bedingungsloser Funktionalismus Selbstzweck – die Bewohner der Città Nuova werden zu Statisten in einer technologischen Utopie, die in Bewegung gehalten werden muss.

Nachdem Sant'Elia im Krieg gestorben war, vermarktete Marinetti umtriebiger dessen architektonisches und vermeintliches politisches Erbe und zeichnete ein beinahe mythisches Bild seines gefallenen Kameraden – nicht nur das eines Pioniers der futuristischen Bewegung, sondern auch das eines glühenden Faschisten. Dass Sant'Elia zeit seines Lebens Mitglied der sozialistischen Partei in seiner Heimatstadt Como war, verschwieg Marinetti – sollte doch die Darstellung, die Marinetti kreierte, einem höheren Zweck dienlich sein und als Mosaikstein des Gründungsmythos der futuristischen Bewegung verankert werden.

LE CORBUSIER

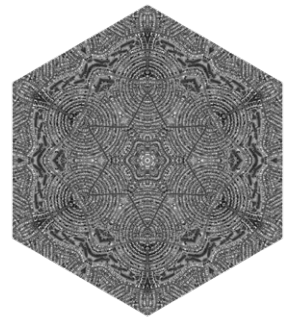
Charles-Édouard Jeanneret, besser bekannt unter dem Namen »Le Corbusier«, war ein sehr widersprüchlicher Charakter. Aufgewachsen in den 1890er-Jahren in La Chaux-de-Fonds, einer auf das Uhrmacherhandwerk spezialisierten Kleinstadt in der Schweiz, kam er sehr früh mit traditionellen künstlerischen Werten in Berührung. Auf der Kunstgewerbeschule begann er eine Lehre als Graveur und Ziseleur, wandte sich aber unter dem Einfluss

30 Lebbeuswoods: *Santelias words*, online.

31 Hochschule Bochum: *Architekturtheorie*, online.

32 Sant'Elia kam hiermit Le Corbusier (»Das Haus ist eine Maschine zum Wohnen«) zuvor.

Hier ist bedingungsloser Funktionalismus Selbstzweck – die Bewohner der Città Nuova werden zu Statisten in einer technologischen Utopie, die in Bewegung gehalten werden muss.



seines Lehrers und Mentors Charles L'Éplattenier bald der Architektur zu und zog nach Paris, wo seine Auffassung vom »Elend und der Größe der modernen Stadt« geprägt wurde.³³

Die industrielle Revolution, die seine bisherige Ausbildung – das Traditionelle, das Feine und die Handarbeit – konterkarierte, bezeichnete Jeanneret als »persönliche Erfahrung«. Seine Kunst, welche Ausprägung auch immer sie nehmen würde, müsse eine »Kunst der Zukunft« sein und mit dem Zeitalter der Maschine in Einklang stehen.³⁴

Neben dem Fokus auf die Maschine war Jeanneret fortan zwei weiteren Grundsätzen verpflichtet: jenem der Ordnung (»The work of man is to put things in order.«³⁵) und jenem der Größe. Jeanneret war kein bescheidener Mann: er gefiel sich in der Rolle als logische Fortsetzung in einer Reihe von »all the great leaders of France« – Haussmann, Napoleon, Louis XIV, »grand seigneurs, men without remorse«.³⁶

Diese drei Prinzipien waren an seinen utopischen Stadtentwürfen deutlich ablesbar. Im Jahr 1922 wurde Jeanneret aufgefordert, im Rahmen des »Salon d'Automne« einen urbanistischen Entwurf vorzulegen. Mit der »Ville Contemporaine« erdachte er eine Stadt für drei Millionen Einwohner auf einer weitläufigen Ebene, die durch symmetrische Raster, geometrische Formen und zwei axiale Autobahnen, die im Zentrum als Verkehrskno-

tenpunkt aufeinandertreffen, strukturiert ist. 60-geschoßige Hochhäuser inmitten einer Parklandschaft dienen als Wohn- und Betriebsgebäude. Wohnraum wird entsprechend der sozialen Stellung angeordnet – während die intellektuelle, wirtschaftliche und künstlerische Elite im Zentrum residieren würde, hatte Le Corbusier für das Proletariat Satellitenstädte in der Peripherie vorgesehen.

Sein erster Versuch, seine Ideen in die Praxis umzusetzen, war der »Plan Voisin« im Jahr 1925, der eine komplette Neuordnung des Pariser Zentrums vorsah. Große Teile der gewachsenen Strukturen in der historischen Altstadt wären der Planierwalze zum Opfer gefallen – die verschlungenen Gassen (»Kapillaren«) müssten geraden, breiten Straßen (»Arterien«) weichen. Paris, so war Le Corbusier als selbsterklärter »doctor of space« überzeugt, war sterbenskrank und müsse einer »radikalen Operation« unterzogen werden, um zu gesunden.³⁷ Wenig überraschend stieß er bei der Pariser Stadtverwaltung mit seinem Entwurf auf wenig Gegenliebe. Doch er war hartnäckig: Le Corbusier, der zeit seines Lebens politisch und moralisch flexibel war, verabschiedete sich mit seinem dritten und letzten stadtutopischen Entwurf im Jahr 1935 – der »Radiant City« – von absolutistischen und segregativen Ansprüchen, stattdessen betonte er egalitäre Strukturen und die Maxime der individuellen Freiheit. Aus den Wohntürmen der vorigen Entwürfe würden »Unités« – zeilenförmige, serienmäßig hergestellte Wohnblöcke, in denen soziale und gemeinschaftliche Einrichtungen untergebracht wären. Dass diese »Unités d'Ha-

Le Corbusier verabschiedete sich mit seinem dritten und letzten stadtutopischen Entwurf im Jahr 1935 von absolutistischen und segregativen Ansprüchen, stattdessen betonte er egalitäre Strukturen und die Maxime der individuellen Freiheit.

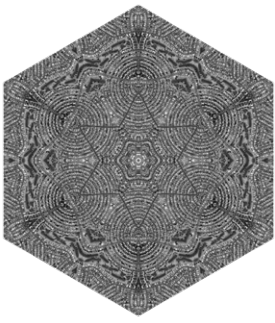
33 Fishman: *Urban Utopias*, 182.

34 Ebd.: 167.

35 Mansfield: *Cosmopolis*, 59.

36 Hall: *Cities of Tomorrow*, 222.

37 Pinder: *Visions of the City*, 63.



bitation«, die heute in Frankreich und Deutschland realisiert sind, die einzigen Relikte Jeanne-rets stadtplanerischer Ambitionen sind, spricht für den Architekten, aber gegen den Stadtplaner Le Corbusier.

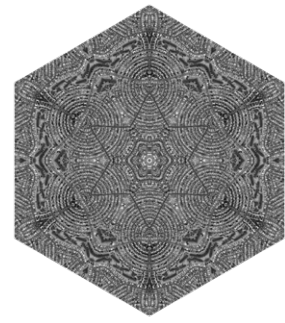
EPILOG

Auch heute, etwa ein Jahrhundert später, sind es überwiegend Städte, die das räumliche Setting utopischer Projektionen bilden. Die Triebkräfte, die Menschen in die Städte bringen, sind im Kern dieselben wie vor etwa 200 Jahren, als die industrielle Revolution einen Entwicklungsprozess in Bewegung setzte, der nach wie vor in vollem Gange ist: die urbane Ära, gespeist aus Innovation, Fortschritt, der Hoffnung auf die Realisierung individueller Lebensmodelle und dem Streben nach dem »guten Leben«, steuert auf einen historischen Klimax zu. Im Zuge dieser Entwicklung zeichnen sich aktuell verschiedene Phänomene ab, die den urbanen Raum weltweit tiefgreifend transformieren: die dritte industrielle Revolution, deren physisches Rückgrat zwar ortlos (und somit im ursprünglichsten Sinne

des Wortes utopisch) ist, scheint den urbanen Raum zum Lieblingsschauplatz auserkoren zu haben: die Stadt der Zukunft ist digital, virtuell, autonom und smart – und wird von Google, Cisco und IBM modelliert, patentiert und vermarktet. Gleichzeitig erfasst der Urbanisierungsprozess im Gegensatz zum 19. und frühen 20. Jahrhundert mehr und mehr die Länder des globalen Südens und bringt eine Fülle an Herausforderungen mit sich – Fragen nach steigendem Bevölkerungsdruck, hygienischen und gesundheitlichen Bedingungen, der Versorgung mit Ressourcen, überstrapazierten Infrastrukturen und Umweltbelastungen stehen unbeantwortet im Raum. Diese Herausforderungen erfordern neue, kreative – vermutlich sogar utopische – Lösungsansätze, in deren Kern der Mensch, seine Bedürfnisse und seine Verantwortungen stehen müssen. Und so muss jede Vision, um, wie Anatole France es formulierte, den »Aufbruch in eine bessere Zukunft« anzustoßen und tatsächliche Veränderungen zu bewirken, ihren Weg von Utopia zurück in die »echte Welt« finden. So oder so: die Zeit für den Umweg sollte man sich nehmen.

LITERATURVERZEICHNIS

- Bernard, Andreas: *Lifted: A Cultural History of the Elevator*. New York/London: New York University Press, 2014.
- Buitenhuis, Peter: Aesthetics of the Skyscraper: The Views of Sullivan, James and Wright. In *American Quarterly*, Vol. 9, Nr. 3, 1957, 316–324.
- Evans, Graeme: *Cultural Planning. An Urban Renaissance?*. London/New York: Routledge, 2001.
- Fishman, Robert: *Urban Utopias in the Twentieth Century – Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*. Cambridge/London: The MIT Press, 1989.



- Garnier, Tony: *An Industrial City*. New York: Princeton Architectural Press, 1989.
- Geos: *Anti-urbanism*. <http://www.geos.ed.ac.uk/homes/tslater/Anti-urbanism.pdf> [8.02.2018].
- Hall, Peter: *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*. Oxford: Blackwell Publishing, 2002.
- Heigl, Franz: *Die Geschichte der Stadt. Von der Antike bis ins 20. Jahrhundert*. Akademische Graz: Druck- und Verlagsanstalt, 2008.
- Hochschule Bochum: *Architekturtheorie*. http://hochschule-bochum.de/fileadmin/media/fb_a/Lehmann/05_ARCHITEKTURTHEORIE/Antonio_Sant__Elia_Futuristische_Architektur_komplett.pdf [11.02.2018].
- Krämer, Steffen: Krankheits- und Verfallmetaphorik als Großstadtkritik im 19. und 20. Jahrhundert. In *Schriftenreihe der Winckelmann Akademie für Kunstgeschichte*, Textbeitrag 7, München, 2013, http://www.winckelmann-akademie.de/wp-content/uploads/Entartung_und_Grossstadt.pdf [6.08.2018].
- Lampugnani, Vittorio Magnano: *Die Stadt im 20. Jahrhundert. Visionen, Entwürfe, Gebautes*. Berlin, 2011.
- Lebbeuswoods: *Santelias words*. <https://lebbeuswoods.wordpress.com/2009/11/02/santelias-words/> [25.04.2018].
- Lévy, Jacques: The City is Back (in Our Minds). In *Cities and Fascination*, ed. by Heiko Schmitz, Wolf-Dietrich, John Urry. Surrey: Ashgate, 2011, 33–48.
- Mansfield, Howard: *Cosmopolis. Yesterday's Cities of the Future*. New Jersey: Rutgers, 1990.
- New Yorker: *Culture Desk*. <http://www.newyorker.com/culture/culture-desk/frank-lloyd-wright-tried-to-solve-the-city> [22.08.14].
- Pelli, Cesar: Skyscrapers. In *Perspecta* Vol. 18, 1982, 134–151.
- Pimlott, Mark: *Without and Within: Essays on Territory and the Interior*. Rotterdam, 2007.
- Pinder, David: *Visions of the City. Utopianism, Power and Politics in Twentieth-Century Urbanism*. New York/London: Routledge, 2011.
- Porombka, Wiebke: *Medialität urbaner Infrastrukturen: der öffentliche Nahverkehr, 1870–1933*. Bielefeld: transcript Verlag, 2013.
- Porteous, J.D.: The Nature of the Company Town. In *Transactions of the Institute of British Geographers*, No. 51, 1970, 127–142.
- Siebel, Walter: *Die Kultur der Stadt*. Berlin: Suhrkamp, 2015.
- Stockhammer, Helmut: *Die klassische und moderne Großstadtkritik*. <http://www.wu.uni-klu.ac.at/hstockha/cmsms/uploads/grossstadtkritik.pdf> [11.02.2018].
- Wiebenson, Dora: Utopian Aspects of Tony Garnier's Cité Industrielle. In *Journal of the Society of Architectural Historians*, Vol. 19, Nr. 1, 1960, 16–24.
- Willis, Carol: Zoning and »Zeitgeist«: The Skyscraper City in the 1920s. In *Journal of the Society of Architectural Historians*, Vol. 45, Nr. 1, 1986, 47–59.
- Wright, Frank Lloyd: *Modern Architecture: Being the Kahn Lectures for 1930*. New York: Princeton University Press, 2008.