

**NZZ Podium vom 5. November 2009**  
**Die gelebte Stadt – Zwischen Urbanistik und Architektur**

**ERHALTEN, ENTRÜMPELN, VERDICHTEN**  
**Drei Aufgaben für die europäische Stadt des 21. Jahrhunderts**

*Von Vittorio Magnago Lampugnani*

Bei aller Unterschiedlichkeit haben so gut wie alle zeitgenössischen städtebaulichen Theorien eins gemeinsam: Sie gehen, euphorisch oder widerstrebend, vom Primat der Peripherie aus. Ob politisch, sozial, ökonomisch oder einfach nur faktisch legitimiert: Suburbia ist nicht nur die Stadt der Gegenwart, sondern auch jene der Zukunft. Sie vermag befragt, analysiert, kritisiert, korrigiert und modifiziert zu werden, wird aber nicht grundlegend in Frage gestellt. Der Versuch scheint wert, den entgegengesetzten Weg zu beschreiten: vom Stadtzentrum auszugehen, um die Peripherie zu hinterfragen und gegebenenfalls zu verändern.

Zumal die Verunglimpfung der historischen Stadt mitnichten eine Erfindung unserer Zeit ist. Spätestens seit der Aufklärung war das alte Stadtzentrum, die überkommene Stadt des Mittelalters oder der Renaissance, die sich in Europa in der Regel auf den Ruinen der antiken eingestülpelt hatte, Inbegriff all dessen, wovon man sich im modernen Städtebau verabschieden wollte. Für den Marquis de Pombal war es eine obsoleete Struktur, die in Lissabon das Erdbeben von 1755 ausradiert und unbedingt durch eine neue, den neuen Anforderungen entsprechende ersetzt zu werden hatte. Für Ildefonso Cerdá lag sie innerhalb seines Plans für Barcelona wie ein Tuberkulosefleck in einer Lunge: Da es ihm nicht gestattet wurde, den Fleck selbst zu entfernen, tröstete er sich damit, dass die Innenstadtbewohner ihren Heimatort wohl freiwillig verlassen würden, um sich in den quadratischen Wohnblöcken zwischen dem grosszügigen und hygienischen Strassenraster der neuen Stadterweiterung niederzulassen. Für Georges Eugène Haussmann war es, jedenfalls in Paris, ein Krankheitsherd und ein «fast unbenützbare Labyrinth», in dem sich hauptsächlich Kriminelle und Aufständische verbargen und das es gewaltsam aufzubrechen galt. Für Le Corbusier war die historische Stadt eine Maschine, die nicht mehr funktionierte und mithin durch eine neue ersetzt zu werden hatte, wofür er wortgewaltig zu radikalen «chirurgischen» Operationen aufrief. Noch für Hans Scharoun war sie ein unbrauchbares Überbleibsel aus der Geschichte, das etwa in Berlin die Bombardements des Zweiten Weltkriegs «mechanisch» aufgelockert hätten, womit endlich die Chance eines überfälligen «Neubaus» gegeben wäre.

Ist das historische Stadtzentrum wirklich die unbrauchbare Spolie, als welche sie Scharen von Planern und Architekten deklariert haben, von ihren Funktionen

entkleidet und ausgehöhlt, nur als Freilichtmuseum tauglich, das von nostalgischen Touristen aufgesucht wird? Wie kommt es, dass alle diejenigen, die es noch dürfen oder sich leisten können, nach wie vor in den Altstädten wohnen, sofern diese nicht architektonisch und sozial bis zur Unkenntlichkeit beschädigt worden sind?

### **Stadt erhalten**

In der Tat ist die Innenstadt nach wie vor nicht nur ausgesprochen funktionstüchtig, sondern überwiegend ein Ort hervorragender Lebensqualität. Man kann dort gut wohnen, zumeist in grossen und ruhig gelegenen Räumen, mit Blick auf eine architektonisch attraktive Umgebung. Man kann dort gut arbeiten, oft in umgenutzten Häusern, die offene, kommunikative und reizvolle Situationen schaffen. Man kann sich dort gut bilden, erholen und amüsieren. Und zwischen alledem kann man sich gut bewegen, weil die Entfernungen in wenigen Gehminuten zurückgelegt werden können. Hinzu kommt, dass die Wege angenehm sind: Sie führen durch schön gestaltete und belebte Gassen, Strassen und Plätze voller Läden, Cafés und Restaurants.

Gerade dieses System von öffentlichen Räumen, dieses, um das Wort von Haussmann zu verwenden, «Labyrinth», erweist sich als vielleicht wichtigstes Element des historischen Stadtzentrums. Es ist so fein vernetzt wie nie wieder in der Geschichte der Stadt, die vor allem aus kurzatmigen ökonomischen Gründen zunehmend gröbere Strukturen hervorbringt; und durch ebendiese feine Vernetzung schafft es nicht nur direkte Verbindungen zwischen den verschiedenen Punkten der Stadt, sondern dazwischen auch zahllose Gelegenheiten der geplanten und ungeplanten Begegnungen und damit des zwischenmenschlichen Austausches. Dies macht die alte Stadt zum Kommunikationsdispositiv: also zu dem, was heute jedes aufgeklärte Privatunternehmen, jede fortschrittliche und ambitionierte öffentliche Institution mehr oder minder künstlich zu reproduzieren versucht. Die zeitgenössische Bildungs- und Arbeitswelt erfindet alle möglichen Apparate und Strukturen, um das Vermögen an Informationen, das sie verwaltet, aber oft mangelhaft verwertet, besser zirkulieren zu lassen; die historische Stadt ist ein Modell für vorbildliches Knowledge-Management. Genau im Gegensatz zu dem, was Le Corbusier unentwegt behauptet hat, ist sie eine extrem effiziente Maschine.

Die alte Stadt ist freilich noch viel mehr als dies. Entstanden in einer Zeit, als die Urbs noch Abbild ihrer Civitas und mithin kein System von Funktionen war, sondern ein Wesen, förderte sie eine auch individuelle, persönliche Beziehung mit ebendiesem Wesen. Diese Beziehung ist eine unablässige physische, intellektuelle und emotionale Auseinandersetzung. Sie erlaubt Lernen und Erinnern und damit gemeinsame Identifikationen jenseits aller Ungleichheit. Mit anderen Worten: Sie fördert die Konstruktion und Verfeinerung einer Gemeinschaft.

Insofern ist das historische Stadtzentrum ein Lehrstück; insofern ist es aber auch unersetzbar. Es ist unersetzbar, weil zwar alles nachgeahmt werden kann, nur nicht seine Geschichtlichkeit und seine Materialisierung, die das besitzt, was die Denkmalpflege den «Alterswert» nennt. Anders ausgedrückt: Die historische Stadt ist eng mit dem Leben der Menschen verknüpft und authentisch. Diese Authentizität und diese Verknüpfung mit dem Leben vermag keine noch so perfekte Nachahmung zu reproduzieren. Und beide Qualitäten sind in einer Welt der Globalisierung, des Surrogats und der Entfremdung von geradezu unschätzbarem Wert. Deswegen (auch deswegen) muss die historische Stadt so weit und so originalgetreu wie möglich erhalten werden.

### **Stadt entrümpeln**

Die Forderung nach Bewahrung und Pflege bezieht sich nicht auf einen ominösen (und kaum zuverlässig auszumachenden) Originalzustand, sondern auf sämtliche historischen urbanen Sedimente; gleichwohl darf sie nicht der Ideologie der globalen Erhaltung verfallen. Unsere Städte verkörpern materielle und kulturelle Werte, mit denen wir respektvoll umgehen müssen: Sie sind schon deswegen unwiederbringlich, weil sich unsere Gesellschaft nie die Häuser, Strassen und Plätze leisten könnte, die sich etwa die Gesellschaft des 19. Jahrhunderts geleistet hat. Aber unsere Städte sind auch mit obsoleten Architekturen verbaut, mit belanglosen Strassenmöbeln und Kunstwerken zugemüllt, mit grösstenteils überflüssigen Plakaten, Schildern und Bildschirmen überkrustet. Sie müssen entrümpelt werden.

Nicht nur, um sie des Überkommenen und Überflüssigen zu entledigen; sondern auch und vor allem, um ihnen das Verunklarende abzustreifen. Die redundanten Verkehrssignale, die nichtssagenden Mitteilungstafeln, die allgegenwärtigen Reklameplakate, die lieblosen An- und Umbauten verdecken die dahinterliegenden schönen Häuser. Und bringen eine visuelle Unruhe in die Stadt, die ihre Benutzung beeinträchtigt und ihre Betrachtung beschädigt.

### **Stadt verdichten**

Die historische Stadt wird bewahrt, indem an ihr weitergearbeitet wird. Dabei muss sie in ihrer Dichte erhalten oder sogar weiter verdichtet werden.

Für die bauliche Dichte sprechen zunächst einfache funktionale Gründe. Je enger die unterschiedlichen Gebäude und Nutzungsbereiche der Stadt zusammenrücken, die Wohnviertel, die Arbeitsstätten, die Kulturbauten und die Freizeiteinrichtungen, umso eher und öfter wird zwischen ihnen ein Austausch stattfinden. Die Mischung von Aktivitäten, die Urbanität ebenso attraktiv wie inspirierend macht, wird gefördert. Hinzu kommt, dass in der modernen Gesellschaft die klassische räumliche Trennung von

Arbeit und Privatleben zunehmend aufgehoben wird. Dieser Lebensart kommt die Nähe von Haus und Arbeitsort entgegen, wie sie etwa die mittelalterliche Stadt vorgeführt hat. Auch und gerade diejenigen Menschen, die ein berufsorientiertes Leben führen, wollen ihre Zeit nicht mit langen Wegen verschwenden – und schon gar nicht mit ausserberuflichen Pflichten. In der städtischen Dichte entwickelt sich auch dafür leichter ein entsprechendes Angebot wie Haushaltshilfen, Lieferservice, Catering und Wäscherei. Nicht zuletzt deswegen ist die City ein kongeniales und inspirierendes Umfeld für kreative Berufsleute.

Damit erhält die physische städtische Dichte auch eine sozialpolitische Dimension. Die historisch mit der Stadt verbundene Hoffnung auf Emanzipation, die im Satz «Stadtluft macht frei» zusammengefasst wurde und bereits in der Antike, vor allem aber im Mittelalter einen handfesten Hintergrund hatte, besteht heute ebenso, wenngleich unter veränderten Umständen. Es sind nicht mehr die unterdrückten Bauern und bedrohten Händler, die in der Stadt eine neue Freiheit finden, sondern die Zuwanderer, denen im differenzierten Arbeitsmarkt und in der metropolitanen Anonymität die Chance eines ökonomisch gesicherten und sozial integrierten Lebens geboten wird.

Doch bietet das urbane Zusammenrücken nicht nur den Menschen, die von der Fremde kommen, eine bessere Lebenschance: Auch diejenigen, welche die moderne Gesellschaft tendenziell ausgrenzt, finden in ihr Schutz und Komfort, nämlich die Alten. In einem dichten Stadtgewebe können sie, auch wenn sie nicht mehr sonderlich mobil sind, vom Lebensmittelladen bis zum Arzt und von der Wohnung der Nachbarn bis zum Kino alles besser erreichen. Weiterbildung bleibt ebenso möglich wie die Pflege sozialer Kontakte. Da die moderne Gesellschaft, zumindest die europäische, immer älter wird, gerät Dichte aus gesellschaftspolitischen Gründen zu einem aktuellen Postulat.

Aber auch aus ökonomischen Gründen. Das Leben in der Peripherie scheint preiswert zu sein, weil dort die Mieten beziehungsweise die Grundstückskosten in der Regel niedriger liegen als in der Stadt, ist es aber in Wahrheit nicht. Die langen Wege ins Büro, zum Einkaufszentrum, zum Multiplexkino oder einfach ins Stadtzentrum schlagen, zumal sie sich periodisch wiederholen, im Familienbudget zu Buche; vor allem wenn sie nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln, sondern mit dem Privatwagen zurückgelegt werden. Dieser ist in den weitläufigen Vorortsiedlungen, in denen man bis zur nächsten Bushaltestelle kilometerweit laufen muss, oft die einzige Option: Nicht umsonst spricht man von Zwangsmobilität. Allein in der Schweiz hat die Zahl der Pendler seit 1970 um 41 Prozent zugenommen, rund zwei Drittel der Erwerbstätigen arbeiten nicht in der Gemeinde, in der sie wohnen. Parallel dazu haben sich der Einkaufsverkehr und der Freizeitverkehr exponentiell entwickelt. Und die täglichen Fahrten kosten nicht nur Geld, sondern auch Zeit. Ein europäischer Pendler verliert im Durchschnitt 12 bis 14 Stunden Zeit pro Monat im Vergleich zu einem Innenstadtbewohner; das entspricht 6 Kinofilmen oder 14 Joggingrunden.

Dichte ist indessen nicht nur für den Einzelnen ökonomisch vorteilhaft, sondern auch für die Gemeinschaft. Jede Vorortsiedlung setzt aufwendige Verkehrserschliessung, Kanalisation und Anschlussleitungen voraus; Einrichtungen, die eine kompakte Ansiedlung in geringerer Masse benötigt und besser auslastet. Die Jahreskosten für Bau, Betrieb und Werterhalt der Strassen, Wasser-, Abwasser- und Elektrizitätsversorgung pro Einwohner betragen bei verdichteter Bebauung weniger als die Hälfte der Aufwendungen, die eine Einfamilienhaus-Siedlung verlangt. In der Schweiz könnten jährlich bis zu zwei Milliarden Franken an Infrastrukturen eingespart werden, wenn man verdichtet bauen würde. Suburbia ist das Produkt eines Wohlstands, der in der Geschichte der Menschheit einmalig war und wohl kaum aufrechterhalten zu werden vermag. Wenn unsere Gesellschaft ihre Lebensqualität unter veränderten ökonomischen Bedingungen bewahren will, wird sie sich von manchem verabschieden müssen, was sich im Unterhalt und in der Benutzung als zu kostspielig erweist: darunter von weiten Teilen der Peripherie.

Freilich nicht nur aus ökonomischen, sondern auch und vor allem aus ökologischen Gründen. Der gegenwärtige Landschaftsverbrauch durch Baulandausweisung ist unverantwortlich: In der Schweiz beträgt er etwa einen Quadratmeter pro Sekunde. Dem stehen ungenutzte städtische oder vorstädtische Grundstücke gegenüber, die sich zu einer Fläche summieren, die jener der Stadt Genf entspricht und auf der Wohnungen und Wohnfolgeeinrichtungen für 190'000 Menschen sowie Büros und Betriebe für 140'000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Platz hätten. Und auch abgesehen von der Naturzerstörung, die sie rein flächenmässig mit sich bringt, stellt jede Ansiedlung eine Umweltbedrohung dar: Eine Stadt mit einer Million Einwohner verbraucht täglich 9'500 Tonnen fossiler Brennstoffe, 650'000 Tonnen Wasser und 31'500 Tonnen Sauerstoff; zugleich produziert sie 500'000 Tonnen Schmutzwasser, 28'500 Tonnen Kohlendioxid und jede Menge anderer Abfälle. Diese Energie- und Verschmutzungsbilanz verschlechtert sich exponentiell, wenn die Stadt nicht mehr eine Stadt ist, sondern Suburbia.

Doch ist und bleibt das ausschlaggebende Argument zugunsten der urbanen Dichte das kulturell-politische. In der Antike begann man, das Wort urban sowohl für all das zu verwenden, was mit Stadt zusammenhing, als auch für einen entsprechend zivilisierten menschlichen Umgang. Seitdem wurde die Stadt als der Ort betrachtet, in dem sich der Mensch als soziales Wesen entwickeln und verfeinern konnte: David Hume machte dies Mitte des 18. Jahrhunderts in «On Refinement in the Arts» explizit. Dem konnten selbst die antistädtischen Tendenzen kaum etwas anhaben, die vor dem Hintergrund der auswuchernden und verelendeten Stadt des späten 19. Jahrhunderts aufkamen. Heinrich Mann bezeichnete in seinem Essay «Berlin» von 1921 die grosse Stadt als den einzigen Ort gegen das Antizivilisatorische, wo die «Verfeinerung der Sitten» stattfinden könne. «Die Strasse schafft – ein gewaltiges Kollektiv – den neuen Typ Menschen», verkündete wenige Jahre darauf der Architekturkritiker Adolf Behne. Und Alfred Döblin, der mit seinem Roman «Berlin Alexanderplatz» von 1929 die zeitgenössische Gross-

stadt vorbehaltlos zur eigenen Sache machte, schrieb fünf Jahre zuvor im Aufsatz «Der Geist des naturalistischen Zeitalters»: «Die Städte sind Hauptorte und Sitze der Gruppe Mensch. Sie sind der Korallenstock für das Kollektivwesen Mensch.»

Die Städte sind öffentliche Einrichtungen für die Produktion individueller Erlebnisse, die zur Konstruktion einer Gesellschaft beitragen können und sollten. Ihre Funktion als Begegnungs- und Austauschort hat auch die ubiquitäre Telekommunikation nicht obsolet werden lassen. Je echter, reiner, dichter die Stadt, umso mehr Erlebnisse birgt sie: nicht nur zur Sittenverfeinerung und Erbauung, sondern auch zum produktiven Vergnügen.

Zürich, Oktober 2009