

“Bitte vielseitig bleiben. Die Vielseitigkeit zeichnet Euch aus!”

In Sachen ARCH+ – Ergebnisse der Abonnentenbefragung

Jetzt haben wir es auch schwarz auf weiß: ARCH+ Abonnenten gehören zur lesenden Zunft. Das dürfte wenig überraschen, aber – und dies ist die schlechte Nachricht – es fehlt an Zeit. Mehr als 68 % der Abonnenten verbringen nicht so viel Zeit mit Lesen, wie sie gerne wollten. Diese und andere Ergebnisse erbrachte die im letzten Jahr durchgeführte repräsentative Abonnentenbefragung.

Solche Befragungen erfüllen zwei Funktionen: Erstens geht es darum, mögliche Werbekunden mit Informationen über die Leserschaft zu versorgen, die es ihnen attraktiv erscheinen lassen, in dieser Zeitschrift zu inserieren – wie man am fehlenden Anzeigenvolumen sehen kann, war ARCH+ bisher nicht sehr erfolgreich in diesem Geschäft –, und zweitens geht es um ein Feedback zwischen Heftmachern und Lesern. Letzteres befriedigt nicht nur die Neugier der Redaktion, das auch, aber es ist elementarer: Mit jeder Ausgabe beziehen die Heftmacher Stellung zu einem Thema – vor einem schweigenden Gegenüber, dessen Zustimmung oder Missfallen ihnen in der Regel verborgen bleiben. Das ändert sich zwar gerade mit den Möglichkeiten eines “Diskurses” im Netz, aber Facebook kann eine repräsentative Befragung nicht ersetzen.

Leseverhalten

Bleiben wir noch etwas beim Lesen. Ca. 70 % der Abonnenten lesen länger als eine Stunde in einer ARCH+ Ausgabe – auf den ersten Blick sieht das nach nicht viel aus, berücksichtigt man jedoch, dass üblicherweise nicht Stunden, sondern 10 Minuten-Einheiten die Grundlage der Leserbefragungen bilden, ist es viel. Im Vergleich mit anderen Architekturzeitschriften steht ARCH+ geradezu glänzend da. Mehr als 30 % lesen länger als drei Stunden in einer Ausgabe. Das ist absolut einmalig. Dasselbe Bild ergibt sich im Hinblick auf Umfang und Häufigkeit der Heftnutzung. Ein Viertel der Leser liest ca. die Hälfte, ein weiteres Viertel immerhin Dreiviertel und noch 40 % so gut wie alles in einer Ausgabe. Auch das ist ungewöhnlich, und dies umso mehr, als jedes Heft entgegen dem allgemeinen Ausdünnungstrend sozusagen bis zum Rand “gefüllt” ist. Auch die Häufigkeit, mit der die Hefte herangezogen werden, 3-5 mal von ca. 21 % und häufiger noch, auch über einen längeren Zeitraum von 60 %, kann als ein kleiner Sieg über die schnellen Verfallszeiten betrachtet werden.

Elektronik- und Printmedien

Aus naheliegenden Gründen war für die Redaktion der Stellenwert interessant, den die Abonnenten den elektronischen Medien gegenüber den Printmedien einräumen. Mehr als die Hälfte bezeichnet das Verhältnis von beidem als ausgeglichen. Eine echte Überraschung war, dass für nur ca. 12 % die elektronischen Medien überwiegen, während es bei den Printmedien 36 % sind. Dazu passt, dass unter den 23.000 regelmäßigen Lesern des ARCH+ Newsletters vergleichsweise wenige ARCH+ Abonnenten sind. Nur ca. 34 % beziehen den Newsletter. Das ist ausgesprochen bedauerlich, da er ein ideales Medium wäre für kurzfristige Mitteilungen an die Abonnenten. Auch die ARCH+ Homepage, die pro Monat 300.000 Pageimpressions und 60.000 Einzelvisits verzeichnen kann, wird von Abonnenten nicht häufig besucht, 42 % schauen manchmal und fast 55 % nie vorbei. Allerdings wurde in den Einzelkommentaren mehrfach moniert, dass es die vergriffenen Hefte sowie einzelne Artikel nicht als PDF zum Download gäbe. Das ist mittlerweile der Fall. Also, einfach mal reinschauen!

Charakter der Zeitschrift

ARCH+ hat sich in den letzten Jahren verstärkt zu einem Zwitter zwischen Buch und Zeitschrift entwickelt. Sollte es künftig mehr Buch oder wieder mehr Zeitschrift werden? Rund 39 % der Abonnenten würden eher den Zeitschriften- und 61 % eher den Buchcharakter verstärken. Das war wenig hilfreich und offensichtlich falsch gefragt. Aufschluss geben viele Einzelkommentare, die das Entweder-Oder nicht akzeptierten, “der Zwitter sollte ein Zwitter bleiben”. Dazu ist nur eines anzumerken: Es ist, wie leicht nachzuvollziehen ist, der arbeitsintensivste Weg. Mehr als 80 % der Abonnenten wünschen sich die Vertiefung eines zentralen Themas, aber für 52 % ist auch der Zeitungsteil und für 44 % der Baufokus sehr wichtig.

Thematische Interessen

Die inhaltlichen Interessen der Abonnenten sind breit gefächert, aber es gibt eindeutige Prioritäten. Die Liste wird von den vier Themenbereichen “Wohnungsbau in Verbindung mit sozialen/politischen Themen” (79 %), “Entwurf/Fragen der Formfindung” (74 %), “Stadtentwicklung/Urbanismus” (73 %) sowie “Architekturtheorie” (72 %) angeführt.



Danach erst und mit einigem Abstand folgen “Ökologie und Umweltfragen” (54 %), “(stadt-)baugeschichtliche Themen” (48 %), “Konstruktion/Bauweisen” sowie “Baustoffe/Materialentwicklung” (45 %), “Gebäudeperformance” (35 %), “Sanierung/Modernisierung” sowie “Innenausbau/Produktdesign” (32 %). Was offensichtlich kaum in ARCH+ gesucht wird, ist die Beschäftigung mit “Projektmanagement/Bauabwicklung” (13 %). Diese Reihenfolge besagt allerdings nur bedingt etwas über den Erfolg einzelner Hefte, wie sich an deren Ranking zeigt.

Ranking der Hefte

Auf die Frage nach den besten drei Heften ergab sich nach Anzahl aller Stimmen, die die Hefte an erster, zweiter und dritter Stelle auf sich vereinen konnten, folgende Reihenfolge: 196/197 Post-Oil City, 193 Holz, 194 Bruno Taut Architekturlehre. Nur geringfügig weniger Stimmen als die Tautausgabe bekamen 189 Entwurfsmuster, 176/177 Wohnen, 183 Situativer Urbanismus. Bemerkenswert ist auch, dass offensichtlich die Erinnerung an Hefte, die gut gefallen haben, recht nachhaltig ist. So wurden häufiger auch ältere Hefte wie 172 Material, 173 Shrinking Cities und 174 OMA an erster Stelle genannt, erhielten aber insgesamt nicht genügend Stimmen. Die neueren Hefte 200 Kritik und 201/202 Berlin sind hier noch nicht berücksichtigt.

Als die drei Hefte, die am wenigsten gefallen haben, wurden 191/192 Schwellenatlas, 185 Indischer Inselurbanismus, 186/187 Kleine Zeitschriften genannt.

Lob

“Arch+ ist vor allem lesenswert, weil es einen architekturtheoretischen Hintergrund hat. Ausgaben über Wohnen und städtebauliche Themen heben sich deutlich von den anderen Zeitschriften ab. Auch Themenhefte über ‘Sao Paulo’ sind wirklich toll zu lesen, weil man diesen Inhalt in keiner anderen Zeitschrift vorher gesehen hat und sich über jede Seite freut.” “Heft 176/177 war eine außergewöhnliche Ausgabe, sehr gute Recherche, praxisnah und trotzdem aus einem fundierten theoretischen Background heraus. Mehr davon!” “Das jüngste Holz-Heft ist ganz große Klasse – eine wunderbare Mischung aus Historie und High-Tech.

Und das Ungers-Heft!” “Die letzten beiden Ausgaben ‘Post-Oil City’ und ‘Haus der Zukunft’ verweisen wieder auf die Qualität und den Anspruch der Redaktion von ARCH+. Ein übergeordnetes Thema, das mit verschiedenen Beispielen und Theorien untermauert wird. So soll es sein.” “Für deutschsprachige Leser alternativlos.” “Ich hebe alle Hefte auf, da ich denke, dass sie noch in 10 oder 20 Jahren wertvoll sind.” “Ich bin froh, dass die Arch+ den ‘Buntebildchenprintmedien’ Inhalt und Ausführlichkeit entgegengesetzt.” “Mir gefällt das Überraschende.” “Bitte diesen wahnsinnig starken Charakter behalten und die Kanten der Zeitschrift nicht abstupfen lassen!” “Bitte vielseitig bleiben! Die Vielseitigkeit der Themen zeichnet Euch aus!” “Weiter so – auch beim Veranstellen von Ausstellungen, Vorträgen, Release-Partys ... Danke dafür!”

Kritik

“Die intellektuelle Selbstverliebtheit ist manchmal nur schwer zu ertragen.” “Etwas reduzierteren Fremdwortensatz halte ich für möglich.” “Die Sprache erscheint manchmal künstlich verwissenschaftlicht. Viele Sachverhalte ließen sich einfacher und klarer erklären. Dies erscheint mir fast als Seriositätskomplex der Autoren. Aber eine tolle Zeitschrift!” “Arch+ ist etwas zu text- und theorielastig, OMA und Ungers sind zu wichtig genommen.” “Bitte den architekturtheoretischen Teil wieder ein wenig stärken.” “Bitte mehr ans Bauen denken und weniger modische (substanzfreie) Zeitgeistphilosophen.” “Was ich mir auch noch wünschen würde, wäre ein bisschen mehr Kontroverse und Kritik.” “Weniger Theorie, mehr Analyse. Niemand Architekten schreiben lassen!” “Hefte sollten besser übers Jahr verteilt sein.” “Regelmäßig, periodisch und pünktlicheres Erscheinen!”

Nachtrag: Die Analyse der Leserstruktur lässt sich in den Mediadaten nachlesen und muss hier nicht extra aufgeführt werden – mit Ausnahme eines Kommentars: So befriedigend die Alterstruktur mit einem breiten Fundament junger Leute ist, so wenig ist es die Verteilung nach dem Geschlecht: 72 % der Abonnenten sind männlich und nur 28 % weiblich.

Sabine Kraft

Befragung in Zusammenarbeit mit dem Lehrbereich Empirische Sozialforschung, Institut für Sozialwissenschaften der Humboldt-Universität zu Berlin



Bad Berlin – Nachbemerken zu ARCH+ 201/202



Es kommt in der Architektur, diesem Fach- und Sachgebiet relativer Ewigkeiten, nicht allzu oft vor, dass man Zeuge einer unwahrscheinlichen Veränderung wird. Eine solche hat sich in den letzten Jahren in Berlin zugezogen. Balsam also für die geschundenen Seelen in ihrer eben nicht nur hysterisch beneideten ("sexy Kreativstadt"), sondern auch brutal bemitleideten Metropole ("arme Wohn-, Party- und Schlafstadt"). Was ist geschehen? Im Märkischen Sand hat sich – recht unbemerkt von einer breiteren Öffentlichkeit – ein Paragon ereignet: Der alte Wettstreit zwischen Architektur und Kunst, der in definitiv verbliebenen Zeiten zu Formeln wie "Kunst am Bau" geführt hatte, wurde in der deutschen Hauptstadt zu Gunsten der Kunst entschieden. Eine neue Ära des "Baus an der Kunst" scheint angebrochen. Das merkt man nicht zuletzt daran, dass das wohl weltweit bekannteste Architekturbüro der Stadt von – Olafur Eliasson geleitet wird.

Global betrachtet, war es noch nie so unklar wie heute, was Architektur ist, was Architekten treiben und wo die Grenzen der Architektur liegen. Eine Differenz zwischen der Architektur und ihrer Umwelt zu bestimmen, ist schwieriger denn je geworden. Zu einem Spielball zwischen den ausdifferenzierten Systemen Recht, Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Kunst geworden, lassen sich für die Architektur sowohl Beweise für eine stärkere Politisierung wie für eine stärkere Ökonomisierung finden. Auch lassen sich für sie zugleich Anhaltspunkte einer stärkeren Verwissenschaftlichung und einer immer vollständigeren Einbettung in das Rechtssystem konstatieren. Was Architektur jeweils ist, wurde nicht zuletzt eine Frage des Produktionsstandortes. Gibt es so etwas wie eine berlinpezifische Architekturkopplung? Es gibt sie, und sie findet ihren Kompagnon in der Kunst. Nur in Berlin kann eine so starke und zunehmend monokulturelle Verwobenheit der jüngeren Architektengeneration mit dem System der Kunst, mit der Gemengelage von Künstlern, Galeristen, Kuratoren und Sammlern festgestellt werden.

Diese Entwicklung ist eine große Chance für Berlin, doch hat sie auch ihren Preis. Denn sie droht zu blinden Flecken der Architektur zu machen, was traditionell die blinden Flecke der Kunst sind: ein versteckter Souveränitätsanspruch und eine getarnte Ökonomie.

Blinder Fleck "Souveränität"

Mit ihrer Entlassung aus kirchlichen und fürstlich-monarchischen Bindungen hat eine autonom gewordene Kunst im Laufe des 18. Jahrhunderts die Souveränität aus dem Blick verloren. Die neue Ära findet ihre Schwellenzeit in der Auflösung aristokratischer Kunstkammern, in denen herrscherliche Weltverfügung für ein kleines, meist diplomatisches Publikum inszeniert worden war. Im Zuge des 19. und vor allem 20. Jahrhunderts erfolgte eine Ausdifferenzierung der Kunst zum "Kunstsystem". Dessen von Niklas Luhmann ausgemachte Hauptfunktion – die Einbeziehung der Inkommunikabilität von Wahrnehmung in den Kommunikationszusammenhang einer funktional differenzierten Gesellschaft – muss allerdings stark bezweifelt werden. Egal wohin man schaut in der Kunst – ein lustvolles oder wenigstens mit guten Vorsätzen angegangenes Luhmannsches "Ich sehe was, was du nicht siehst, also reden wir darüber" findet man vielleicht in kunsttherapeutischen Versuchsanordnungen vor, ist aber bei Vernissagen, beim stillen Museumsbesuch, auf der Berlin Biennale oder der Frieze-Messe so gut wie nie anzutreffen. Es scheint in der Kunst – vor allem in der zeitgenössischen – weniger um die Einbeziehung einer Wahrnehmungs-Inkommunikabilität in Kommunikation als vielmehr um die Einbeziehung eines spezifischen Nicht-Wahrnehmens-Könnens in gesellschaftliche Rankings zu gehen. So macht eine jüngere Untersuchung zum Herrscherporträt der Gegenwart deutlich, dass Souveränität insofern zum blinden Fleck der Kunst evolvierte, als beide – Kunst und Souveränität – durch eine Struktur der Unsichtbarkeit verbunden sind: Souverän ist, wer Kunst nicht sieht, weil sie sich – als Besitz – im eigenen Rücken befindet; Souveränität beobachtet, wer Kunstwerke hinter posierenden Kanzlern, Multimillionären und Vorstandsvorsitzenden nicht oder nur in Teilen erkennen kann. Souveränität beobachtet also nicht, wer zur Seite tritt, um der Kunst selbst ansichtig zu werden – also im Allgemeinen das System der Kunst. Gehandicapt durch diesen Schritt zur Seite muss es kompensatorisch seine ganzen epistemologischen Hoffnungen auf diese "seltenen, entscheidenden, schönen, kurzen" Momente setzen, "in denen Kunst wirklich weiterkommt". Jörg Heiser erhofft sich von solchen Augenblicken die Erkenntnis aller Welt-Komplexität: "Plötzlich diese Übersicht." Was sich in derlei Schrifttum abzeichnet – übrigens einem für weite Teile des Kunstjournalismus und der so genannten "Kunstwissenschaften" durchaus repräsentativen –, dürfte nichts weniger als einer Erweckungstheologie des 21. Jahrhunderts zuarbeiten.

Ein Architekturmilieu, das von einem weitgehend souveränitätsblinden und Übersicht lediglich halluzinierenden Kunstsystem absorbiert zu werden droht, mag früher oder später architektonische Einzelerfolge vorweisen können – und betrachtet man etwa die Sammlung Boros von realarchitektur oder Oda Palmkes Studio für Jonathan Meese, dann bereichern derlei Einzelerfolge bereits die Berliner Stadtlandschaft. Doch an einem Punkt wird eine über das Kunstsystem operierende Architektur immer an ihre unsichtbare Grenze stoßen: eben am Punkt der Souverä-

nität, also der gesetzgebenden Kraft, der deklarierten Zuständigkeit fürs Ganze. Für den Bereich Architektur heißt das: am Urbanismus. Regeln für die Stadt zu finden und zu setzen wird für die freiheitsliebende Kunst – und damit auch für eine kunst-affine Architektur – immer die größte Zumutung bleiben. Ihr größtes Manko ist ihr bisheriges Desinteresse an urbanistischen Regeln jenseits der Grenzen des 1999 beschlossenen Planwerks Innenstadt. Die Stärke der Befürworter einer Kritischen Rekonstruktion des Vorkriegsberlins à la Hans Stimmann war und ist vor allem die Schwäche ihrer Gegner, die außer einer Metaphysik der Leere und der Empfehlung städtischer Regellosigkeit wenig anzubieten wissen. Entsprechend hatte Stimmann leichtes Spiel mit seinem urbanistischen Projekt einer Ästhetik der Souveränität im ausgehenden 20. Jahrhundert. Stimmanns Souveränitätsprojekt steht, juristisch betrachtet, für die Geburt der Metropole aus dem Geiste der Baulücke, genauer: aus dem Geiste des Paragraphen 34 des Baugesetzbuches. Dieser besagt im Grunde: Liegt ein Grundstück in der Innenstadt, wird ein Bauvorhaben nur zugelassen, wenn es sich "einfügt". Stimmanns entscheidende Maßnahme bestand darin, die entleerte Großstadt Berlin zu einer Ansammlung realer und virtueller Baulücken gemacht zu haben, indem er die Ausnahme des "Lückenparagraphen" zur Regel machte. (Souverän ist bekanntlich, wer über den Ausnahmezustand entscheidet.) Seither muss sich auch einfügen, was weit und breit kein Nachbargebäude hat.

Damit ist das Schollen-Denken in den Grenzen von einzelnen Grundstücken und Parzellen zur Raison d'être fast aller Berliner Bauschaffenden geworden. Dies gilt auch und gerade für diejenigen, die sich als Stimmann-Opportunisten verstehen. In einem Offenen Brief, den eine Gruppe aufstrebender Berliner Architekten gegen Stimmann und dessen Vertrauten Philipp Meuser richteten, als diese sie zur Teilnahme an einer geplanten Publikation einluden, heißt es: "Unsere Projekte basieren auf Eigeninitiative und stehen in keinem inhaltlichen Zusammenhang mit der damaligen Stadtpolitik." Dies mag richtig gefühlt sein, doch wird man den Eindruck nicht los, dass sich hier eine Robinson-Crusoe-Generation artikuliert, die an der Vorstellung einer rettenden Insel im feindlichen Meer, am richtigen Bauen und Leben in insgesamt Falschen festhält. Doch eine nachhaltige Veränderung kritizierter Verhältnisse wird nicht über das Hissen von Fahnen über Autonomiegebieten, die keine sind, zu gewährleisten sein. Wahrscheinlich wird diese Generation nur dann keine verlorene sein, wenn sie entschlossener als bisher den Gang in die Stadtplanung, in die Politik antritt – also an einem alternativen Kodifikations- und Souveränitätsprojekt arbeitet. Eine stärkere Entkopplung der Architektur vom Kunstsystem könnte sich hier produktiv auswirken. Der Schlüssel zu einem solchen alternativen Souveränitätsprojekt könnte im zweiten blinden Fleck der Kunst zu finden sein: der Ökonomie.

Blinder Fleck "Ökonomie"

Obwohl die Kunst zu so etwas wie der Mutter aller Spekulationsmärkte geworden ist, verschleiert sie systematisch das Ökonomische: Gute Galerien geben sich vor allem dar-

in zu erkennen, dass keine Preisschilder in ihnen hängen; gute Galeristen gefallen sich darin, potentielle Kunden vor dem Kunstkauf einer Art Charaktertest unterziehen – "Liebt die kaudinteressierte Person die Kunst wirklich? Oder will sie einfach nur spekulieren?". Dass trotz der weit verbreiteten Leugnung des Ökonomischen die Kunst zum ultimativen Statussymbol im Kapitalismus wurde, liegt daran, dass in keinem anderen Markt eine so fundamentale Unsicherheit über den Wert der gehandelten Waren herrscht wie im Markt für zeitgenössische Kunst. Nirgendwo sonst kann man auf so kleinem Raum zeigen, über welche finanzielle Potenz man verfügt – und gleichzeitig ein großes ökonomisches Fragezeichen zelebrieren. Dass die Sozialgeschichte des modernen Künstlers "die eines spirituellen Wesens in einer auf materiellen Besitz fixierten Welt" sei, wie Robert Motherwell einmal konstatiert haben soll, passt da nur ins Bild.

Vor diesem Hintergrund droht ein im Kunstsystem aufgegangenes Architekturmilieu – überzeugt von der geradezu jungfräulichen Gutartigkeit des Kunstwerks – die eigene Rolle im finanziellen Potenztheater der Stadt stets zu unterschätzen. Entsprechend hat sich in Berlin, wo der einzige global registrierbare Spekulationsmarkt durch die Kunst gebildet wird, in den letzten Jahren der rücksichtsloseste Gentrifizierungsprozess abgespielt, den Deutschland je erlebt hat. In einer Stadt, die, gemessen an der Bevölkerungszahl, unter allen Bundesländern die höchste Arbeitslosigkeit und die meisten Hartz-IV-Empfänger beheimatet, konnten innerhalb von zehn, fünfzehn Jahren Wohn- und Geschäftsquartiere entstehen, die zu den teuersten Deutschlands gehören. Insbesondere in Mitte hat sich ein Viertel voller aparter Zweitwohnungen entwickelt, deren Besitzer meist aus Westdeutschland kommen. Ein veritabler Kurort ist dort entstanden, eine Art aufgebohrtes Baden-Baden, mit zahllosen Sammlermuseen und erholten Privatiers, deren Entspanntheit auch und gerade vom Anblick des umgebenden Prekariatsgürtel herrührt. Dieses Modell des gut gewürzten Kunst-Kurortes, in dem die stete Präsenz einer verarmten Bevölkerungsschicht für den diskreten Charme der sozialen Spaltung sorgt, steht nun bereit für eine neue Globalisierungs-Phase. Es ist eine Frage der Zeit, bis nicht mehr nur westdeutsche Erben und Selfmade-Men, sondern auch New Yorker Hedgefonds-Manager, russische Oligarchen oder afrikanische Diamantminenbesitzer ins kunstbefruchtete Architektur-Ballett der deutschen Hauptstadt einsteigen. Sie alle wissen: Kunst sieht am vorteilhaftesten aus, wenn sie das Elend ringsum nicht verstellt. Wenn sie Platz findet in Palazzo-gewordenen Pendants privater Atom-U-Boote, deren Periskope wohltdosierte Blicke auf eine Kapitale des "Hamwanich" freigeben.

"Oikos-Kompetenz"

Wem das zu unappetitlich ist, der distanzieren sich stärker von der Kunst und besinne sich auf das, was man die "Oikos-Kompetenz der jüngeren Berliner Architektengeneration" nennen könnte: In weitgehender Ermangelung einer Realwirtschaft hat sich in Berlin in den letzten Jahren eine alternativ-experimentelle Architekturökonomie gebildet, die dem alten Oikos-Prinzip – der Hauswirtschaft in den

Grenzen des eigenen Besitztums – viel näher steht als jenem betriebs- und volkswirtschaftlichen Denken, das die Grundlage der traditionellen Immobilienwirtschaft bildet. Viele unter den jüngeren Berliner Architekten, deren Arbeit unter Stimmann keine Berücksichtigung fand, waren geradezu verdammt, sich eine solche “Oikos-Kompetenz” anzueignen: Entweder man verstand es – unter teils abenteuerlichen Umständen – ein eigenes Haus zu bauen oder eine Baugruppe bzw. ein Syndikatmodell zu initiieren, oder man baute eben nicht: Eigentumsbildung aus Verzweigung.

Nicht zuletzt aus diesem Grund konnte Arno Brandhubers Galerie-, Büro- und Wohnhaus in der Brunnenstraße zu einem Hoffnungsbau gerade der Stimmann-Enttäuschten werden: weil es von privater Risikobereitschaft kündigt und Eigentum bildet – aber den Immobilienmarkt nicht mit ins unternehmerische Kalkül zieht. Denn bei diesem Gebäude wurde eine schwer verkäufliche Keller-Bauruine aktiviert, um darauf ein rohbauhaftes Haus zu errichten, das, wollte man es je verkaufen, wohl zum ewigen Ladenhüter würde. Es ist diese architektur-gewordene Steigerung von

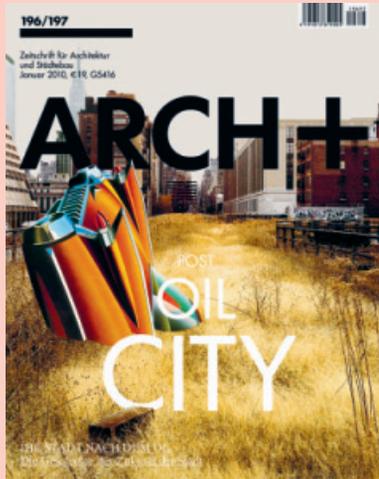
Schwerverkäuflichem ins Unverkäufliche, die Brandhubers Brunnenstraßen-Projekt weit über die Einzelarchitektur hinaus bedeutsam macht. Aus einem Etwas wurde ein ökonomisches Nichts, das einen Oikos des Zusammenlebens markiert – ein umgekehrtes Midas-Prinzip der Architektur hat sich offenbart. Dies – und nicht die Nähe zu einer zunehmend religiös aufgeladenen Gegenwartskunst und ihrer Glamourpolitik – dürfte wohl der eigentliche Beitrag sein, den die Architektur der jüngeren Planergeneration Berlins zu verdanken hat: die Wiederentdeckung des Hauses als einer sozialen Einheit. Sie gilt es nun in ein Souveränitätsprojekt zu überführen, das die Grenzen vereinzelter Parzellen hinter sich lässt und die zu erwartenden Mühen der Ebene in politische Horizonterweiterungen überführt.

Stephan Trüby

Fußnoten

- 1 Vgl. Philipp Oswald, Stefanie Oswald: “Berlin – eine Schlafstadt”, in: ARCH+ 201/202, März 2011, S. 82ff
- 2 Rem Koolhaas’ Architektur-Think tank AMO ist die vielleicht derzeit radikalste Manifestation dieser Unklarheit.
- 3 Vgl. Stephan Trüby: “5 Codes: Architektur, Paranoia und Risiko”, in: Igmade (Hrsg.): 5 Codes. Architektur, Paranoia und Risiko in Zeiten des Terrors, Basel/Boston/Berlin: Birkhäuser, 2006, S. 16ff.
- 4 Vgl. Niklas Luhmann: Die Kunst der Gesellschaft, Frankfurt am Main: Suhrkamp, 1995
- 5 Vgl. Wolfgang Ullrich: Mit dem Rücken zur Kunst: Die neuen Statussymbole der Macht, Köln, 2000
- 6 Jörg Heiser: Plötzlich diese Übersicht. Was gute zeitgenössische Kunst ausmacht, Berlin, 2007, S. 8
- 7 Ebd.
- 8 Vgl. Philipp Oswald: Stadt ohne Form, Strategien einer anderen Architektur, München/London/New York, 2000
- 9 Vgl. Carl Schmitt: Politische Theologie. Vier Kapitel zur Lehre von der Souveränität, Berlin, 2009 (1922), S. 13

Diskussion: Postfossile Mobilität – die Wege sind langsam und steinig



Die “Wege zu einer postfossilen Mobilität”, die in der Post-Oil-City-Ausgabe der ARCH+ (Heft 196/197) durch Florian Böhm skizziert wurden, sind gar zu glatt, gerade und reibungsfrei. Mit dieser Gegenrede soll aufgezeigt werden, wo Böhms Wege Sackgassen sind und warum andere Pfade einzuschlagen wären. Am Beispiel der “Stadt der kurzen Wege” wird verdeutlicht, dass der Blick von Raum- auf grundlegendere Zeit- und Geschwindigkeitsstrukturen zu richten wäre, und damit vielmehr auf eine “Agglomeration der langsamen Geschwindigkeiten”. Da dies die Moderne im Kern trübe, tut ein Blick auf emanzipatorische Prozesse Not, solange der Anspruch besteht, dass die Reise zu postfossilen und im Grundsatz universalisierbaren Mobilitätsformen gerecht und friedvoll verlaufen soll. Denn allein mit technischen Lösungen wird eine Kultur eines gesellschaftlichen Sich-Bescheidens nicht zu haben sein.

Rückblick

Eine dreistufige Strategie führe laut Böhm – der damit “die” Verkehrswissenschaft zitiert – zu nachhaltiger Mobilität. Zu ergänzen gälte es diese drei Ansätze um nutzungsbedürfnisorientierte, integrierte Verkehrssysteme. So sollte es um die verkehrsvermeidende Gestaltung der Raumstruktur gehen (Stichworte: mögliche Nutzungsmischung dank Postindu-

strialisierung sowie die “Stadt der kurzen Wege”), um Verkehrsverlagerungen auf umweltverträglichere Mobilitätssysteme (Personal Rapid Transit Systeme etc.), um technische Ansätze (“Biokraftstoffe” sowie bereits heute ‘alltagstaugliche’ wasserstoff- oder batteriebetriebene Elektroautos) und schließlich um Mobility-on-Demand-Systeme oder berührungslos-induktionsbetriebene Elektromobilität. Ausblickend wird angemahnt, dass eine “umweltverträgliche Gestaltung der Mobilität” derart sein müsste, dass sie die “Kunden (...) akzeptieren” könnten. “Raumstruktur und Technologien” seien innovativ zu kombinieren, um ihre “Entwicklungspotentiale optimal” zu nutzen. Lösungen gälte es “evolutionär aus der vorhandenen Infrastruktur zu entwickeln”. Da die Politik das Thema als “wichtig erkannt” habe, erforsche die deutsche Bundesregierung Elektromobilität längst “ganzheitlich” und will beitragen, E-Autos auf die Straße zu bringen. Sogar Europa fördere die Entwicklung von integrierten Energie- und Mobilitätskonzepten.

Entpolitisierung, Technik- und Regierungsgläubigkeit

Soweit, so gut? Mitnichten. Nicht nur, dass es “die” Verkehrswissenschaft nur unter Ausblendung kritischer Verkehrswissenschaftler gibt. Auch können E-Autos nicht als “alltagstauglich” dargestellt werden.¹ Der Nachhaltigkeitstypische Ganzheitlichkeitsanspruch entpuppte sich bei seiner Selbstbeschränkung auf acht Modellregionen umgehend als teils heitliche Konterkarierung seiner selbst.² Auch wird es sich beim erwähnten Regierungsvorhaben eher um elektrische Prestige-Drittwagen von Garagenbesitzenden handeln, als um einen substanziellen Beitrag zur Verkehrswende – sollen doch in 10 Jahren gerade mal 1 Mio. E-Cars bei jährlich 3,5 Mio. Neuzulassungen auf die Straße kommen.

Weiter trägt Böhm auch sprachlich zu einer Entpolitisierung bei, indem er gesellschaftliche Handlungsverantwortung ins Evolutionär-Positive verlagert, und “Umwelt” zur Handlungsnorm kürt. Damit lenkt er – abermals ganz im Sinne der Nachhaltigkeit – trefflich davon ab, dass es nicht darum geht, es der “Umwelt” recht zu machen, sondern um die Frage, welche Ressourcensicherungs-, Frie-

dens-, Migrations- oder Gesundheitspolitik zu verfolgen wäre. Auch redet Böhm mit dem Beitrag sowohl einem Verkehrswachstum das Wort (sofern die Entkopplung von Öl und CO₂ erfolgt), als mehrfach auch dem Fetisch der hohen Geschwindigkeit – ohne dabei seine marginalen Relativierungen von Bahn-Hochgeschwindigkeitsnetzen und Magnet-schwebbahnen einer ernsthaften, kritischen Bewertung zu unterziehen. Mit einer Technikgläubigkeit – die leider auch weite Teile der Rubriken ‘Nachhaltigkeit’ und ‘Stadtverkehr’ der gesamten ARCH+ Ausgabe durchzieht – steckt Böhm eine “nachhaltige Mobilitätsarchitektur” ab, womit er gleichzeitig ausblendet, dass die eigentlichen Herausforderungen vielmehr soziokultureller Art sein werden (und schon sind):

Wie friedvoll legen wir sowohl die Wege in die Zukunft als auch die Wege der Zukunft aus, um uns von der Wahlverwandtschaft von Automobilität, Moderne und Kapitalismus loszusagen?³ Wie gerecht gestalten wir diese historische Transformationsphase im Umgang mit Ressourcen? Welche Ansprüche auf Mobilitätsleistungen wären zu sichern? Denn schon heute können sich unzählige Menschen öffentlichen Verkehr, geschweige denn motorisierten Individualverkehr, nicht leisten – und das nicht nur im “Süden” dieser Welt. Und wieder werden, wenn das Rohölpreisniveau auf dem Weltmarkt signifikant steigt, die kaufkraftstarken Akteure (in vornehmlich kaufkraftstarken Ländern) die Profiteure in einem sich verschärfenden Verteilungskampf sein. Durch die aufgezeigten Ausblendungen suggeriert Böhm mit einer Politikgläubigkeit – in der Staatlichkeit längst zu einem den “Kunden” zu befriedigenden Unternehmen mutierte – in seinem Sinne letztlich folgerichtig, dass Kämpfe und Errungenschaften von sozialen Bewegungen auf dem Weg zu postfossiler Mobilität nichts verloren haben. Und so ist es bezeichnend, dass er gerade jene Akteure nicht würdigt, die versuchen, die bisherige, fossilistische Rennstrecke (der Moderne) zu verlassen, um neuen Alltagspraxen Anerkennung zu verschaffen. Z.B. die weltweite Fahrrad-Bewegung “critical mass”, die den städtischen Automobilität zurückdrängen will oder Bewegungen wie die der “Transition Towns” oder “Neustart Schweiz”, die dar-

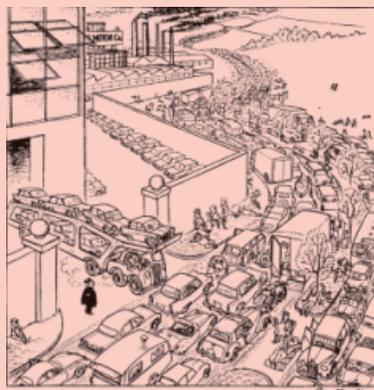
auf zielen, auf räumliche Nähe und die Wiederaneignung von Zusammenhängen zu setzen.

Bezüglich heutiger Funktionsverteilungen im Raum ist dabei ohnehin anzunehmen, dass ein energiebedingter Umbau von Gesellschaften zu Prozessen der Wiederaneignung und Relokalisierung führen wird. So erscheint mit einmal auch die heutige Deindustrialisierung umkehrbar, basiert sie doch u.a. auf energieintensiven Produktivitätssteigerungen und einer Nutzungsentmischung auf weltweitem Maßstab, die durch billige, globale Verkehre erst möglich wurde. Denn gerade für die wesentlichen Güterfernverkehre (Schiff, Flugzeug, straßengebundener Schwerlastverkehr) kommen Strom und Wasserstoff als Energieträger nicht in Frage.⁴ Und der Einsatz agro-industrieller Treibstoffe – euphemistisch gerne als Biokraftstoff benannt – steht stets in Konflikten mit Flächen zur Lebensmittelproduktion oder Räumen des Unterhalts. Selbst bei der von Böhm favorisierten “2. Generation” biogener Treibstoffe – die verfahrensbedingt keine gute Klimabilanz aufweisen – steht die Antwort aus, wo und wie ihre ausreichende Verfügbarkeit überhaupt gesichert werden könnte.⁵ Dies umso mehr, als erneuerbaren Ressourcen künftig außer “Biosprit” noch ganz andere Verwendungsmöglichkeiten beschert sein werden.

Mit der bisher vorgebrachten Kritik soll es nicht darum gehen, technischen Ansätzen die Berechtigung bezüglich einer zukünftigen Mobilität abzuspochen. Im Gegenteil – ist doch die heutige, auf ausreichender Verfügbarkeit fossiler Energiequellen basierende Technik ganz offensichtlich weiterzuentwickeln. Doch dies mit der Fragestellung, wie effektiv Technikeinsatz einer Transformation hin zu einer postfossilen Mobilität tatsächlich dient. Denn es ist mit den Lehren aus der Technikgeschichte zu berücksichtigen, dass durch Rebound-Effekte selbst effiziente Techniken durch ihre gesellschaftliche Verwendung Einsparungsziele durch Mehrverbräuche konterkarieren. So kann beispielsweise das knappe Gut von innerstädtischen Parkplätzen von Kleinstwagen im Vergleich zu Großraumlimousinen wesentlich effizienter genutzt werden, mit der Folge, dass mehr Autos in die Städte gelangen.



London Bridge um 1900, Foto: "London Street Photography" 1860-2010, Ausstellung Museum of London



"Kannst Du nicht mal drinnen Bescheid sagen, daß der Sättigungsgrad erreicht ist?" aus: "Punch", 23.8.1961

Die Agglomeration der langsamen Geschwindigkeiten

Geht es schließlich um die Gestaltung der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für das Mobilitätsverhalten von Individuen und der Wirtschaft, dann fordert Böhm nicht zu unrecht die "Stadt der kurzen Wege" – ein Leitbild, das von den meisten Planern und Politikern gerne bedient wird. Doch insofern diesbezüglich eine entsprechende Gestaltung der Raumstrukturen gefordert wird, liegt eine weitreichende Ursachen-Wirkungs-Verwechslung vor: Denn weder die dichte Stadt per se,⁶ noch die funktionsgemischte Stadt führt zu kurzen Wegen, sondern die der langsamen Geschwindigkeiten.⁷ Warum? Über die Jahre hinweg sind die Reisezeiten, die mit verschiedenen Fortbewegungsarten jeweils täglich gebracht werden, konstant. Für Autofahrer beträgt sie ca. 75 min, für Fußgänger und Radfahrer sind sie wesentlich geringer. Die Reisezeit reduziert sich dabei durch Verwendung eines anderen Transportmittels genau in dem Maße, wie dessen Benützung anstrengender ist. So ist letztlich von einem konstanten durchschnittlichen Energieaufwand auszugehen, den Menschen (täglich) für Mobilitätsleistungen aufbringen.⁸ Nun führt aber der Umstand, dass Autofahrer im Durchschnitt täglich eine konstante Zeit mit dem Autofahren zubringen, genau dazu, dass sie desto weiter fahren, je schneller sie (in dieser Zeit) fahren können: und wie schnelle Fortbewegung zu langen Wegen führt, so führt erst Langsamkeit zu kurzen Wegen.

Solange darum bei der Diskussion der "Stadt der kurzen Wege" der Blick an den Raumstrukturen haften bleibt, anstatt ihn auf die Gestaltung von insbesondere Geschwindigkeitsstrukturen zu lenken, bleibt die Diskussion nicht nur verengt – vielmehr zielt sie damit regelmäßig an jenem Kern vorbei, der brisant, weil gesellschaftlich häretisch ist: Die "Stadt der kurzen Wege" ist eine antimoderne, langsame. Sie mit verkehrswissenschaftlicher Konsistenz einzufordern macht unbeliebt, rückt einen in die in Planerkreisen unbeliebte Ecke sozialromantischer Fortschrittsverweigerer und unter Realitätsverlust leidenden Utopisten. Tun wir uns schon schwer genug damit, Schrumpfung zu denken und planerisch zu begleiten, so scheint es außerhalb von emanzipatorischen Bewegungen geradezu unmöglich, Schrumpfung bewusst zu fördern, zu planen und durchsetzen zu wollen. Denn mit der Erhöhung der Raumwiderstände, d.h. damit, es Menschen schwerer zu machen, sich motorisiert durch den Raum zu bewegen, würden all jene zu direkten Verlierern, die bisher von schneller Erreichbarkeit profitiert haben. Mindestens bis

zum nächsten Umzug oder Arbeitsplatzwechsel wären erhöhte Raumwiderstände mit erhöhten Zeitbudgets zu zahlen – von allen sozialintegrativen Funktionen von "Freizeitverkehren" ganz abgesehen.

Die von Bourdieu beschriebene "Arbeitssteiligkeit der Herrschaft" ist damit eine, die über die heutige raumfunktionale Ausdifferenzierung selbst tiefst in den Raum eingeschrieben ist. Denn mit den Funktionsverteilungen im Raum erlangt die Notwendigkeit, auseinanderliegende Orte (schnell) erreichen zu können, eine raumstrukturelle Macht. Die ernst gemeinte "Stadt der kurzen Wege" ist somit wohl kaum geeignet, mentale Mobilisierungskräfte zu entfalten, wie es der Eisenbahn im 19. Jh. oder der Massen-Automobilisierung in der Nachkriegszeit im Sinne von gesellschaftlichen Aufbruchsmetaphern gelang. Denn es geht vielmehr um Tempolimit, um Straßenrückbau und Maßnahmen gegen ÖPNV-induzierten Automehrverkehr.⁹ Es geht um die Absage an Bahn-Hochgeschwindigkeitsnetze (die zudem kohle- und atombetrieben sind) oder um Flughafenrückbauten. Es gilt von der Parkplatzstellungspflicht – die von der Reichsaragenverordnung (1939) über die Musterbauordnung in die LBOs übernommen wurde – Abstand zu nehmen und mindestens gleiche Zugangszeiten zu (eigenen?) Autos wie dem öffentlichen Verkehr herzustellen.¹⁰ Weiter gilt es, die schnelle Verkehrsmittel bevorzugende Pendlerpauschale abzuschaffen – wer fährt morgens schon 40 km mit dem Rad zur Arbeit? Und falls dann aus verkehrlichen Gründen Funktionsmischung doch als Ziel verfolgt wird, dann mit dem strikten Ansatz, den Arbeitsplatzbesatz auszugleichen.¹¹ Statt dessen werden zentrumsnahe Investment-Filetstücke all zu häufig bloß mit geringen Wohnanteilen aufgehübscht: Doch warum sollte dort wohnen, wer auch dort arbeitet? Weiter gilt es, die falsche, extrem schönrechnende Bewertungssystematik der Bundesverkehrswegeplanung zu korrigieren, die entgegen jeder Langzeitbetrachtung behauptet, dass tatsächlich Reisezeit durch eine schnellere Raumüberwindung eingespart würde: Doch trotz einer Verzehnfachung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit seit der Nachkriegszeit sind wir heute ganz offensichtlich nicht mit im Verkehr freigewordener Zeit gesegnet.¹²

All die skizzierten Entschleunigungsansätze sind realpolitisch alles andere als einfach umzusetzen. Gerade weil die Referenz für Nachhaltigkeit – um Halt in einer hilflosen Welt zu geben – längst das realpolitische Mögliche und nicht das normativ Gebotene ist, sind entsprechende Forderungen der Langsamkeit mit Unverständnis, mit Bestrafungen des

Marktes und Entzug von sozialer Anerkennung zu bezahlen. Denn es geht nicht um die Frage, ob der fossilistische, dicke Pelz des Bären nass wird, wenn mit postfossilen Wassern gewaschen, sondern: Was bleibt von diesem Pelz? Oder: (Wie) ist es möglich, die Verantwortungsgrenzen des Mobilitätsverhaltens gesellschaftlich wahrzunehmen, ohne das Kind der Moderne mit dem Bade auszuschütten?

Was, wenn künftig Reurbanisierung nicht nur getrieben ist, von den townhousekompatiblen Lifestyles der LOHAS, wenn Öko-Genetifizierung nicht bloß Folge (räumlich selektiver) Modernisierungsprozesse ist, sondern eine De-Desurbanisierung einsetzt, mit der das Gros der (Ein-)Pendler ihre persönlichen Mobilitätskosten in den Griff zu bekommen versuchen?¹³ Welche Gruppen werden ihr Bleiberecht in Agglomerationskernen behalten, welche verlieren? Reicht der demographische Wandel, diesen Zentrumsdruck abzumildern? Welche peripheren Infrastrukturen können aufrechterhalten werden? Oder sind solche Themen gar irrelevant gegenüber der Frage, welche Gesellschaften sich anmaßen, auch die zweite Hälfte der globalen Rohölvorkommen zu verfahren, ohne ganz entschieden ihre eigenen, persönliche Mobilitätsmuster prägenden Gesellschaftsstrukturen radikal umzubauen? Müssten wir uns nicht kollektiv von der modernistisch-industrialisierten Lebensweise emanzipieren, in der Mobilität als pure Verkehrsleistung missverstanden wird? Und damit von einer Lebensweise, die nicht universell verallgemeinerbar ist, deren gewaltsame Durchsetzung wir aber duldsam in Kauf nehmen? Wäre es nicht an der Zeit, neue und lustvolle Formen der Begegnung, der räumlichen Nähe und insbesondere eines solidarischen, gesellschaftlichen Miteinanders auf allen räumlichen Ebenen zu erfinden, indem die Gestaltung von Mobilität zuvorderst als kulturelle Leistung und weniger als technische Herausforderung begriffen wird?

Axel Schubert

Fußnoten

- 1 Die Alltagstauglichkeit von Brennstoffzellen wie von Batterien ist nicht gegeben, da ihre Verallgemeinerbarkeit nicht darstellbar ist: Mit Platin oder Lithium sind beide auf "seltene Erden" angewiesen. Vgl. z.B. Zibechi, Ralf: Schlacht ums Lithium, S. 60-65, in: Vorstand der Rosa-Luxemburg-Stiftung (Hrsg.): Auto Mobil Krise. Luxemburg. Gesellschaftsanalyse und linke Praxis, Band 3/2010, Hamburg 2010
- 2 Entgegen der Kritischen Theorie, die fordert, in der Analyse von einer gesellschaftlichen Totalität auszugehen, zielt die Variante der Ganzheitlichkeit des Nachhaltigkeitsdiskurses auf die Gestaltbarkeit einer zukünftigen Welt im Sinne der Gleichberechtigung von Ökonomie, Soziale und Ökologie. Damit neigt dieser Gestaltungsanspruch dazu, sich ins Totalitäre – das Andere ausschließende – zu verkehren.
- 3 vgl. zur Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität: Rammler, Stephan: Die Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität, in: ARCH+ 147, S. 105 und zur Eingebundenheit des Automobilitäts in die kapitalistische Gesellschaftsformation: Vorstand der Rosa-Luxemburg-Stiftung (Hrsg.) 2010, a.a.O.
- 4 vgl. Schindler, Jörg/ Held, Martin: Postfossile Mobilität. Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil, S. 165, Bad Homburg, 2009
- 5 ebd. 151f; vgl. Pye, Oliver: Biospritbankrott: Europäische Klimapolitik, Palmöl und kapitalistische Naturverhältnisse in Südostasien, in: Ökologie in der Krise, Prokla, H. 156, 3/2009, S. 441-457, Pye, Oliver: Agrotreibstoffe und Ernährungssouveränität. Transnationale Konflikte, S. 66-69, in: Vorstand der Rosa-Luxemburg-Stiftung a.a.O.
- 6 Am Vergleich von Paris und London zeigte M. J. H. Mogridge, dass die Wegelängen von den zurückgelegten Geschwindigkeiten und nicht den Siedlungsdichten abhängen. Strategien der Verdichtung sind nicht an und für sich verkehrsleistungsreduzierend, sondern nur, wenn damit auch die Qualität der Fortbewegung eine andere wird (mehr langsame Verkehrsmodi). Mogridge, M. J. H.: If London is more spread out than

Paris, why don't Londoners travel more than Parisians?, in: Transportation, no. 1/1986, S. 85-104

7 Um keine romantisierenden Bilder zu wecken, sei nicht von einer "Stadt der langsamen Geschwindigkeiten", sondern von einer "Agglomeration der langsamen Geschwindigkeiten" gesprochen. Vgl. zu den verkehrswissenschaftlichen Zusammenhängen auch die Beiträge kritischer Verkehrswissenschaftler auf www.verkehrswissenschaftler.de sowie Knoflacher, Hermann: Zur Harmonie von Stadt und Verkehr: Freiheit vom Zwang zum Autofahren, Wien 1996

8 Kölbl, R./ Helbing, D.: Energy laws in human travel behaviour, New Journal of Physics 5, 48.1-48.12, 2003; www.colbud.hu/apcaa/img_upload/4d11df4490c468ca39fcefabae592944/HelbingNewJPhysics2003.pdf

9 ÖPNV-induzierter Automehrverkehr stellt sich ein, wenn durch die Verlagerungseffekte von der Straße auf den ÖPNV Straßenverkehrskapazitäten (wieder) frei werden, d.h. der Raumwiderstand der Straße sinkt, und damit weiter entfernt liegende Reiseziele (für andere Autofahrer) erreichbar werden; vgl. empirisch: Pfeleiderer, R./ Dieterich, M.: Why does car traffic increase when public transport is improved? In: Networks for Mobility. International Symposium, Stuttgart, September 2004, Proceedings S. 63

10 H. Knoflacher, a.a.O., 214ff; solche Forderungen reichen freilich schnell an heikle eigentumsrechtliche Fragen heran. Zugleich gilt auch, dass attraktive Zugriffsmöglichkeiten auf den öffentlichen Verkehr zu längeren individuellen Tagesdistanzen führen, vgl. ARE (Bundesamt für Raumentwicklung ARE) (Hg.): Raumstruktur und Mobilität von Personen. Ergebnisse einer Sonderauswertung des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, S. 26, Bern, 2006, www.are.ch

11 Regressionsanalysen zufolge ist bei einem ausgeglichenen Arbeitsplatz eine "verkehrsarme" Bewältigung des Lebensalltags am ehesten möglich, vgl. Beckmann, K. J.: Stadtverkehr und Nutzungsmischung. Was kann Nutzungsmischung leisten?, in: BfLR (Hg): Nutzungsmischung im Städtebau. Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6/7, 1995, S. 450, Bonn, Selbstverlag

12 Bis 1992 vernachlässigte der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) die Effekte des induzierten Verkehrs beim Straßenbau. Dann wurde, so auch im BVWP 2003, für immerhin 7,7 % der Fahrten eine freie Zielwahl angenommen (d.h. im Ergebnis eine Geschwindigkeitselastizität von ungefähr $\epsilon = 0,077$). Begründete Annahmen gehen jedoch von einem Anteil von 75 - 100 % von Fahrten mit freier Zielwahl für den eingependelten Zustand von Verkehrssystemen aus, d.h. von einer Größenordnung von $\epsilon = 1,0$. Dementsprechend wird die wichtigste Wirkung von Straßenbau – der (sekundär) induzierte Verkehr – in den Kosten-Nutzenanalysen falsch eingestellt, was zur regelmäßigen (Fehl-)Legitimation von Fernstraßenbau führt. Vgl. Pfeleiderer, Rudolf: Elastizität zu niedrig angegeben, in: Internationales Verkehrswesen, H. 5/2001, S. 249 und Pfeleiderer, R./ Braun, L.: Kritik an der Bundesverkehrswegeplanung. Nutzen/Kosten-Rechnung beim Bundesfernstraßenbau, in: Internationales Verkehrswesen, H. 10/1995, S. 609-61

13 Dabei sei nicht behauptet, Suburbia sei in sich einheitlich. Doch liegen die Empenderraten deutscher Großstädte ausnahmslos höher als die Auspenderraten, vgl. Holz-Rau, Christian: Raum, Mobilität und Erreichbarkeit – (Infra-)Strukturen umgestalten?, in: BBSR (Hg): Steigende Verkehrskosten – bezahlbare Mobilität. Informationen zur Raumentwicklung, H. 12/2009, S. 801, Bonn. Mit der hier implizierten These, dass Veränderungen der Wahl der Verkehrsmodi auch Folge veränderter Preisstrukturen sein können, werden die o.g. energiegesetzlichen Zusammenhänge nicht hinfällig. Eher wäre zu fragen, ob die zur Raumüberwindung erforderlichen Zeitbudgets oder monetäre Kosten das "gerechtere" Korrektiv für kollektive Veränderungen des Mobilitätsverhaltens sind.

100 JAHRE
Bolichwerke
lichttechnik

Gewinnen Sie jeden Monat eine Tischleuchte der Kollektion EBOLICHT.

Teilnahme im Internet:
www.bolichwerke.de

Den postfossilen Wandel als Chance nutzen!

Eine Antwort auf die Gegenrede von Axel Schubert

Axel Schubert stellt in seiner Gegenrede die Bedeutung einer "Agglomeration der langsamen Geschwindigkeiten" als Antwort auf die Herausforderungen einer postfossilen Gesellschaft und deren Mobilitätsbedürfnisse heraus. Letztlich läuft dies zwangsläufig auf einen zumindest graduellen Verzicht auf Mobilität und die Fokussierung auf lokale Wirtschaftskreisläufe und Lebensstile hinaus.

Diese positive Bewertung des Verzichts auf Mobilität ist keineswegs neu. Geistesgeschichtlich lässt sich dies mindestens zu dem berühmten, im Jahr 1640 veröffentlichten Satz von Blaise Pascal: "J'ai souvent dit, que tout le malheur des hommes vient de ne savoir pas se tenir en repos dans une chambre." Auch dürfte es zu den gesicherten Erkenntnissen der Verkehrswissenschaft – unabhängig davon, ob sie sich im Sinne von Herrn Schubert als kritisch bezeichnet oder nicht – gehören, dass eine Erhöhung des Raumwiderstands zu einer Reduktion der Verkehrsleistung und damit des Energieverbrauchs führt.

Gleichwohl werden sich die Wünsche der Bürger und die Herausforderungen einer mobilen Gesellschaft allein durch die Stadt der kurzen Wege und die Forderung nach einem Verzicht auf Mobilität kaum lösen lassen. Hier war es Ziel meines Beitrages, Wege zur Entkopplung von Verkehrswachstum und Energie-

verbrauch oder Emissionen zu untersuchen. Ebenso habe ich hierzu vorhandene Ansätze aufgezeigt und ihre Umsetzbarkeit dargestellt.

Dabei ist die Kernaussage, dass die heute gewohnte Mobilität auch ohne Öl technisch möglich und in den nächsten Jahrzehnten realisierbar ist. Diese These wird beispielsweise durch die Erfahrungen aus den laufenden Modellregionen und -projekten sehr deutlich gestützt. In vielen Bereichen wie z. B. der Logistik, dem Öffentlichen Verkehr mit Bussen und Bahnen oder der Anwendung in Car-Sharing-Flotten ist die Elektromobilität schon heute alltagstauglich und kann Antriebe mit Verbrennungsmotoren ersetzen. Für den Überlandverkehr bewähren sich zunehmend Technologien zur Reichweitenverlängerung wie Hybridantriebe oder Brennstoffzellen im Erprobungseinsatz. Im Schwerverkehr oder in der Luft- und Seefahrt sind aufgrund der erforderlichen Energiemengen alternative Kraftstoffe und Antriebe schwieriger zu realisieren. Aber auch hier sind erfolgversprechende Ansätze erkennbar.

Es ist aber auch klar: Diese Technologien sind nicht zum Nulltarif erhältlich. Eine Umstellung des Verkehrssystems auf regenerative Energieträger ist eine gesellschaftliche Investition großen Ausmaßes. Eine auf regenerativen Energien basierende postfossile

Mobilität wird daher teurer sein als eine herkömmliche zu Zeiten billigen Öls. Sie wird aber angesichts des immer knapperen und teureren Öls immer noch erschwinglicher sein als wenn wir den Weg der Nutzung fossiler Brennstoffe nicht verließen.

An der Preistafel jeder beliebigen Tankstelle lässt sich schon heute erkennen: Mobilität wird teurer. Daher müssen wir bewusst damit umgehen. Schon allein aus diesem Grund wird die Bedeutung effizienterer kollektiver Verkehrsmittel wie Bus und Bahn zunehmen. Und wir müssen an diejenigen Menschen denken, für die Mobilität eine wichtige Voraussetzung dafür darstellt, dass sie am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Hier muss Mobilität erschwinglich sein. Aus diesen Beispielen wird deutlich: Es geht insbesondere darum, die richtigen Rahmenbedingungen zu setzen. Mehr als fragwürdig wäre es, wenn beispielsweise Lebensmittel in einer postfossilen Gesellschaft aufgrund von steuerlichen Anreizen quer durch Europa transportiert werden.

Nachhaltigkeit im Verkehr bedeutet keineswegs, wie Herr Schubert vermutet, es der Umwelt recht zu machen. Aufgabe und Ziel ist es vielmehr, eine Mobilität zu gewährleisten, die die Lebensgrundlagen heutiger und künftiger Generation nicht zerstört und

gleichzeitig erschwinglich bleibt. Nur so können die Mobilitätsbedürfnisse einer wachsenden Menschheit in Nord und Süd, in Ost und West auch in Zukunft erfüllt werden.

Die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität muss im Kontext des Wirtschaftssystems gesehen werden. Denn es ist evident, dass ein Zusammenhang zwischen Verkehrsverbindungen und wirtschaftlichem Wachstum oder der Schaffung von Arbeitsplätzen besteht. Die Umsetzung einer postfossilen Mobilität könnte daher Arbeitsplätze sichern oder neue schaffen. Dieses Potenzial ist den Kosten z. B. für Forschung und Entwicklung, neue Infrastrukturen oder die Erneuerung der Fahrzeugflotten gegenüberzustellen. Mobilität ist kein Selbstzweck. Ebenso wenig ist der Verzicht auf Mobilität ein Sachzwang oder per se emanzipatorisch. Die Frage, wie mobil wir sein wollen, kann nur Ergebnis eines bewussten und informierten Abwägungsprozesses sein.

Florian Böhm

Quellen

- Europäische Kommission (Herausgeber): Weißbuch "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem"; Dokument KOM(2011) 144 endgültig vom 28.03.2011; Brüssel 2011
- Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW) GmbH: Jahresbericht 2010, Berlin 2011. (<http://www.now-gmbh.de/die-now/publikationen/now-jahresbericht-2010.html>)
- Nationale Plattform Elektromobilität (Herausgeber): Zweiter Bericht vom 16.05.2011; Berlin 2011
- Pascal, Blaise: *Pensées de M. Pascal sur la Religion et sur quelques autres sujets, qui ont été trouvées après sa mort parmi ses papiers. Troisième Edition.* A Paris, Chez Guillaume Desprez, rue Saint Jacques, à Saint Prosper, Paris 1670 (http://fr.wikisource.org/wiki/Pensées/Édition_de_Port-Royal)

NS-Architektur: Macht- und Symbolpolitik



Tilman Harlander, Wolfram Pyta (Hrsg.)
NS-Architektur: Macht und Symbolpolitik
 Kultur und Technik Band 19
 23,4 x 16 x 2,2 cm, 270 Seiten, bebildert
 LIT Verlag Berlin, 29,90 Euro
 ISBN 978-3-6431-0944-6

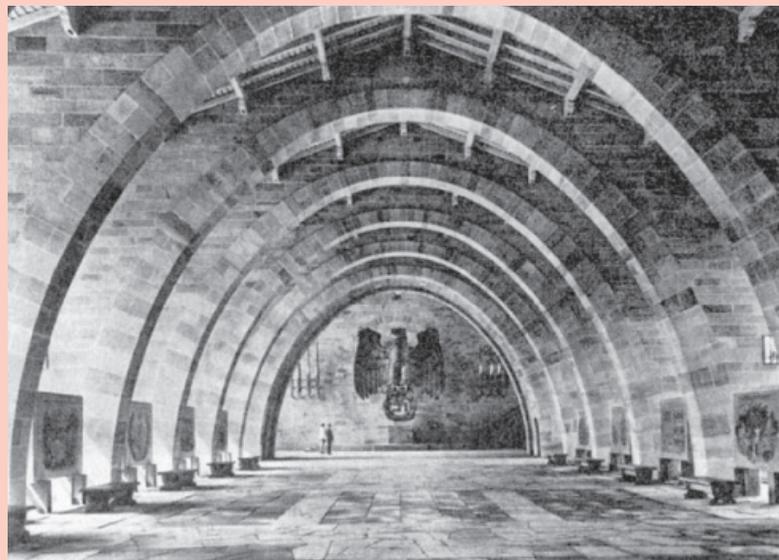
War die Aufarbeitung der NS-Architektur nach 1945 zunächst tabu, ging es dann um personelle Kontinuitäten und schließlich folgend um komplexere Fragen von Brüchen, Verwerfungen und vertiefende thematische Zugänge. Das festgefügte Bild der "Nazi-Architektur" geriet damit ins Wanken. Der Band reiht sich hier ein. Es geht um die Selbstdarstellung des NS-Regimes, um Architektur und Städtebau als Macht- und Symbolpolitik. Das anschwellende wissenschaftliche Schrifttum und weitere Auswertungen von Archivbeständen ermöglichen neue und differenziertere Zugänge und Fragestellungen.

Von Christoph Raichle wird die symbolische Machtausübung durch Architektur im Kontext charismatischer Herrschaft vom "Erzeuger" bis zum "Verbraucher" hinterfragt. Bei diversen Großereignissen setzte Hitler gezielt auf Nähe und/oder Distanz und die entsprechende baulich-räumliche Kulisse. Werner Durth rekurriert auf Hitlers frühe Äußerungen, Baumeister und Architekt werden zu wollen. Die Planungen für Weimar und Berlin und die entsprechenden Akteure werden dabei beispielhaft analysiert. Sie spiegeln den Gestaltungswillen des Führers, der den Ehrgeiz von Architekten wie Albert Speer ausnutzte. Letzterer konnte als Voraussetzung für seine Planungen "Judenfreie Gebiete" in Berlin vermelden. Harald Bodenschatz lenkt den

Blick auf den faschistischen Städtebau in Italien und die Hauptstadtplanungen in Rom. Dabei werden verschiedene Phasen unterschieden, in denen unterschiedlich akzentuiert und selektiv das "alte Rom" als Zeugnis historischer Größe bemüht wird. Der Autor verweist auf die verblüffend unkritische Einschätzung des Wirkens von Architekten und Städtebauern nach 1945, die weitgehend als

unpolitische Fachleute "rehabilitiert" wurden und – anders als in Deutschland – auch weiter ihre Affinität zu politischen Überzeugungen des Faschismus artikulieren konnten. Beiträge über die faschistische Besatzungs- und Baupolitik Italiens in Libyen und über Spanien hätten hier die Vielfalt faschistischer Architekturen noch weiter ausloten können.

Die Ordensburgen der deutschen Arbeits-



front bilden einen besonderen Bautypus, in denen die zukünftige Führungselite des NS-Staats geschult werden sollte. *Michael Flagmeyer* untersucht nicht nur die baulichen Zeugnisse wie die Ordensburg in Sonthofen und Vogelsang, sondern auch das Ausbildungskonzept für den "Führernachwuchs". Nach einer vordergründigen "Entnazifizierung" durch das Abschlagen der NS-Herrschaftssymbole wurden einige Einrichtungen dann von der Bundeswehr genutzt. Das Olympische Dorf in Berlin ist bisher gegenüber dem Olympiastadion von Werner March noch nicht hinreichend analysiert worden. *Emanuel Hübnner* untersucht die Neuplanungen nach der Machtübernahme, die ein völlig neues Konzept mit einer Gartenstadt als Olympischem Dorf 14 km westlich von Berlin vorsahen. Die Wehrmacht trat offiziell als Bauherr auf und von vornherein war ein militärisches Nutzungskonzept einbezogen.

In dem Beitrag von *Jo Sollich* wird das Architekturbüro von Herbert Anton Rimpl ("Rimpls Laden") als eines der größten Büros in der NS-Zeit untersucht. Über den Bau von Flugzeugwerken und Werksiedlungen profilierte sich Rimpl und erhielt schließlich diverse Großaufträge wie den Bau der "Stadt der Hermann Göring Werke" (Salzgitter) und Beauftragungen von Albert Speer. Rimpl baute dabei einen "Architekturkonzern" mit 1.000 Mitarbeitern auf, um die Großaufträge professionell mit fordristischer Arbeitsweise erledigen zu können. Ähnliche Rationalisierungsformen waren auch im Wohnungsbau intendiert. *Arne Keilmann* analysiert die Planungen zum Wohnungsbau nach dem Kriege der Akademie für Wohnungswesen e.V., die als Forschungseinrichtung den Reichswohnungskommissar bei der Erzielung von Höchstleistungen im Wohnungs- und Siedlungswesen unterstützen sollte. Damit verschoben sich die Schwerpunkte hin zur praktischen Erforschung von Baustoff-, Wirtschaftlichkeits- und Normungsfragen. Durch die zunehmenden Luftangriffe und Verluste an Arbeitsmaterialien galt es dann ab 1943, auf Behelfsbauten zu konzentrieren. Die ursprünglichen wohnungsreformerischen Ideale der 1920er Jahre gerieten dabei immer mehr ins Hintertreffen, und man verstrickte sich ausweglos in das NS-Herrschaftssystem.

Stuttgart als "Stadt der Auslandsdeutschen" ist bisher in der Reihe der Führer- und Gaustädte wenig erforscht worden. *Roland Müller* beleuchtet die schwäbische Gauhauptstadt, die es nicht in die Reihe der Führerstädte geschafft hatte, und Pläne zwischen pragmatischen Konzepten und ideologischem Überbau. Gauforum, Rathausneubau waren zentrale Themen neben der Option, den Hauptbahnhof zu verlegen, die damals schon erwogen, aber als nicht realisierbar eingestuft wurde. Damit ist der Bogen zur einflussreichen Stuttgarter Architekturschule geschlagen, die von *Dietrich W. Schmidt* in ihren Kontinuitätslinien seit den 1920er Jahren nachgezeichnet wird. Die Protagonisten der Schule mussten nach rationalem Pragmatismus, Heimastil und Pragmatismus einen schwierigen Spagat zum "unauffällig natürlichen" unternehmen. Der Autor skizziert die Aura und die Wirkungsmacht dieser wichtigen Ausbildungsstätte für Architekten.

Paul Bonatz, eines der führenden Mitglieder der Stuttgarter Schule, wird hier in dem

Beitrag von *Roland May* vor allem als Brückenbauer bewertet. Mit den Reichsautobahnen, dem umfangreichsten Verkehrsinfrastrukturprojekt der Zeit, entstanden viele Brückenbauaufgaben. Die ingenieurmäßige Gestaltung war dabei von einer Ambivalenz zwischen "Werkgerechtigkeit" und "konstruktiver Ehrlichkeit" gegenüber der monumentalen Ausdrucksarchitektur gekennzeichnet. *Wolfgang Voigt* untersucht die deutschen Planungen und Bauten im annektierten Elsass von 1940-44 und die baulich-räumlichen Folgen der "Rückdeutschung". Obwohl die Administration ausgetauscht und anderes planendes Personal hinzu kam, blieben Nischen und Testfelder für neue Planungskonzepte. Basierend auf einer Hitlerskizze, die eine Art Weisungscharakter bekam, wurde ein Wettbewerb für ein "Neues Straßburg" ausgeschrieben. Viele Bauten und Vorhaben – so weist Voigt nach – atmeten den Geist der Stuttgarter Schule.

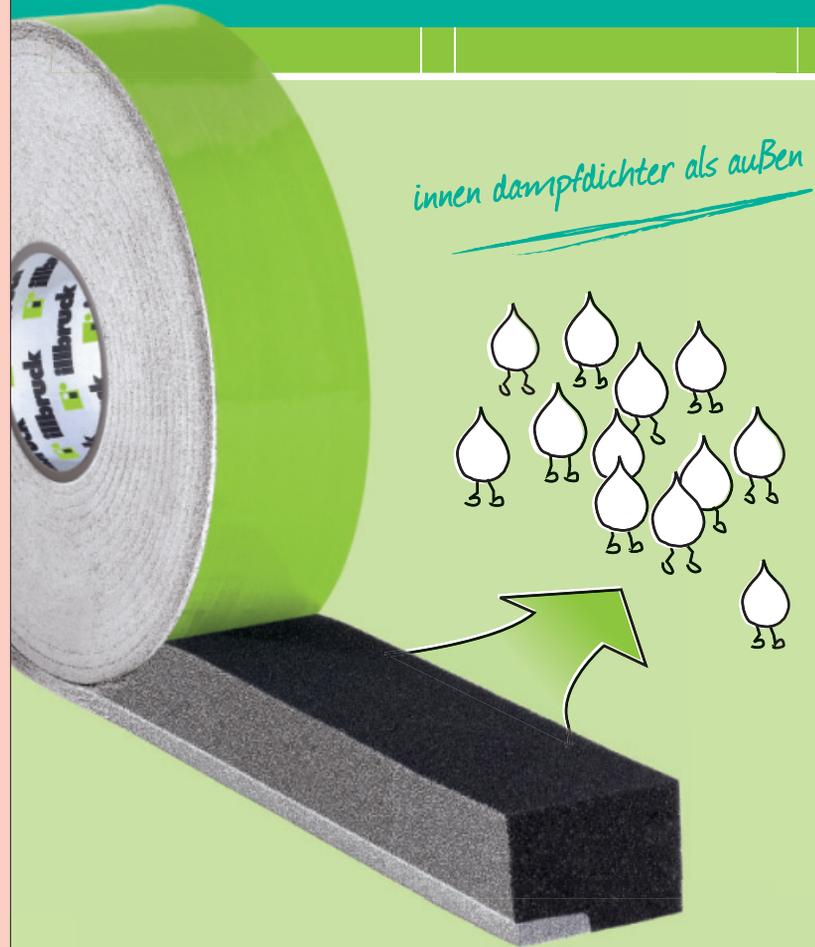
Die NS-Planungen im Osten sind bereits umfangreich recherchiert worden. *Karl. R. Kegler* untersucht dabei bisher wenig beachtete Perspektiven. Die geplante Aussiedlung aus dem Westen und die Umsiedlung in den Osten hätte erhebliche Arbeitskräfte abgezogen, schrumpfende Städte entstehen lassen und wäre mit einer Überalterung der Bevölkerung einher gegangen, aus dem "Volk ohne Raum" drohte ein "Volk ohne Jugend" zu werden. Die Arbeiten von August Lösch, Konrad Meyer, Gottfried Feder und Walter Christaller beinhalten pseudowissenschaftliche neue Perspektiven der Raumforschung, die Richtwerte sind allerdings meist grob "gegriffen" und werden folgend problemlos für die Deportationen und Ziele des Generalplan Ost instrumentalisiert. Im Beitrag von *Wendelin Strubelt, Jörg Blasius und Detlef Briesen* geht es weiter ausgeholt um Raumplanung und Raumforschung im 20. Jahrhundert im Spannungsfeld gesellschaftlicher und technischer Entwicklung. Die Autoren verweisen auf die gedanklichen und personellen Kontinuitäten, die die Raumordnung und Raumplanung zu brutalen Instrumenten der "Umgestaltung" in Osteuropa degenerieren ließen. In welchem Kontext das mit vielen Belegen ausgeführte aktuelle Thema der Gentrification zum Titel dieses Bandes steht, erschließt sich nicht. Kontinuitäten von Leitbildern wie der "Ortsgruppe als Siedlungszelle" zu Nachbarschaftsmodellen werden dagegen nicht ausgeführt.

Sind viele Architektenbiographien, Bauten und Planungen inzwischen weitgehend ausgeleuchtet, geht es in diesem Band fokussiert um die Frage der Vermessung der dynamischen Interaktion zwischen Ästhetik und Politik, um Wahrnehmungspraktiken und Deutungsmuster. Der Band – Ergebnis eines Symposiums 2009 in Stuttgart – versammelt damit spannende neuere Arbeiten, die auf der Basis der Auswertung von Archivbeständen und Nachlässen Forschungslücken schließen und neue Fragestellungen eröffnen. Warum allerdings so wenig auf den längst vorhandenen Stand der Forschung (wie z.B. H. Franks, *Faschistische Architekturen*, 1985) rekurriert wird, erschließt sich dem Rezensenten nicht. Vor allem der Einfluss und die Rolle der einflussreichen Exponenten der "Stuttgarter Schule" zieht sich wie ein roter Faden durch den auf Südwestdeutschland konzentrierten Band. Redundanzen lassen sich in einem derartigen Sammelband nicht ganz vermeiden, ein Register allerdings wäre hilfreich gewesen.

Dirk Schubert

Ehrenhalle des Reichsnährstands von Bonatz-Schüler Gerhard. Graubner

illbruck TP652 illmod trioplex+ Das Plus für die Fensterabdichtung!



+ mehr Qualität

einzigartiges inneres Stufenband –
innen höhere Komprimierung als außen

+ mehr Sicherheit

durch zuverlässiges Dampfdruckgefälle

+ mehr Vielseitigkeit

ein Produkt für Passivhaus, Neubau,
Sanierung und die reine Wärmedämmung

Note 1+



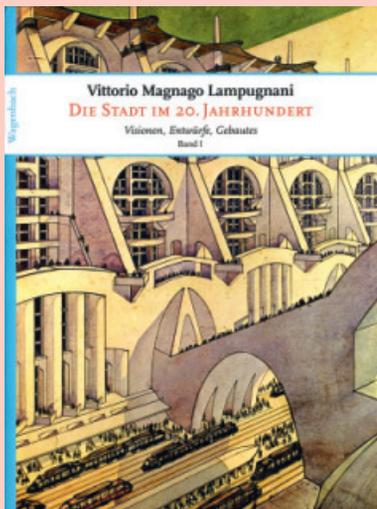
TREMCO
illbruck

An RPM Company

TREMCO
illbruck

Tremco illbruck GmbH & Co. KG, Werner-Haepf-Straße 1
92439 Bodenwöhr, Deutschland
Tel. +49 (0) 9434/208-0, Fax +49 (0) 9434/208-235
info-de@tremco-illbruck.com, www.tremco-illbruck.com

Die Stadt im 20. Jahrhundert. Visionen, Entwürfe, Gebautes



Vittorio Magnago Lampugnani
Die Stadt im 20. Jahrhundert.
Visionen, Entwürfe, Gebautes
2 Bände im Schuber, 29 x 21,6 x 9,2 cm
912 Seiten, 640 meist farbige Abb.
Verlag Klaus Wagenbach, 128 Euro
ISBN 978-3-8031-3633-6

“La città, oggetto di questo libro, viene qui intesa come una architettura.” – “Stadt wird in diesem Buch, dessen Gegenstand sie ist, als Architektur verstanden.” So lautet der erste Satz von Aldo Rossis *L’architettura della città* (Die Architektur der Stadt), bald schon ein halbes Jahrhundert alt. Fast genauso leitet Vittorio Magnago Lampugnani in sein bei Wagenbach erschienenenes zweibändiges Werk “Die Stadt im 20. Jahrhundert. Visionen, Entwürfe, Gebautes” ein: “Der Gegenstand dieses Buches ist ... die Stadt, genauer: die Stadt in ihrer architektonischen Dimension.” Das Fast-Zitat ist natürlich kein Zufall. Lampugnani betont, dass zwar “die zahlreichen und komplex miteinander verwickelten Einflüsse” keineswegs ignoriert werden sollen, gleichwohl geht es ihm wie Rossi um die Stadt “als physische Erscheinung, als künstlich geformtes Artefakt.” Offenkundig sind Rossis Buch, Rossis Theorie nicht nur das Alpha, sondern auch das Omega von Lampugnani Publikation. Wie die Einleitung, so erweist sich auch das ganze Schlusskapitel als tiefe Verbeugung vor Rossi und den von Lampugnani so genannten “Abenteuern der typologischen Stadt”.

Dazwischen findet man das eigentliche Werk, und dies ist verdienstvoll: kundig vermittelt der Autor einen Überblick über das Spektrum der verschiedenen Phasen städtebaulicher Projekte im 20. Jahrhundert, allerdings vornehmlich in Europa und Nordamerika, keineswegs umspannt das Buch den ganzen Globus, wie der Klappentext behauptet. Die wenigen Projekte aus Südamerika und Asien, die aufgenommen worden sind, gehören zudem zur Export- oder “kolonialen” Mo-

derne. Freilich wird das Ringen europäischer und amerikanischer Architekten um einen Neuanfang als Antwort auf die mannigfaltigen Probleme des 19. Jahrhunderts im ersten Band kenntnisreich dargestellt. Mit den “eigentlich unbeschreibbaren Slums”, der Verelendung in englischen Industriestädten beginnt das Buch, erklärt so das Entstehen der Gartenstadtidee – das überrascht nicht. Anschließend nehmen jedoch gleich fünf Kapitel zu verschiedenen, stets noch unter dem Beaux-Arts-Einfluss stehende Stadtplanungen in Nordamerika (*City Beautiful*), in Frankreich (Tony Garnier), Wien (Camillo Sitte, Otto Wagner), Amsterdam (Hendrik Berlage) und New Yorks erste Wolkenkratzer breiten Raum ein. Endlich, etwa in der Mitte des ersten Bandes, geht es mit der Avantgarde los, deren ideologische Ambivalenz gleich die italienischen Futuristen belegen. Es folgen die radikalen und neuen Ideen aus der Sowjetunion, aus Deutschland, aus Wien bis zur Entstehung der CIAM. Nicht zuletzt bleibt Le Corbusier die wichtigste Referenz; ihm ist ein eigenes Kapitel gewidmet.

Trotz Lampugnani Behauptung, sich vornehmlich der “architektonischen Dimensi-

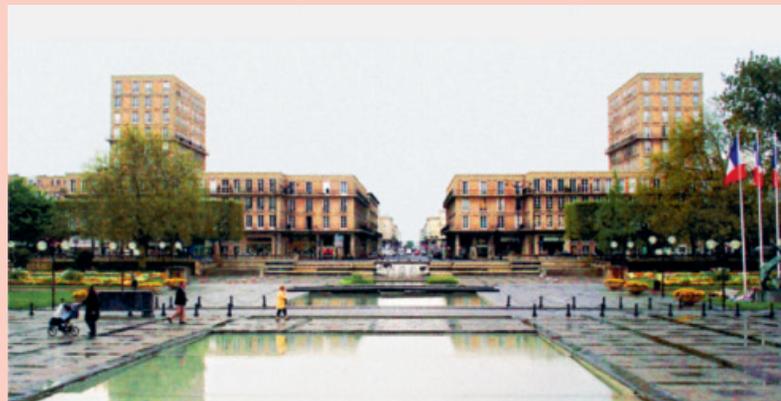
on” der städtebaulichen Projekte zu widmen, gilt zuweilen der Schilderung der politischen und ökonomischen Umstände mehr Aufmerksamkeit. So unterhält im Kapitel “Drei Gesamtkunstwerke der klassischen Moderne” die aufgeheizte Auseinandersetzung zwischen Ludwig Mies van der Rohe und Richard Döcker im Kontext des Entstehens der Stuttgarter Weißenhofsiedlung, von der Architektur der dort realisierten Bauten ist kaum die Rede. Das ist nicht unbedingt ein Schaden, eher wird das Werk differenzierter und lebendiger. Dass jedoch sämtliche Avantgarde-Projekte aus dieser Perspektive als ein eigener Sturheit gescheiterte Projekte in der jeweiligen Conclusio bedacht werden, verleiht ihnen den Charakter einer historisch abgeschlossenen Epoche, eine implizite These, die weder erläutert noch diskutiert wird.

Der zweite Band ist komplizierter. Fast die ganze erste Hälfte widmet sich den städtebaulichen Planungen in faschistischen oder kommunistischen Diktaturen. Dabei scheint Lampugnani daran gelegen, Kollaborationen und Kontinuitäten nicht zu übergehen. Er hat daher eine Kapitelgliederung gewählt, die wohl dazu dienen soll, zeitgleiche Brüche sowie ungewollte Nähe zu demonstrieren. Das gelingt aber nicht ganz, weil die Beziehungen nicht explizit genannt werden. So beginnt der Band zwar mit dem Bauen im Italien Be-

nito Mussolinis, um plötzlich zwei Ausflüge zu Frank Lloyd Wrights Broadacre City und zur “autogerechten Stadtplanung in New York und Mexico City” zu machen; wenigstens Ersteres hätte historisch und thematisch besser in den ersten Band gepasst. Richtiger erscheint hingegen die Platzierung des Kapitels über den “Wiederaufbau im geteilten Deutschland”. Als Nachfolger der beiden Kapitel über den sowjetischen sozialistischen Realismus und den nationalsozialistischen Wahn von Germania widerlegt es den Mythos der Stunde Null, inzwischen ein Gemeinplatz. Im Anschluss folgen jedoch wieder zwei Kapitel, deren Aufnahme in das ganze Werk wohl am erstaunlichsten ist.

Auguste Perret, einst Mentor, dann Gegenspieler von Le Corbusier, wird als “rationalistischer Klassizist” vorgestellt, der mit seinen monumentalen Ideen für ein modernisiertes Paris reibungslos in den Aufbruchgeist der zwanziger Jahre, in das Vichy-Regime sowie in den französischen Wiederaufbau passt. Er ist damit die Kontinuitätsfigur schlechthin. Sein Erfolg besteht für Lampugnani darin, dass er scheinbar unbeeindruckt von ideologischen Direktiven an seiner “Arbeit an der Blocktypologie” und seinem verhaltenen Klassizismus festhält.

Das folgende Kapitel über “Städtebau im Spanien Francos und im Italien des Neorea-



lismus” erscheint als recht eigenwillige Zusammenstellung. Die Darstellung der architektonisch und ideologisch schwierigen Situation in Italien nach 1945 hat aber einen Grund. Sie ist der historische Hintergrund, vor dem sich ein “Meister” entwickelt, so Lampugnani im Schlusskapitel, nämlich Aldo Rossi, der ebenso als “rationalistischer Klassizist” bezeichnet werden könnte, insofern versteht man, warum die beiden Kapitel über Perret und über den “menschenfreundlichen” Neorealismus in Italien, obschon nur wenig bekannt, prominent in die Mitte des zweiten Bandes platziert wurden.

Sie kontrastieren die angenommene Gesichtlosigkeit der kommenden “Trabantenstädte” und “Großsiedlungen”, artifizierlicher Hauptstadtplanungen (Chandigarh, Brasília, Dhaka), Techniqueuphorie und Megastrukturen von den Smithsons bis zu OMA, sowie der “postmodernen” Stadtplanung in den USA. Allein die an den Schluss gestellten

rechts oben: Auguste Perret, *Immeubles Sans Affectations Individuelle, Le Havre, 1946-50*
rechts: Fernand Pouillon, *Climate de France, 1955-57*

“Abenteuer der typologischen Stadt” schließen für den Autor wieder an die Berücksichtigung des Genius loci an. Allerdings erscheinen die dort vorgestellten Städtebaukonzepte von Aldo Rossi, Giorgio Grassi, Colin Rowe, Oswald Mathias Ungers, Rob und Léon Krier, Luigi Snozzi, Ricardo Bofill, Josef Paul Kleihues, Rafael Moneo nicht besonders abenteuerlich. Zudem wird auch nicht klar, inwieweit ihre Projekte theoretisch alle unter den Begriff der Typologie passen könnten oder wie und warum ausgerechnet dieses Konzept Auswege aus aktuellen und künftigen Problemen der Stadt bieten kann.

Bezogen auf den Titel “Die Stadt im 20. Jahrhundert” hätte man am Ende des Buches einen Ausblick auf die Stadt des 21. Jahrhunderts erwartet, eine Diskussion der weltweit zunehmenden Urbanisierung, der Verslumung in den Megacities, des Städtebooms in China, der architektonischen Megalomanien in Dubai oder des nach wie vor anhaltenden Sprawls in den westlichen Industrieländern – allesamt

Phänomene, die bereits am Ende des 20. Jahrhunderts mehr oder weniger deutlich sichtbar waren und entsprechend Debatten ausgelöst haben. Doch Lampugnani ignoriert sie. Der “Epilog”, der kein eigenes Kapitel, sondern nur einige dürre Zeilen im Schlusskapitel ausmacht, fängt vor allem mit dem Satz an: “Im Spätsommer 1997 starb Aldo Rossi.” Damit, so Lampugnani, sei auch eine Ära gestorben, eine Ära, “in welcher der Städtebau abgedankt hatte und die Architektur an seine Stelle getreten war.” Für den Autor enthält das Wort “Städtebau” allein die Synthese von Architektur und Stadtplanung, von “Zahlen und Poesie”. Auf die Idee, dass es eben genau dieser Anspruch auf die Synthese von Architektur und Planung ist, der sämtliche Konzepte des 20. Jahrhunderts auszeichnet, ihr Bestreben eine ganze Stadt zu bauen, die zugleich den Bau einer ganzen Gesellschaft bedeutet und eben bis zu den typologischen Ideen Rossis reicht, der nicht ohne Grund für die Walt-Disney-Corporation in Orlando ebenfalls Heile-Welt-Bauten reali-

siert hat (was Lampugnani ja auch kritisiert), will der Autor nicht kommen.

Dabei hätte diese These gut zu den zwei Bänden gepasst. Denn schließlich sind sie vor allem eine grandiose Schau der großen Stadtideen und -konzepte des 20. Jahrhunderts, gleichermaßen objektiv-kritisch wie lebendig geschrieben, mit enormer Detailkenntnis und zahlreichen – auch bisher weniger bekannten – Abbildungen in guter Reproduktionsqualität. Entsprechend seinem Anspruch, auch die “Verwicklungen” selbst des kleinsten städtebaulichen Projekts wenigstens zu skizzieren, ist Lampugnanis zweibändiges Werk vor allem Architekturstudenten zu empfehlen (natürlich nicht nur), die verstehen wollen, welche konkreten Hintergründe die Architekten für ihre Pläne motiviert haben und wie bestimmte Ideen und Personen zusammenhängen. Gerade für diesen letzten Aspekt bieten beide Bände zahlreiche wertvolle Informationen, die man sich sonst mühselig aus verschiedenen Publikationen zusammensuchen muss.

Allerdings hat diese unbestreitbare Kompilationsleistung des Autors auch einen Schönheitsfehler. Zweifellos lässt sich selbst in einem so umfangreichen Werk nicht alles Quellenmaterial unterbringen oder gar diskutieren. Dass Lampugnani aber so gänzlich auf Erwähnung von bedeutender Sekundärliteratur, selbst von Standardwerken verzichtet – nur in den Anmerkungen finden sie sich hin und wieder –, negiert anscheinend jeden Forschungsstand. Wenigstens in der Einleitung hätte der Autor, statt etwas betulich über die Rolle des Historikers als “konservativer Revolutionär” zu rasonieren, auf dieses methodisch ebenso wichtige Problem eingehen sollen. Aber leider sind sowohl die Einleitung als auch der Schluss des Buches jeweils die schwachen Punkte: zu kurz, zu blass, zu allgemein. Dafür punktet Lampugnani mit Fülle und Leidenschaft fürs Thema im ganzen Rest, und der besteht ja immerhin noch aus mehreren hundert Seiten.

Angelika Schnell

Von Ekstasen, Atmosphären und Prozessen



Elisabeth Blum
Atmosphären. Hypothesen zum Prozess der räumlichen Wahrnehmung
 24 x 16,6 x 2,2 cm, 256 Seiten, viele Abb.
 Lars Müller Publishers, 30 Euro
 ISBN 978-3-0377-8235-4

Es gibt Bücher, die machen einfach Spaß. Man nimmt sie öfter in die Hand als andere, dreht und wendet sie, blättert die Seiten wie im Daumenkino immer wieder schnell ab und freut sich über den leicht artifiziell, aber nicht unangenehm duftenden Windzug, der dabei entsteht. Man lässt die Hände über den Einband gleiten, über Front und Rücken und empfindet es als angenehm, ein wenig samtenen Widerstand dabei zu spüren.

“Atmosphäre. Hypothesen zum Prozess der räumlichen Wahrnehmung” lautet der Titel des Buches, das ohne gelesen zu sein, schon Spaß macht. Schlägt man es auf und fängt das Blättern an, empfängt einen auf 250 Seiten neben dem oben schon erwähnten eigentümlichen Duft, ein bilderreiches, gut layoutetes und rundum frisches Werk von Elisabeth Blum. Besonders hervorzuheben ist der Versuch, Internet und Printmedien zu verbind-

den, so sind etliche Zitate und auch Bilder mit Hyperlinks versehen. Schade, dass man diesen Service nur im E-Book nutzen könnte und schade auch, dass in einem solchen Falle der Leser nur auf seine Augen und Ohren verwiesen wäre, anstatt auf seine Ganzheit.

Offenbar wird hier verwirklicht, was “künstlerische Forschung” heißt. Mit dem Mittel der Kunst werden die für uns Menschen so nötigen Begriffe lebendig. Dass Wissenschaft anschaulich, assoziativ und atmosphärisch sein sollte, brachte schon Nietzsche auf den Punkt, indem er uns warnte vor: “dem Columbarium der Begriffe als Begriffsstätte der Anschauung” (Nietzsche, Friedrich: eKGWB; Über Wahrheit und Lüge im außermoralischen Sinn). Es ist doch vielmehr so, dass die Kunst sich Problemen annehmen kann, bei denen der reduktionistische Akademismus versagt.

Menschen haben Teil an Atmosphären mit dem ganzen Leib. Leib steht hier als Drittes zwischen Objekt und Subjekt. Man betrachtet nicht bloß anderes, sondern ist simultan mitten drin im Eigenen, im Anderen und in ihrem Dazwischen. Unsere Spezies ist begabt dafür, sich ansprechen zu lassen von dem Umgebenden. Gleichzeitig spricht ein Mensch dabei andere(s) ebenso an und wird so wiederum zum Atmosphärenstifter. Eine grandiose Sinfonie mit zahllosen Orchestergruppen, die in den prächtigsten Wirkungsfeldern miteinander interagieren – das ist die menschliche Verkehrsform.

Schon die Einleitung schlägt in diese Kerbe und stellt die collagenhaft wirkenden, szenischen Kombinationen von Bild und Text in die Inspiration von Roland Barthes Buch “Fragmente einer Sprache der Liebe”. In Bewegung und flüchtig will die Autorin ihr Thema halten. Sie will klären, ohne festzulegen. Ans Licht bringen, mit der Perspektive des Schattens. Zeigen, wie das “Ambivalente, mehrfach Kodierte, Überdeterminierte, das zwischen den Disziplinen Os-zillierende, Doppelbödiges, Bodenlose, Imaginäre, Rätselhaftes, Unheimliche, Angsteinflößende” sich Raum greift.



Sieben Kapitel braucht Elisabeth Blum dazu, dem Leser klarzumachen, dass räumliche Wahrnehmung ein interaktiver Prozess ist. Wir Menschen können nicht anders, als wahr-zu-nehmen und uns dann zu bemühen, das Genommene zu verarbeiten. Die Verarbeitung geschieht nun wiederum in die andere Richtung. Sie ist ein Entwerfen, ein Stellen, ein Einrichten, ein Zurichten.

Die Art und Weise, wie sich entsprechende Zurichtungen oder Entwürfe begegnen, beschreibt das Erleben der Menschen in den jeweiligen Situationen und Orten. Welten oder, wie Frau Blum sagt “Wissensarchive”, können dabei aufeinanderprallen. Zur Bewirkung verdammt, sind wir also den “Ekstasen” der Dinge ausgeliefert. Farben, Gerüche, Ausdehnungen, Formen und Klänge stürmen auf uns ein und zwingen uns, ihre Anwesenheit zu quittieren. Hier verarbeitet die Autorin Gernot Böhmes Ansätze und seinen Klassiker “Atmosphären” von 1995.

Jede Situation ist für jedes reflektierende Subjekt anders. Sie bestehen für einen selbst und erst recht für andere, die sie teilen, aus den sichtbaren “Ekstasen”, aber natürlich auch aus Ängsten, Träumen und Wünschen. Situationen bergen Unsichtbares also genauso wie Sichtbares. Wirklichkeit ist nicht allgemein verbindlich, sondern nur temporär und nur als Ausschnitt mit Eigen- und Fremdpräsenzen verbunden. Das Wichtige an der Wirklichkeit ist, DASS sie wirkt. Der Dialog tritt in diesem Konzept an die Stelle der Wahrheit. Ja, es gibt noch nicht einmal mehr viele Wahrheiten, sondern nur noch vorübergehende Entwürfe und Perspektiven. Konstruktionen, die sich begegnen und wieder verflüchtigen.



Die zweite Hälfte des Buches wendet sich der Frage zu, in welcher Weise die atmosphärische Prozessualität sich dialogisch entwickelt. Es werden zum Beispiel die Übergänge vom Sichtbaren zum Unsichtbaren untersucht oder Brückenschläge gemacht, um ein Eingeschlossenes sich übertragen lassen zu können. Wiederum an Nietzsche mit seiner “Architektur der Erkennenden” erinnern die Schattendialoge mit Le Corbusier: “...Wir wollen uns in Stein und Pflanze übersetzt haben, wir wollen in uns spazieren gehen, wenn wir in diesen Hallen und Gärten wandeln...” (Nietzsche, Friedrich: eKGWB; Die fröhliche Wissenschaft).

Nachdem Elisabeth Blum beleuchtet, wie Territorien markiert und Traumata topographisch manifestiert werden, streift sie am Ende ihres Buches das Prekäre und setzt damit die collagenhafte Suche in den dunklen und verdrängten Seiten der Wahrnehmung bis zur letzten Seite fort.

Das vorliegende Buch ist ein Weg. Man nimmt es immer wieder zur Hand, streift darin, denkt nach, verbindet die Zitate, die wie Aphorismen wirken, mit den visuellen Botschaften und bewegt sich eher im Ungelesenen der Fließtexte. “Atmosphäre. Hypothesen zum Prozess der räumlichen Wahrnehmung” repräsentiert damit sein Thema in einer schlüssigen Weise. Es entzieht sich lebendig, fruchtbar und im besten Sinne einer distanzierten Betrachtungsweise und lässt dabei Bezeichnendes und Bezeichnetes in eins fallen. Das kann nur gelingen, indem Prozess und Lebendigkeit sich im Buch selbst ereignen.

Christian Grothaus