

Vor fast zehn Jahren haben wir in einem Seminar an der Technischen Universität Berlin aus Begeisterung für die konzeptionell neue Sichtweise von Stadt, die Kevin Lynch in seinem Buch »The Image of the City« entwickelt hatte, diesen Betrachtungsansatz auf die Untersuchung eines Stücks des Berliner Stadtteils Wedding übertragen. Seit dieser Zeit hat sich auch in der Bundesrepublik das Gebiet der Analyse der Stadtgestalt, ihrer Wirkung auf den Bewohner und der planvollen Beeinflußbarkeit dieser Wirkung in die Breite entwickelt, die Literatur ist kaum noch ohne weiteres zu übersehen, und das Gebiet beginnt sich allmählich als eigenes Arbeitsfeld auch in der Planungspraxis durchzusetzen.

Deshalb erscheint dieses Buch zu einem Zeitpunkt, in dem es mit einem besonderen Interesse rechnen kann. Mit ihm wird der Versuch gemacht, eine Zwischenbilanz aus Arbeiten in vielen Ländern zu ziehen und eine systematische Ordnung in die vielfältigen Gedankenansätze zu bringen, indem diese zurückgeführt werden auf einige psychologische Gesetze und Grundbegriffe. Fast noch wesentlichlicher aber sind die Vorschläge für die Anwendung der Erkenntnisse in der Planungspraxis, die hier skizziert werden. Das Studium dieses Buches ist nicht immer ganz einfach, manches wird sich vielleicht noch in einem weiteren Abklärungsprozeß begrifflich einfacher fassen lassen. Ich möchte versuchen dazu beizutragen, eine Verständnisbrücke vom derzeitigen Zustand der Stadtgestalt und von der gegenwärtigen Lage der Stadtentwicklung, wie ich sie sehe, zu den Aussagen dieses Buches zu schlagen, indem ich insbesondere die gesellschaftlichen Voraussetzungen und Möglichkeiten zu skizzieren versuche, innerhalb derer Stadtgestaltung heute steht und konkretisiert werden muß.

Wir stehen gegenwärtig in den »alten« Industrieländern Europas am Beginn einer neuen Phase der Stadtentwicklung, die gekennzeichnet ist durch stagnierendes Bevölkerungswachstum und abgeschwächtes Stadtwachstum. Die wesentliche vor uns liegende Aufgabe des Städtebaus wird das »Inordnungsbringen« der vorhandenen Substanz sein unter Ausnutzung der Verschiebungen in der Wirtschafts- und Gesellschaftsstruktur. Das bedeutet kontinuierlichen Stadtbau und fortwährende Stadterneuerung. Hierin liegt eine Chance, unsere in vieler Hinsicht so unbefriedigenden Städte langfristig auch gestalterisch wieder zu ordnen, sie erlebnisreicher zu machen und sie zu humanisieren. Hierzu mangelt es bisher nicht nur an gesetzlichen, ökonomischen und organisatorischen Mitteln, sondern ganz besonders auch an konzeptionellen Vorstellungen, ohne die die besten Gesetze und ökonomischen Möglichkeiten nichts nützen.

Der Nachkriegsaufbau zeigt einen Verlust an Stadtgestalt, wie wir ihn in der Geschichte der Stadt noch nicht erlebt haben. Die Stadtgestalt hat sich in der Stadtregion aufgelöst, die Stadterweiterungen zeigen einen schwer erklärbaren Mangel

an räumlicher Qualität, die auch durch gelungene Einzelbauwerke kaum verbessert werden kann; die Erneuerung der Stadtkerne ist nur selten gestalterisch befriedigend gelungen.

Der Rückgriff auf historische Vorbilder ist nur noch in mittelbarer, übersetzter Form möglich.

Wir müssen uns einerseits mit dem vielfältigen historischen Erbe im Sinne einer lebendigen Stadtbildpflege auseinandersetzen, andererseits unsere eigenen Zusätze, Umbauten und Erweiterungen nach unseren gesellschaftlichen Bedingungen formen, um den dialektischen Prozeß des ständigen Gestaltwandels der Stadt lebendig zu halten.

Die gesellschaftlichen Bedingungen, unter denen heute Stadtgestalt entsteht und erlebt wird, sind völlig andere, ohne historische Vorbilder. Die aufgelöste Stadtgestalt ist nur noch vom Flugzeug aus großer Höhe erfassbar, sonst nur noch entweder in kleinen Abschnitten oder in den Querschnitten der Verkehrsbänder erlebbar. Diese Verkehrswege, der parzellierte Bodenmarkt und grob gerasterte Nutzungsbestimmungen sind die wesentlichen Bestimmungsfaktoren, die die Stadtgestalt heute formen, im Zusammenwirken mit der Anonymität von Kapitalgesellschaften und öffentlicher Hand, die die wesentlichen Bauherren stellen.

Die Ergebnisse dieser Kombination sind unbefriedigend. Nicht nur im großen, auch im stadtgestalterischen Detail löst sich die Stadtgestalt auf: Die Topographie wird zunehmend überspielt von den technischen Verkehrsbauwerken, diese haben keinen gestalterisch-räumlichen Zusammenhang mehr mit den durch sie erschlossenen Gebäudekomplexen, die Straßen haben sich nach ingenieurtechnischen Gesetzmäßigkeiten selbständig gemacht. Die Gebäude geraten dadurch in räumliche Isolierung, architektonische Mittel allein sind im allgemeinen zu schwach, die Bedeutung im einzelnen und im Stadtganzen sinnfällig zu machen.

Allmählich beginnen wir wieder, die Bedeutung der Stadtgestalt zu begreifen. Nach der quantitativen Befriedigung von elementaren Bedürfnissen der Nahrung und Kleidung, der Wohnung und der Arbeit gewinnt die Qualität dieser Basisfunktionen und der räumliche Rahmen des Alltags an Bedeutung, sie werden zunehmend nicht mehr allein instrumental-funktional zur Verbesserung des materiellen Lebensstandards betrachtet, sondern als Teil der Lebensqualität selbst begriffen. Der Grad ihrer Verknüpfung und ihrer Qualität wird in der täglichen Umwelt erfahren und symbolisiert sich auch in der Stadtgestalt. Der Bedeutungscharakter steht gleichwertig neben dem funktional-instrumentalen Charakter der Umwelt.

Sinnliche Erfahrung hat etwas mit Sinn-Erfahrung zu tun, persönliche Verantwortung für die Stadt, in der man lebt, wächst nur bei Identifikation mit ihr oder – einfach ausgedrückt – indem man seine Stadt liebt, und zu jeder Liebe gehört »Sinnlichkeit«.

Der Ganzheitscharakter der Stadt kann aber heute nur noch über die Erfahrung von Teilbereichen und über deren Verbindung durch Verkehrswege vermittelt werden. Dabei stehen wir vor einem Dilemma: Die einzelnen Elemente der Stadt sind zwar wie niemals zuvor voneinander abhängig – ohne »Infrastruktur« wäre

die Stadt auch nicht einen Tag lang lebensfähig –, denn Stadt ist als Wirkungsgefüge keine Addition von Einzelparzellen, sondern ein höchst produktives und verflochtenes kollektives Instrument. Wir können aber diesen Wirkungszusammenhang nicht mehr sinnfällig anschaulich machen.

Das einzelne Gebäude ist nur noch selten, für sich allein betrachtet, von allgemeiner Bedeutung, das »Einzelmonument« ist die Ausnahme – oder sollte sie zumindest sein. Denn das einzelne Gebäude ist nur funktionsfähig und erhält seinen Sinnzusammenhang aus seiner Stellung im Stadtganzen. Und gerade dieses Ausdrucksziel kann so selten erreicht werden: Funktion und Bauweise der üblichen und typischen Bauaufgaben machen es den Architekten schwer, einzigartige und unverwechselbare Architektur zu schaffen: Die Lochfassade im Großtafelwohnungsbau ist nur in engen Grenzen variierbar, die Rasterfassade des Bürohauses ebenfalls, anstelle des architektonischen Ausdrucksmittels der Gestalt treten Lichtreklame, Schilder, grafische Zeichen.

In dieser Situation gewinnt der »Außenraum« im weitesten Sinne an unersetzlicher Bedeutung: Topographische Merkmale, auch ganz bescheidener Art, wie Bäume, Hügel, Wasser, markieren eine Situation als unverwechselbar. Die Straßen verschiedener Art bilden eine neue, künstliche Topographie, die als Stadtgestaltungsprobleme allerersten Ranges zu sehen sind. Nur durch das Netz von Topographie und Verkehrswegen können Situationen geschaffen werden, in der die Bauten und ihre Zusammenfügung Außenräume bilden können, die in ihrer Ordnung den Gesamtzusammenhang der Stadt sinnfällig machen. Nicht mehr die architektonische Qualität der Bauten selbst, sondern die Ordnung der Freiräume ist in erster Linie entscheidend für die Stadtgestalt. Erst die zusammenhängende Ordnung der Freiräume weist dem Bauwerk seinen Standort an, aus dem heraus es eine spezifische architektonische Qualität entwickeln kann. Die Ausformung der öffentlich zugänglichen Freiräume als eine Folge von Raumerlebnissen ist die zentrale Aufgabe der Stadtgestaltung.

Der strukturelle Zusammenhang der Freiflächen und Standorte ist eine Aufgabe der Stadtplanung, ihre Gestaltung eine Aufgabe des Städtebaus im weiteren Sinne, also unter Einschluß der Landschaftsgestaltung. Stadtplanung und Städtebau liefern die »Vorlagen« – um im Fußballjargon zu sprechen –, die von Architekt und Bauherr in Architektur »verwandelt« werden müssen. Stadtplaner, Städtebauer und Architekt müssen deshalb wieder enger zusammenrücken.

Eine Reihe von Ursachen für den im ganzen unbefriedigenden Zustand der Stadtgestalt liegt im gestörten Verhältnis zwischen öffentlicher Hand, Bauherr und Architekt. Wenn wir in Zukunft das skizzierte Dilemma zwischen dem funktionellen Charakter der Stadt und ihrer Gestalt schrittweise auflösen wollen, müssen wir die »Produktionsbedingungen« analysieren, unter denen die vielen beteiligten Partner heute arbeiten.

Der Architekt heute ist nach seiner Tätigkeit und in seinem Selbstverständnis ein Produkt der bürgerlichen Gesellschaft des 19. Jahrhunderts, in der er sich neben anderen »freien Berufen« als Berater des bürgerlichen Bauherrn herausgebildet hat. Noch die berühmte BDA-Rede von Hans Poelzig im Jahre 1930 beschreibt das

persönliche Verhältnis zwischen Bauherrn und Architekt als eine der wesentlichen Voraussetzungen für gelungene Architektur. Ein Blick auf die Bautafeln der Baustellen zeigt einen tiefgreifenden Wandel in diesem Verhältnis: Anstelle des persönlichen, selbstverantwortlichen Bauherrn ist gerade bei den für die Allgemeinheit wesentlichen Bauten der »Funktionär« getreten, der im Auftrag einer »juristischen Person« handelt, einer Firma, einer Stiftung, einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft, einer Verwaltung. Kennzeichen des Funktionärs ist seine Abhängigkeit, Weisungsgebundenheit und prinzipielle Austauschbarkeit. Bei großen, komplexen Aufgaben ist er sogar nur noch für Teile zuständig, für das Ganze gibt es keinen Verantwortlichen mehr. Dies ist eine reine Tatsachefeststellung, ohne polemische Nebenabsicht.

Aber nicht nur auf der Seite des Bauherrn, auch auf der des Architekten ist ein vergleichbarer Wandel zu erkennen: Die bis in das Detail hinein persönlich von einem Architekten geprägten Bauwerke sind eine Minderheit, die zudem selten die großen Gemeinschaftsaufgaben umfassen. Auch die gestalterische Verantwortung ist im Zuge der Arbeitsteilung bei den eigentlich zeittypischen Bau-Aufgaben aufgesplittert bis zur nahezu völligen Anonymität. Hier liegt sicherlich eine wesentliche Ursache für das so typische gestalterische »Mittelmaß«, das nicht zur Schönheit, auch nicht zur Häßlichkeit, sondern vielmehr zur risikolosen Langeweile führt. Denn immer noch gilt und wird wohl immer gelten: Gestalterische Qualität setzt Kreativität voraus, und diese wiederum wird genährt von viel »Herzblut«, persönlicher Verantwortung, Unbequemsein, Mut und Dialog von Person zu Person (nicht von juristischer zu juristischer Person). In diesem Tatbestand haben wir wahrscheinlich ein Kernproblem der Stadtgestaltung vor uns. Ein Zurück zum allgewaltigen fürstlichen Bauherrn und zum »Meisterarchitekten« gibt es nicht, im Gegenteil, die Arbeitsteilung wird noch weiter fortschreiten, die Zahl der beteiligten Partner weiter wachsen. Wie ist unter derartigen Produktionsbedingungen überhaupt Kreativität zu fördern und zu verwirklichen?

Die Erfahrungen mit der Arbeit in der Gruppe – in Gruppen der verschiedensten Art – sind ebenso vielfältig wie zwiespältig. Die Gruppe – sei es ein großes, interdisziplinäres Büro, eine Behörde, eine Firma der Wirtschaft – ist verantwortlich für die Kontinuität und das Entscheidungsmilieu, das Klima, in dem kreative Leistungen entstehen, wachsen und realisiert werden können. Ohne diese Kontinuität und ohne dieses Klima wäre Kreativität zum Verdorren verurteilt, wie andererseits die Gruppe ohne den unbequemen, kreativen Nonkonformisten gestalterisch nur Unbedeutendes produziert. Das muß zu erheblichen Spannungen führen zwischen den »Machern« am Reißbrett und in der Baugrube und den verantwortlichen »Committee-men«, die den Überblick behalten müssen. Diese um der Sache willen notwendigen Spannungen führen meist zu unfruchtbarer bürokratischer Reglementierung, nicht zum fruchtbaren Austragen dieser Spannungen. Die Voraussetzungen kreativer gesellschaftlicher Arbeit in einer so hochgradig arbeitsteiligen Gesellschaft wie der unseren ist noch nicht genügend durchschaut.

Die Problematik kreativer Gestaltung des öffentlichen Raumgefüges wird sich in Zukunft noch verschärfen durch zunehmende und gezieltere Bürgerkritik, die

vielfach auch nur bestimmte Teilinteressen vertritt, und durch das Verlangen nach Mit- und Selbstgestaltung. Die Kompliziertheit der Planungsverfahren ist heute schon so groß, daß bürokratische Schematisierung kaum noch zu vermeiden ist. Diese Schematisierung kann nur über ein Durchdenken der verschiedenen Planungsebenen und der durch sie gegebenen Planungsinhalte und Planungsgrenzen vermieden werden. Dabei geht es um ein Durchdenken des vernünftigen und legitimen Geltungsbereichs von Planung auf den verschiedenen Ebenen und um das Abstecken der die Planung komplementär ergänzenden Bereiche, die der inneren Selbstentfaltung überlassen bleiben sollten. Das bedeutet, daß man sich auf den verschiedenen Planungsebenen in der konkreten Gestaltung auf die Sachverhalte beschränkt, die jeweils den notwendigen kollektiven Rahmen setzen als Voraussetzung für nachgeordnete Ebenen. Diese kollektiven Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel das Hauptstraßennetz, das Hauptfußwegenetz und die öffentlichen Einrichtungen, sollten dann aber in ihrer übergeordneten Bedeutung auch in ihrem gestalterischen Zusammenhang kräftig zum Ausdruck gebracht werden. Innerhalb eines solchen dominanten Gestaltrahmens können dann individuelle Gestaltungsansätze nach festgelegten »Spielregeln« entwickelt werden und wachsen.

Das lebendige Wechselspiel zwischen kollektiver Struktur und individuellem Ausdruck, zwischen Planung und Spielraum muß in der Organisation der Planung seinen Niederschlag finden, in neuen Formen der Zusammenarbeit, die die Einheit in der Vielfalt und die Vielfalt in der Einzeit gedeihen lassen. Zu diesem Zweck müssen auch neue, anschauliche Darstellungs- und Verständigungsmittel entwickelt werden, die den Dialog zwischen den verschiedenen Planungsebenen ermöglichen, in dem Gestaltungsalternativen anschaulich gemacht und damit diskutiert werden können.

Im Zuge der Entwicklung zu weiterer Arbeitsteilung werden sich die Tätigkeiten und das Selbstverständnis von öffentlicher Hand, Bauherren und Architekten weiter wandeln müssen. Der Weg wird vom »funktionalistischen Bauen« zum »konditionierenden Bauen« gehen, zur Kontinuität des Umbauens und Erneuerns, zum Wechselspiel zwischen Raumnutzung und Raumform. Der Begriff der architektonischen Qualität im engeren Sinne als formale Gestaltqualität verliert dadurch nicht an Bedeutung, er wird weiter gefaßt werden, eingebunden in einen Qualitätsbegriff, der den Entstehungs- und Nutzungsprozeß mitumfaßt, der Stadt lebendig macht.

Stadtgestalt als öffentliche Aufgabe besteht in der Gestaltung des öffentlichen Raums und in der Setzung von Spielregeln für die einzelnen Akteure, die den Rahmen des öffentlichen Raums ausfüllen, seien es einzelne oder Gruppen, Benutzer oder Investoren, Bewohner oder Besucher. Dieses »Ausfüllen« des kollektiv gesetzten Rahmens im Sinne einer guten Konvention oder auch im Sinne des Experiments, des »Außer-Gewöhnlichen« bedarf der starken gestalterischen Einbindung in den öffentlichen Raum, wenn der gesellschaftliche Charakter von Stadt wieder sichtbar werden soll.

Stadtgestaltungspolitik muß als ein Kernstück der Kulturpolitik aufgefaßt werden,

einer Kulturpolitik zur Herstellung und Sicherung der Stadt als Kulturlandschaft und als kulturelles Instrument der Kommunikation.
Für die Konzeption einer solchen Stadtgestaltungspolitik vermittelt das Buch gedankliche Grundlagen und praktische Anregungen, die hoffentlich auf einen fruchtbaren Boden fallen werden.

Thomas Sieverts
April 1974