

Joachim Petsch: Besprechung von:

Pietro Hammel: Unsere Zukunft: die Stadt

suhrkamp taschenbuch 59. Frankfurt 1972

Es sind insbesondere zwei Bücher, die die Folgen und damit die Misere des kapitalistischen Städtebaus der Gegenwart einer breiten Öffentlichkeit bekannt gemacht haben: Jane Jacobs' "The Death and Life of Great American Cities" von 1961 (deutsch 1963) und vor allem Alexander Mitscherlichs Pamphlet über "Die Unwirtlichkeit unserer Städte" von 1965. In beiden Büchern wurden die Ursachen der Misere allerdings nur am Rande gestreift - nämlich die Ökonomisierung aller gesellschaftlichen Bereiche als Folge geänderter Kapitalverwertungsbedingungen, die die Reduzierung der politischen, sozialen und ästhetischen Probleme auf technische Verfahren zur Folge hatte und auch noch hat. Es fiel ihnen aber insofern eine positive Rolle zu, als sie durch z.T. eindrucksvolle Schilderungen (Jacobs) der Symptome (Stichworte: Zersiedlung bzw. Entmischung der Städte - Einfamilienhaus als Leitbild, Verödung der Innenstädte, Dominanz der Verkehrsplanung) auf den verheerenden Zustand der Städte aufmerksam machten.

Seitdem ist der Städtebau geradezu zu einem Modethema geworden und die Literatur lawinenartig angeschwollen. Sowohl Politiker (u.a. Lauritzen, Vogel, Neuffer - letzterer mit dem vielversprechenden Buchtitel "Städte für alle", 1970) als auch Wissenschaftler verschiedener Fachrichtungen (alle mehr oder minder im Gefolge von Hans Paul Bahrdt an eine vernünftige - sprich "organische" - Machbarkeit der Stadtplanung glaubend unter weitgehendem Verzicht auf eine Analyse des historischen und gesellschaftlichen Kontextes des Städtebaus) handeln in immer neuen Variationen das Thema ab. In letzter Zeit haben es die Massenmedien (Zeitungen, Fernsehen - Kulturmagazin "Aspekte") ebenfalls für sich entdeckt. Dieser Publikationsberg zeigt, daß die "Unwirtlichkeit" der Städte unübersehbar ist (vgl. die Regierungserklärung) und man durch Reformen (Bodenrecht, Städtebauförderungsgesetz) schlimmste Auswirkungen verhindern will, ohne jedoch die sozioökonomische Basis der Gesellschaft und damit die bestehenden Macht- und Gewalt-

verhältnisse grundlegend verändern zu wollen. Nur wenige Publikationen verlassen den herkömmlichen Forschungsansatz und -rahmen (Reduktion auf ästhetische Aspekte - Herantragen soziologischer Begriffe von außen). Die ideologiekritischen Arbeiten der Frankfurter Schule (u.a. Berndt und Horn) zeigen die ideologische Haltung der Planer auf (primär Meisterung vorgegebener Praxissituationen - Lieferung anwendbarer Resultate - Theorieverlust) sowie den Ideologiegehalt der formalen und sozialen Leitbilder des kapitalistischen Städtebaus (u.a. Eigenheimideologie). Diese Ideologien werden aber nur ungenügend aus den politisch-sozialen und ökonomischen Gesamtprozessen verständlich gemacht. Den wenigen Arbeiten von Wissenschaftlern mit historisch-materialistischem Ansatz (u.a. Helms, Janssen, Schlandt und die Autoren von Kursbuch 27) dagegen gelingt es, durch Einbeziehung und Analyse der ökonomischen Situation und - daraus resultierend -, der Gesellschaft die Ursachen und Zusammenhänge zwischen ökonomischen und architektonischen sowie städtebaulichen Strukturen aufzudecken (u.a. kapitalistische Organisation der Wohnungswirtschaft, sozialer Wohnungsbau als Mittel der sozialen Integration, Ausrichtung der Planungsziele nach Verwertungsgesichtspunkten, Stadtbau durch Vordringen des Dienstleistungssektors in der City, Verkehrserschließung der City zur Kaufkraft-erhöhung, Fußgängerzonen als Konsumanreiz).

Mit einiger Erwartung greift man daher zum vorliegenden Buch, in der Hoffnung, hier wäre die Möglichkeit genutzt worden, durch ein preiswertes Taschenbuch die Ergebnisse der progressiven Stadtbauforschung einem größeren Leserkreis zugänglich zu machen. Nach dem Lesen der Einleitung ist man noch hoffnungsfroh, soll doch die Stadt so "wie sie heute lebt, sich ändert, sich entwickelt und erneuert" geschildert werden und die "wesentlichen Merkmale dieses komplexen Geschehens" (d.h. des Städtebaus) analysiert werden (S.7). Was aber dann folgt, ist ein Rückfall in s t e i n z e i t l i c h e Stadtbau-
forschung. Die Kennzeichen des kapitalistischen Städtebaus werden aufgezählt (Abneigung gegenüber der Stadt - Zersiedlung - Verkehrschaos - Luftverschmutzung, Wohnungselend,

Bildungsnotstand - als Symptome "sozialen und städtebaulichen Siechtums" bezeichnet - S.14), und als Hauptursache dieser Übel wird die Willkür der Spekulation genannt. Mit keinem Wort geht Hammer auf die kapitalistischen Produktionsverhältnisse und die kapitalistische Verteilung des erzeugten Mehrwerts sowie auf die gegenwärtigen Verwertungsbedingungen ein. Stattdessen werden ein neuer "Wirklichkeitssinn" (S.18) und ein neues "Leitbild" gefordert, das sich aus dem traditionellen Forderungskatalog der anfangs genannten Autoren rekrutiert, aber als neues Programm ausgegeben wird. Dieses Programm hätte sich - man höre und staune - am Menschen zu orientieren ("letztlich geht es immer um den Menschen" - S.21). An den Kategorien "Vielfalt" und "Veränderlichkeit" hätte sich daher der Städtebau der Gegenwart zu orientieren.

Da in diesem Buch auch weiterhin nur alte Erkenntnisse und Forderungen in einem scheinbar neuen Gewand vorgeführt werden - lediglich um Ergebnisse aus der progressiven Stadtbau- forschung angereichert - sollen sie summarisch angeführt werden. In Anlehnung an Max Weber und Bahr dt wird die Stadt - um ein "theoretisches Gehäuse" zu erhalten (S.23) - als Ort eines "Marktgeschehens" definiert, ohne dabei jedoch auf die wechselnden sozioökonomischen Strukturen mit einem Wort einzugehen. Die Trennung der Stadt in eine öffentliche und private Sphäre als Merkmal des neuzeitlichen Städtebaus, die Hammer anführt und aus der progressiven Literatur übernimmt (vgl. auch Habermas: Strukturwandel der Öffentlichkeit), ist so unverständlich, genauso wie die plötzliche Konstatierung einer "Reduktion der menschlichen Kontakte in der öffentlichen Sphäre" und "der Verarmung der städtischen Gesellschaft" (S.42). Er fordert eine "offene Gesellschaft" (S.43), wobei völlig unklar bleibt, was Hammer darunter versteht (ganz sicher aber nicht die klassenlose Gesellschaft) und wie er sie mit den oben angeführten Zielsetzungen erreichen will. Hieraus spricht eine unpolitische Denkweise (Ideologie des "reinen Geistes"), da sie die bestehende kapitalistische Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung nicht zur Änderung verpflichtet. Aus diesem Grund geht es Hammer auch nicht um eine

Änderung bestehender Verhältnisse, sondern um eine punktuelle Verbesserung, d.h. um die Abschaffung von Auswüchsen. Die den kapitalistischen Städtebau bestimmenden politischen und ökonomischen Kräfte bleiben unverändert bestehen.

Nach einer historischen Übersicht, um Einsicht in den "Ablauf" städtebaulicher Prozesse zu geben - ein Versprechen, was nicht erfüllt wird -, folgen "Normen für die Planung" (S.73f), die Stadt wieder bewohnbar zu machen. Erneut werden alte Forderungen wiederholt, die auch durch ständige Wiederholung nicht richtiger werden: Verdichtung, attraktive Vermischung verschiedener Funktionsbereiche, geordnete Vielfalt, Schaffung von Bezugspunkten ("gut sichtbar" und "benennbar" - S.93), Kerngebieten und städtischen Räumen, worunter primär Orte der Kommunikation verstanden werden. Letztere werden als eigentliches Gebiet der Stadtplanung angesehen. Ganz am Rande streift Hammer auch die Qualität der Architektur, die wieder Identifikationsmöglichkeiten ("Fassaden"!) bieten müßte. Würde man diese Faktoren beherrschen und den Ablauf der städtischen Prozesse wieder in die "richtigen Bahnen" lenken (als ob wir hierbei etwas zu sagen hätten!), dann wäre "Unsere Zukunft: die Stadt" sichergestellt und "Spiegel einer gerechten, sich ständig erneuernden und damit faszinierenden Gesellschaft" (S.209).

Im Jahre 1972 zu behaupten, der Stadtplaner könne von sich aus entscheiden, ob der Städtebau Theorie oder Praxis sei, ist wohlwollend nur als Naivität zu bezeichnen. In der antagonistischen bürgerlichen Gesellschaft ist die Umwelt und damit auch der architektonische und städtische Raum (Stadtstruktur - Stadtbild) vom Kapital beschlagnahmt, Produktion und Verteilung des Mehrwerts sind kapitalistisch geregelt (daher Vorherrschen der Verkehrsplanung zwecks schnellerer Warenzirkulation). Hiermit konstituieren nicht wirkliche menschliche Beziehungen zueinander den architektonischen Raum, sondern die kapitalistische Warenproduktion schafft sich einen solchen. Die kapitalistische Produktionsweise ist nicht in der Lage, Raumzirkulation (= Warenzirkulation - Konsumbereiche) in Kommunikation (= Verräumlichung) aufzulösen, weil die Priorität

ökonomischer Überlegungen bei der Planung stets dominieren wird.

Positiv hervorheben lassen sich nur die Bilder des Buches, die klarer auf die "Unwirtlichkeit" unserer Städte hinweisen als der eher verschleiernde Text. Insgesamt wird man den Verdacht nicht los, daß die Quantität der Warenproduktion (sprich Buchproduktion) diese Publikation zu verantworten hat.