

„Wir fahren, fahren, fahren auf der Autobahn...“

„Die neue Stadt des 20. Jahrhunderts, schreibt Robert Fishman in diesem Heft, ist die vertraute, dezentralisierte Welt der Highways und Reihenhäuser, Einkaufszentren und Büroparks ... Das Silicon Valley im Norden von Kalifornien, die Route 128 außerhalb Bostons, der Korridor der Route 1 zwischen Princeton und New Brunswick (New Jersey), das Gebiet der Route 285 nördlich von Atlanta, der Bezirk um Tysons Corner im Norden von Virginia oder die immense Region, die sich an der südkalifornischen Küste zwischen Los Angeles und San Diego erstreckt – all das sind Beispiele für die Neue Stadt ... Sie wächst auf dem felsigen Boden von New Hampshire, in der weiten Prärie hinter Minneapolis, an der regenreichen Küste des Puget Sound und in der Wüste außerhalb von Tuscon. Von einer Küste zur anderen ... verbindet das Netz der Superhighways eine Region (nach der anderen) zu einer einzigen riesigen Superstadt“ (S. 73).

Diese neue Stadt entspricht so ganz und gar nicht den großen Stadtutopien vom Anfang des Jahrhunderts. Sie entwickelte sich schrittweise und ungeplant und mit solcher Rasanz, daß es bis heute keinen allgemein gültigen Begriff für sie gibt. Alle Bezeichnungen, wie Sprawl Metropolitan Area, Spread City, Urban Village etc. sind nur Andeutungen.

Die Grundeinheit der Neuen Stadt ist nicht mehr, wie Fishman betont, die „nach Häuserblocks zählende Straße, sondern der ‚Wachstumskorridor‘ der Highways, der sich über 50 oder 100 Meilen erstrecken kann.“ Ihn säumen Gewerbe- und Büroparks, Einkaufszentren, die überall da entstehen, wo sich größere Highways kreuzen oder treffen, und ein Meer von wahllos über das Land gestreuten Wohnsiedlungen aller Art. Hierbei kann es sich um die Reste alter Suburbs handeln, die drohen von den neuen Agglomerationen aus Shopping-Strips und Büroparks überwuchert zu werden oder um schnell hingeworfene neue Appartementkomplexe, die sich gerade soweit ausdehnen, wie es der Grundstückszuschnitt zuließ.

Weder Grenzen noch die Logik der Funktionstrennung noch irgendwelche andere Regeln lassen sich in diesen wildwuchernden Agglomerationen erkennen. Es regiert scheinbar das totale Chaos. ChaosStadt.

Und trotzdem folgen diese Agglomerationen einer eigenen Logik. Sie gehorchen zum einen dem Kriterium der Erschließbarkeit. Seit den 20er Jahren hat der Siegeszug der Autos zu einem funktional ausdifferenzierten System von Highways, Bundesstraßen und lokalen Erschließungsstraßen geführt, das die alten Städte weitmaschig umfährt und die Region in der Breite und Tiefe für die Besiedlung erschließt. Aber der Siegeszug des Automobils hätte nicht eine solche umwälzende Wirkung entfalten können, wenn er nicht von weiteren technischen Innovationen begleitet worden wäre: vom Telefon, Rundfunk, Fernsehen, Computer etc..

Mit all dem entwickelt sich ein neues Raumempfinden, das den Raum als eine Funktion der Zeit sieht. „Die Zeit ist das Richtmaß des Raumes“ (Frank Lloyd Wright). Dieses neue Raumempfinden hat in den Highways seine Basis, die die Landschaft übergreifend, den Raum durchdringend überbrücken, die den Raum schnell oder langsam machen, die den Raum nach den Maßstäben der Zeit regulieren. So hat es sich mittlerweile eingebürgert, davon zu sprechen, daß der nächste „Supermarkt 10 Minuten entfernt (ist), das nächste Einkaufszentrum 30 Minuten in einer anderen Richtung (liegt), und der Arbeitsplatz wiederum in einer anderen Richtung 40 Minuten entfernt (ist).“

Dieses neue Raumempfinden hat gravierende Auswirkungen für die Stadt. Es hat nach Fishman dazu geführt, daß sich die zentralisierte Industriemetropole mit dem central business district aus Hochhäusern, mit der Zone der Fabrik und den dicht besiedelten Arbeitersiedlungen, mit dem Ring der Vororte der wohlhabenden Schichten in eine Vielzahl von Subzentren zerlegt hat. Diese Subzentren gruppieren sich um die alte Industriemetropole, wie diese sich um die ältere Handelsstadt entwickelte. Unterscheidungen wie nach Zentrum oder Peripherie werden dadurch hinfällig. Stattdessen hat es sich durchgesetzt, von diesen Subzentren als Randstädten zu sprechen. Besser wäre es vielleicht von ihnen als Außenstädten wie vom Zentrum als Innenstadt der Region zu reden.

Gleichfalls verfügen diese neuen Städte über keine eindeutig definierte Grenze mehr zwischen Stadt und Land. Die Stadt greift weit in den Raum der Region vor, in der Tendenz total, wie das Land tief in die Stadt eindringt, ebenfalls in der Tendenz total.

Es zeichnet sich damit ein Stadttyp ab, der „weder über eine definierte Grenze noch über ein Zentrum oder eine Peripherie (verfügt, aber auch die einzelnen Elemente dieser Stadt wie) Wohn-, Industrie- und Geschäftsbereiche lassen sich nicht mehr eindeutig trennen. Stattdessen finden sich Einkaufszentren, Forschungs- und Produktionsanlagen scheinbar wild verstreut inmitten eines Chaos von Wohnsiedlungen, Appartementkomplexen und Eigentumswohnungen.“

Trotzdem besitzt diese neue Stadt nach Fishman eine „charakteristische Struktur, die sie nicht nur von der alten Großstadt, sondern auch von allen anderen Stadttypen radikal unterscheidet.“

Ich denke, daß dieser Stadttyp nach dem Kriterium der Zeit organisiert ist. Daß das Denken in Zeitmaßstäben, in Zeiträumen, in Bewegungsstrukturen also sich in ihm ausdrückt. Diese These gewinnt an Evidenz, wenn man sie am Konzept der Stadt-Landschaft mißt. Dieses Konzept gehört zu den Entwürfen des modernen Städtebaus zur Gestaltung der Zukunft der Stadt. Es ist darob auch zutiefst in Mißkredit geraten. Vorgeworfen wird ihm die ideologische Vorreiterrolle bei der Zerstörung der Stadt und vorgehalten wird ihm der Spiegel der nach seinen Vorstellungen verwirklichten Stadtrand siedlungen in den 60er Jahren. Ein scheinbar unumstößlicher Beweis.

Angesichts der Misere der Stadtplanung der 60er Jahre gerät aber auch in Vergessenheit, was einmal die Intention war und was einmal die Probleme waren, auf die das Konzept der Stadt-Landschaft eine Antwort suchte.

Aufgabe war die Verwirklichung eines mobilen Lebensgefühls, der Entwurf eines verkehrsgestützten Lebens, die autogerechte Stadt, wie es treffend hieß. Gesucht wurde sie in unterschiedlichen Landschaftsmodellen: Gartenstadt, Broadacre City, La Ville verte – für die die Bezeichnung Stadt-Landschaft steht. Das Konzept der Stadt-Landschaft basiert einerseits auf der De-konstruktion des räumlichen Gliederungsgefüges der Stadt und andererseits auf dem Entwurf eines neuen Stadtgefüges: der besagten Stadt-Landschaft –, die sich aus Überlagerung der Architektur mit der Topografie ergibt. „Architektur und Gelände werden zusammen gesehen als eine Landschaft, (sie) werden von größerer Bedeutung für einadner“, schreibt Wright hierzu.

Die Pläne von Broadacre City vermitteln ein Bild von dieser neuen Stadt-Landschaft. Sie zeigen eine bis an den Horizont reichende Landschaft, in die die einzelnen Lebensbereiche harmonisch eingebettet sind wie kleine Farmen, Häuser

unterschiedlicher Größe, Industrien aller Art, Einkaufsmärkte, Kliniken, aber auch Weingärten oder Obstplantagen etc..

Das Ganze ist wie eine kubistische Collage mit untergelegtem Raster organisiert. Verstärkt wird dieser Eindruck noch durch die Modellfotos von Broadacre City, die sie frontal von oben fotografiert zeigen. Und so spricht auch Fishman von Broadacre als einer Überlagerung von Wohn-, Industrie- und Geschäftsbereichen. Ich denke aber, daß der Begriff weiter zu fassen ist. Daß er auch die Zeitmontage mit einschließen muß. Die Überlagerung selbst faßt Wright räumlich auf. Er spricht von der Überlagerung „as spaces in spaciousness“, wie er schreibt, von der Überlagerung von Räumen in die Weite der amerikanischen Landschaft, wie man etwas freier übersetzen könnte. In dem Begriff Überlagerung ist also zweierlei eingearbeitet: Die Auflösung der Stadt in die Region und die Verteilung der städtischen Funktionen über die Region bis zum Extrem vollständiger Autarkie. Ludwig Hilberseimer spricht denn auch von diesem Stadttyp als regional dispersal, Regionaler Streuung.

Erst vor diesem Hintergrund gewinnt die Überlagerung der Lebensbereiche ihre Überzeugungskraft und Bedeutung.

Gegliedert wird der Punkteschwarm der Funktionen durch ein Netz aus Highways, Bundesstraßen und lokalen Straßen, die nicht nur die punktierten Funktionen in Beziehung setzen, sondern überhaupt erst ermöglichen, in dieser scheinbar beziehungslosen Welt ein halbwegs soziales Leben zu führen.

Das Straßensystem regiert die Landschaft aber noch in einer anderen Weise. Es legt ein virtuelles Raster von Zeiträumen über die Landschaft, die die Landschaft in Räume unterschiedlicher Geschwindigkeit auflösen, in Räume mit Geschwindigkeiten von 200, 100, 50, 30, 5 kmh etc., in schnelle oder langsame Räume also.

Die Landschaft läßt sich in diesem Sinne auch wie eine Zeitmontage lesen. Sie funktioniert wie ein Fahrplan der Bundesbahn, mit Streckenangaben und Fahrtzeiten, mit Zielpunkten und Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten ... Während die Übergänge zwischen den Bewegungsstrukturen so ausgebildet sind, daß sie sich jeweils mit der Landschaft verzahnen – Zwitter sind zwischen Noch-Stadt und Schon-Landschaft.

Mit Broadacre City beschreibt Wright demnach einen Bewegungsstrukturen gehorchenden Typ der regionalen Streuung. Er ist nicht um ein Zentrum gruppiert, sondern eine Vielzahl von Subzentren haben Zentrumsfunktionen, im Prinzip jedes einzelne Haus. Er kennt aber auch keine definierte Grenze mehr zwischen Stadt und Land sondern die Grenze verläuft mitten durch die Stadt, im Prinzip ist jedes einzelne Haus mit der Landschaft verzahnt.

Gegliedert wird er von Bewegungsstrukturen, die von Highways über Bundesstraßen bis zu lokalen Straßen reichen und die nach dem Modell der Zeitmontage ein Raster von Räumen unterschiedlicher Geschwindigkeit über die Landschaft legen. In diesem Raster sind die fußläufigen Räume wie Taschen eingehängt und bilden die Ruhepunkte, die Pedestrian Pockets, wie Peter Calthorpe sie nennt (S. 56).

Das einzelne Haus ist das Grundmodul der Regionalen Streuung, im Prinzip ist es das wahre Zentrum, die einzig zulässige Zentralisierung von Usonien, wie Wright schreibt. Lokalisiert ist es jeweils im Übergangsbereich zwischen Bewegung und Ruhe, zwischen Stadt und Land und organisiert ist es im Kleinen nach demselben Prinzip wie die Streuform im Großen. Wright nennt dieses Prinzip Überlagerung oder Verzahnung.

Heute wissen wir aus der fraktalen Geometrie, daß die Übergänge von Bewegungsstrukturen fraktal organisiert sind und auf dem Prinzip der Selbst-Ähnlichkeit basieren. Die Arbeiten von Ludwig Hilberseimer für Chicago demonstrieren dies beispielhaft. Einerseits zeigen sie eine „eine bewußte räumliche Verzahnung von Bebauung und Freiräu-

men“, wie Pierre Frankhauser schreibt, der sich in diesem Heft mit der Frage des fraktalen Stadtwachstums beschäftigt (S. 84). Und andererseits zeigen sie, wie sich auf allen Planungsebenen: Haus – Siedlung – Region, ein Planungsmuster wiederholt. Obwohl Hilberseimer die fraktale Geometrie von Benoit Mandelbrot noch nicht kennen konnte, arbeitete er trotzdem so, als ob er die Stadt nach dem Prinzip der Selbst-Ähnlichkeit organisieren würde. Er eröffnete damit der Planungsdebatte neue Denkräume, die es heute aufzugreifen gilt und zu durchschreiten (S. 42).

Ein Beispiel einer zeitgenössischen Auseinandersetzung mit der Stadt ist der Entwurf von Richard Rogers für den Potsdamer Platz. Einziges Thema ist die Überlagerung von Bewegungsstrukturen, in Roger'schen Begriffen, die Thematisierung von overlapping activities. Er konzentriert hierzu die öffentlichen Nutzungen um einen neuen Doppelplatz aus Leipziger und Potsdamer Platz und de-zentriert die privaten Nutzungen an der Grenze zum Kulturforum einerseits und zum Tiergarten und Landwehrkanal andererseits. Mittels dieser einfachen Opposition von Zentrierung und De-Zentrierung gelingt es ihm einen öffentlichen Raum im Zentrum der Anlage zu schaffen und gleichzeitig die Bebauung mit der Umgebung zu verzahnen. Zur Verzahnung mit der Umgebung verwendet er das Thema des Turms im Park, während er für den Doppelplatz auf das Repertoire tradierter Platzformen zurückgreift, aber modern interpretiert.

Der Witz des Entwurfs liegt nun darin, wie er aus der Überlagerung der Bewegungsstrukturen einen öffentlichen Raum entwickelt. So ist der Potsdamer Platz zuerst einmal ein riesiger Verknüpfungspunkt von ICE, Regionalbahn, S-Bahn und U-Bahn, die sich hier treffen bzw. kreuzen und erst zum zweiten ist er das Gravitationszentrum des öffentlichen Raums, der mit Plätzen und Straßen, Passagen und Durchgängen die Bürostadt erschließt.

Dadurch nun, daß Rogers diese extrem divergenten Funktionen räumlich nicht voneinander separiert, sondern verzahnt, entsteht ein Raumgefüge mit sich überlagernden Schichten und sich durchdringenden Sphären, das seinesgleichen sucht und doch nur ein ganz prosaisches Verkehrskreuz ist mit einem Ausstoß von soundsovielen Menschen pro Minute (S. 98).

Nikolaus Kuhnert

111 ARCH+

Vilém Flusser: Virtuelle Räume
Erscheint Ende März

112 ARCH+

Gestaltung der Landschaft
ChaosStadt III
Erscheint Ende Juni

113 ARCH+

Energiesparendes Bauen
Erscheint Ende September