

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 79 (1992)
Heft: 10: Stadt-Landschaft = Paysage urbanisé = City-landscape

Artikel: Die Wiederkehr der Stadtlandschaft? : das Städtische als Ästhetik
Autor: Hoffmann-Axthelm, Dieter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-60124>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Wiederkehr der Stadtlandschaft?

Das Städtische als Ästhetik

Das Begriffspaar Stadt und Land hat seinen kategorialen Wert längst eingebüsst; es bezeichnet auch keinen Gegensatz mehr. Dass nun alles Stadt wäre, ist allerdings eine unzulässige Verallgemeinerung. Vielmehr scheint sich Städtisches und Ländliches in komplexen Verhältnissen zu vermischen. Aus der traditionellen Frage nach den Wechselwirkungen zwischen Stadt und Land ist eine Frage nach Einzelfällen geworden.

L'esthétique urbaine

La double notion de ville et campagne a depuis longtemps perdu sa valeur catégorielle; elle ne désigne d'ailleurs plus des contraires. Mais prétendre que tout est devenu ville serait au demeurant par trop généraliser. En réalité, il semble que l'urbain et le rural se mêlent selon un rapport complexe. La question traditionnelle des interactions entre ville et campagne est devenue un problème spécifique pour chaque cas.

The Urban Aesthetic

The concepts of town and country have lost since forfeited their categorical value, and they no longer represent a contradiction. But to contend that everything can now be included in the category of the town is an inadmissible generalisation. What seems to be happening is that town and country are blending into a complex relationship, and the traditional question of the interaction between town and country has developed into a question about individual cases.

1

Stadt und Landschaft – das ist historisch immer nur die eine Seite gewesen, die der Stadt. Landschaft ist das von der Stadt aus gesehene Land. Als Landschaft wird Land in dem Augenblick gesehen, wo die Stadt beziehungsweise das städtische Kapital und die städtisch, modern gewordene Landesherrschaft, das Land als Verwertungsfeld entdecken, also ab dem 15. Jahrhundert. Heimatschutz, Brauchtumpflege, Klagen über Landflucht, Zersiedelung und Landschaftszerstörung durch industriellen Raubbau sind typisch städtische Klagen.

Das Land ist im wesentlichen stumm, es erleidet die Kalküle städtischer Rentabilität. Diese entscheiden, ob und wie das Land genutzt wird, ob sich Ackerbau lohnt oder nicht. Sie ordnen die Regionen auf ihre besondere Rolle hin: Grossflughäfen und ähnliche logistische Stützpunkte, zentrumsnahe Industrie- und Verwaltungsflächen, Freizeit und Erholung (Golf, *Marina Cities*, Freizeitparks, Kur und Naherholung), spezialisierte Landwirtschaft, als ultima ratio Naturschutz.

Auch die Wiederherstellung von Landschaft ist innerhalb dieses strategischen Zugriffs keineswegs als Wiedergutmachung gedacht. Sie dient in der Regel der Vorbereitung neuer Investitionen. Bestes Beispiel ist die IBA Emscher-Park: Es geht nicht um ein Renaturierungsprojekt, sondern eine Region, der das Wasser am Halse steht, versucht, ihre Karten im internationalen Ansiedlungsgeschäft zu verbessern: Am verseuchten Fluss, zwischen den Abraumhalden geschlossener Zechen und abgerissener Hochöfen, wer will da schon investieren. Dass die Wüsten des sächsischen Braunkohletagebaus rein als nationales Beschäftigungsprojekt für die ostdeutschen Arbeitslosen renaturiert werden, ist überhaupt nicht absehbar.

Nicht anders steht es, wenn mit viel Geld vorhandene Investitionen als Landschaft getarnt werden: unterirdische Parkhäuser mit Gärten drauf, überdeckelte Autobahnen, die Landschaftschirurgie der Hochgeschwindigkeitsstrecken. Auch hier sind es rein städtische Interessen und Auseinandersetzungen. Die überbaute Verkehrsmaschine ist der typische Konflikt einer Gesellschaft, die den Widerspruch zwischen dem Verschleiss, den sie betreibt, und den ökologischen Katastrophensignalen verstanden hat, aber keine Lust (beziehungsweise nicht die politische Handlungsfähigkeit) hat, ihn zu lösen, wohl aber genug Geld, um der Ökoseite mindestens ihr symbolisches Recht zu geben.

Verkehr, Gewerbeausiedlung und Freizeit sind die drei grossen modernen Landschaftsfresser. Der ökologische Widerstand steht dazu nur bedingt in Widerspruch, einmal, weil auch er städtisch ist – Ökologie hat die Bauern noch nie interessiert –, zum andern, weil er

sich, angesichts der Machtverhältnisse nur komplementär durchsetzen kann. Was der Naturschutz schützt, wenn er Areale bildet, ist nicht Land – das Reich primärer Produktion –, sondern das Ideal einer Landschaft, bevor der Mensch kam. Praktisch wird daraus die Landschaft danach – nachdem der ackernde Mensch durch EG-Normen weggemustert wurde –, so wie der englische Landschaftsgarten des 18. Jahrhunderts das Bauernlegen (Einziehen von Bauernhöfen durch den Grossgrundbesitzer, Red.) zugunsten der gewinnträchtigeren Schafhaltung voraussetzte.

Wenn von Landschaft die Rede ist, geht es immer um einen neuen Modernisierungsschub. Das ist unabhängig davon, wie man dazu steht und welchen Überzeugungen der Redende sich verbunden fühlt, ob er vorantreiben will oder den Verlust beklagt. Über Landschaft wird heute im Zusammenhang von Herausverlagerungen städtischer Funktionen geredet. Das ist der Aufhänger, nichts sonst. Die Fäden des Landschaftsthemas zu Stadt und Land dagegen sind kaum noch erkennbar. Um zu wissen, wo sie geblieben sind, und welcher Herkunft dieses neue Konstrukt ausgelagerter Funktion und zugehöriger Landschaft ist, muss man mehrfach zurückfragen und dreimal hinsehen.

2

Es heisst wenigstens nicht, dass es Stadt und Land nicht mehr gäbe. Die Frage ist vielmehr, wo wir sie heute finden, oder, anders gesagt, welchen Stellenwert sie im Wirtschaftszusammenhang haben, innerhalb dessen wir diskutieren. Ich resümiere deshalb noch einmal kurz die Entwicklung der letzten 30 Jahre.

Die Industrie begann in den sechziger Jahren in einigen Regionen, bei Verknappung der städtischen Arbeitskraft, aufs Land zu gehen, um die dörflichen Arbeitskraftreserven zu nutzen, die Lohnkosten zu senken; gleichzeitig wurden überall in Europa, auch dort, wo die Industrie weiter zentralisiert blieb, die Dörfer, im Zuge des Booms des Eigenheimbaus, zu Kolonien des städtischen Wohnungsbaus. Die Regionalplaner lernten, in grossen funktionalen Einheiten zu denken, die sie aus der Erhebung der täglichen Pendelbewegungen der arbeitenden Bevölkerung gewannen, ungerührt von den Erscheinungsunterschieden zwischen Stadt und Land.

Während für die Arbeiterviertel der Grossstädte neue Sanierungsprogramme aufgestellt wurden, begann die Landsanierung: Flurbereinigung, Kanalisierung von Flüssen und Bächen zu Betonrinnen, Erschliessung von Grundwasserreservoirs usw. Die Landwirtschaft machte einen neuen Sprung der Technisierung und Verwissenschaftlichung, die Modernisierungsrichtlinien der EG begannen zu greifen, Strassenbau und Fernsehen schlossen das Dorf an die städtische Kultur

an. Die Dorfschule wurde zugunsten der Mittelpunktschule aufgehoben.

Das Land kam als Vertragspartner gar nicht mehr vor, es wurde in den Reformen der sechziger Jahre als blosses Material wahrgenommen. Der Stadt erging es deshalb aber nicht besser. Die Aufhebung des Unterschiedes fand ganz unauffällig statt, in der Weise der Vergleichgültigung: dass die Kapitalstrategien sich von Stadt wie Land lösten. Die besonderen Verhältnisse von Stadt und Land wurden gleichgültig. Auf ihre Weise reagierte auf diese Verschiebung die damalige städtebauliche Avantgarde. Die japanischen Metabolisten (wie auch ihre europäischen Konkurrenten, Y. Friedman, Archigram u.a.) verweigerten die traditionelle Bindung an Ort und Landschaft: Stadt sollte jetzt ein funktionaler Ablauf in der Zeit werden, blosser Stoffwechsel. Die Stadt würde sich wie ein Wurm über den Erdball bewegen, vorne Materialien aufnehmen und sich daraus ständig neu erbauen, hinten die verbrauchten Reststoffe als Ausscheidung zurücklassen.

Sie übersahen eine wesentliche Konsequenz der Vergleichgültigung von Stadt und Land: dass ein gezielter Umbauprozess nicht nötig ist. Stadt und Land, diese liegengelassenen Formen gesellschaftlichen Lebens, sind zwar nicht mehr aktueller Ausdruck gesellschaftlicher Produktion, aber sie bleiben gerade deshalb als kulturelle Gebrauchswerte erhalten, als Wohn- und Wahrnehmungsort der Menschen, als Gesellschafts- und als private Lebensbühne.

Die dritte, mikroelektronische Industrialisierungswelle hat diese Folge erst wirklich ins Bewusstsein gerückt. Auch ihr wies man schon Ende der siebziger Jahre die Aufgabe zu, die Trennung von Stadt und Land endgültig aufzuheben. Die Elektronik mache es gleichgültig, wo der Terminal des Büroarbeiters stehe, in der Stadt – mit den Problemen der Überfüllung und erschwerten Erreichbarkeit –, oder in den unendlichen auswechselbaren Vorortwohnungen, oder auf dem Lande. Die Abschaffung der Stadt hat nicht stattgefunden, die Computerisierung von Produktion, Geldverkehr und Verwaltung führte nur zum Teil – eben die *Back Offices* – zur Verlegung der Büroarbeit aufs Land, aber zugleich zu weiterer Konzentration in den Geschäftszentren und zur beginnenden Rückkehr sauberer Industrie in die Stadt.

Als entscheidende Nachricht aber stellte sich heraus, dass, wie immer die Verteilung ausgehen wird, die bemerkenswerteste Folge der Computerisierung der Arbeit ist, dass sie ortsneutral ist, und gerade deshalb mit der traditionellen Stadt (aber auch dem traditionellen Dorf oder der Aufrechterhaltung unzersiedelter Landschaft) kompatibel. Statt die Auflösung voranzutreiben, hebt sie auch noch den Zerstörungsdruck auf. Was jetzt noch an Zerstörung weiterläuft, ist historische Routine, Lernunfähigkeit. Die so pathetische wie routinierte Forderung, wir brauchten die neue, den heutigen Bedürfnissen entsprechende Stadt, und sie könne nicht länger die alte sein, läuft zum ersten Male ins Leere.

Was wir gerade erlebt haben, ist die Rücknahme der letzten grossen Stadtfigur dieser Art: das Ungültigwerden der modernen Industriestadt. Die Industrialisierung ist heute Struktur geworden. Einerseits gehört sie zum formalen Bestand der historischen Stadt, wie das, was von Antike, Mittelalter und früher Neuzeit überkam, ander-

seits radikalisiert sie sich in der Unauffälligkeit ihrer elektronischen Übersetzung zu einer nie gekannten Flüssigkeit städtischer Verhältnisse, Funktions-, Raum- und Grössenbeziehungen.

Konzeptionell sind Stadt und Land übereinanderliegende Schichten unterschiedlicher Reichweite, aber das löscht nicht das physische Nebeneinander aus. Was als Land übrigbleibt, ist, zwischen aufgegebenen Bergbaugebieten, Ölfeldern, Wüste usw. ein sozusagen unreiner Landkomplex, der nur in immer neuen Einzelfällen beschrieben werden kann. Stadt und Land sind nicht mehr thematisch, aber sie sind auch nicht wegzubringen.

3

Dass das Begriffspaar *Stadt* und *Land* seinen kategorialen Wert eingebüsst hat, lehrt die blosser Anschauung. Dass aber umgekehrt alles Stadt würde, ist deshalb auch empirisch noch lange nicht richtig. Die Schwierigkeit besteht eher darin, überhaupt für Stadt ein geeignetes interpretierendes Konzept vorzuschlagen, um zu wissen, wovon man redet. In der Situation der Ratlosigkeit liegt nichts näher, als zu radikalieren und Deutlichkeit, Prägnanz zu erreichen auf Kosten des noch schwerer zu fassenden Landes.

Dass die unbegrenzt wachsende Stadt nicht mehr isoliert im Land liegt, sondern dass bei modernen Wachstumsverhältnissen mehrere Städte mit ihren Peripherien aneinanderstossen und dabei für trennendes Land keinen Platz mehr lassen, dieser Zustand ist für Belgien schon um 1850 von Riehl beschrieben worden, es erhielt seine wissenschaftliche Fassung, unter dem Titel *Conurbation*, um 1900 durch Patrick Geddes. Diese Stadtglomeration ist nach wie vor ein empirisch gedecktes Konzept einer städtischen Grundeinheit. Klassische Beispiele dafür sind Lancashire, das Ruhrgebiet, die Randstad der Niederlande.

Der Normalfall ist nach wie vor die Zentrierung der Agglomeration durch eine Kernstadt. Dabei sind inzwischen die entstehenden Distanzen zwischen Kern und Peripherie so gross, die dabei überrollten ehemals selbständigen Kleinstädte und Landschaften so zahlreich, dass dieses Übermass auch nach begrifflichem Niederschlag verlangt. Dem entspricht das Konzept der Stadtregion, das ausdrücklich die politisch-administrativen Grenzen der Kernstadt überschreitet. Die Stadtregion New York zum Beispiel bezieht 3 Staaten, 9 statistische Grossstadteinheiten, 31 Counties und 780 selbständige Stadtgemeinden ein.

Geographisch-strukturelle und politisch-ökonomisch-funktionale Kriterien führen hier allerdings zu ganz verschiedenen Bestimmungen von Stadt, wie in den sechziger Jahren gerade am Beispiel der amerikanischen Ostküste die Arbeit der Gruppe um Berry einerseits, die des Geographen J. Gottmann andererseits zeigen – je nach Ausgangsmaterial, Statistik dort, Landkarte hier. Berry konstruierte einen Baustein, die Standard Metropolitan Statistical Area (SMSA), eine grossstädtische Elementareinheit, die als Gliederungselement grösserer Einheiten benutzt oder von weitergreifenden Einheiten überlagert werden kann, wie das Peter Hall mit seiner Standard Metropolitan Labour Area (SMLA) für England und Wales getan hat. Jean Gott-

mann nutzte die grundsätzliche Offenheit funktionaler Abgrenzungskriterien, um den Massstab zu vergrössern und aus Stadtregionen eine Agglomeration zweiter Ordnung zu folgern: Megalopolis. Entsprechend betrachtete P. Hall ganz England als eine Megalopolis, stiess aber seinerseits wieder auf Abgrenzungs- und Massstabsfragen, die ihn zur Konstatierung einer ökonomischen Grosseinheit brachten, die von London bis Mailand reicht und inzwischen als «blaue Banane» allbekannt ist.

Das Ausmass an Makrobetrachtung gewinnt so bereits alle Anzeichen von Willkür, ist aber nicht einmal abzudichten gegen weitere Radikalisierungen, die entlang funktionaler Kriterien schliesslich bei einer Weltstadt enden müssen, die nirgends und überall ist. Es ist immer nur die Frage, welche Daten man abblendet und welche man privilegiert. Die Weltstadt (Global City) ist als geographische Empirie ein Unding, als ortsunabhängiger funktionaler Zusammenhang aber längst eine Tatsache.

Damit ist ungewollt bereits wieder die einzelne Stadt als reale Einheit freigestellt. Das bewahrt zugleich davor, auf dieser traditionellen Ebene der Stadtindividualität die ausufernde Stadt zum Bild des Ganzen zu radikalieren. Die ausuferndste Stadt hört in der Wirklichkeit irgendwann auf, schon deshalb, weil sie auf Trinkwasser und ähnliche Ressourcen angewiesen ist, die nur übrigbleibendes Land liefern kann. Je kleiner der Massstab, je mehr auf die phänomenal unwechselbare einzelne Stadt zugespielt, desto unübersehbarer taucht die Kategorie Land auch wieder auf.

4

In diese Globalfigur kann man nun eine entsprechende regionale Suchfigur einzeichnen, die den Erfahrungen entspricht, die uns heute beschäftigen. Ausgangspunkt ist die Munterkeit, mit der man heute versucht, zu den Expansionsformen der sechziger Jahre zurückzukehren. Den argumentativen Kern bietet die einmal mehr aus den USA zu uns kommende und bereitwillig fortgeführte Behauptung, die alte Stadt gebe es wohl noch, aber die Stadt der Zukunft sei eben das, was sich als neues Netzwerk von Funktionen im weiten Lande aufbaue.

Um hier einigermaßen realistisch zu urteilen, tut man gut, sich die konzeptionellen Fallstricke bewusstzumachen, die einem hierbei aufzulauern: zum einen der gläubige Transfer von US-Modellen, zum andern die Wirklichkeitsverzerrungen, die im Reaktionsmodus des öffentlich-rechtlichen Instruments Stadtplanung angelegt sind.

Die USA waren lange, trotz Los Angeles, das Modell einer Dichotomie von hochverdichteter Kernstadt (*Downtown*) und schier unendlichen *Suburbs* aus Einfamilienhaussiedlungen. Das Neue, das seit einiger Zeit vom Stadtwachstum in den USA berichtet wird, ist etwas, was in den Schwarzplänen der Geographen nicht erkennbar sein kann, aber einen Qualitätssprung darstellt: die Herausverlagerung von *Downtown*-Funktionen – die *Back Offices* – nach *Suburbia*. Draussen, entlang den Überlandstrassen, kommt es zu neuen Verknüpfungen von erheblicher funktionaler Dichte: nicht nur Arbeitsplätze und Einkaufszentren, sondern auch Schule, Krankenhaus, Kultur gehören zu den neuen Clustern. Die statistische Evidenz ist eindrucksvoll: 57%

allen Büroraums in den USA befinden sich heute ausserhalb der grossen Städte, in *Edge Cities*, spontan an Strassenkreuzungen angewachsenen Clustern von Bürokomplexen, Einkaufszentren und Einfamilienhaussiedlungen. Doppelt so viele Fahrten zum Arbeitsplatz finden von Suburb zu Suburb statt wie vom Suburb zum Stadtzentrum.

Trotz der – geschwächten, weil monofunktional werdenden – Weiterexistenz der Stadtzentren ist hier offensichtlich ein neues Modell entstanden. Die städtischen Funktionen verlassen die Stadt und siedeln sich an den Highways zwischen den grossen Stadtzentren an. Arturo Soria *Ciudad Lineal* (1885) ist hier also spontan Wirklichkeit geworden. Die neuen Ketten von *Hot Spots* sind nicht mehr Stadt: sie haben ganz offensichtlich nicht die Kraft, Arbeitsplätze, Versorgung, Freizeit und Wohnen lokal zusammenzubinden, sondern sie basieren auf der allergrössten Mobilität aller. Die Fahrbewegungen werden maximiert, nicht minimiert, die Migration der Funktionen kommt nie zur Ruhe, die Funktionsfähigkeit ist vom privaten Auto abhängig.

Das Modell ist nun aber einerseits auf bestimmte Erfolgszonen begrenzt, zum andern ist es nur aufgrund der spezifischen US-amerikanischen Verhältnisse möglich. Das gilt schon für den Ausgangspunkt, die bedingungslose Suburbanisierung. Es gibt in Europa nirgendwo ein vergleichbares Ausmass an Umorientierung der innerstädtischen Kapitalmächte in der Standortwahl (in London scheitert gegenwärtig bereits der Versuch, die City zwei Kilometer nach Osten zu verlagern – was daraus werden wird, ist ein *Back-Office*-Zentrum im Stadttinnern selber, vor den Toren der mittelalterlichen Stadt). Es fehlen wichtige kulturelle Grundlagen: bedingungsloses Vertrauen zum Auto und bedingungslose Bereitschaft zum Verzicht auf Stadt. Ohne eine Mobilität gewohnte Bevölkerungsmasse, die ständig dorthin geht, wo die billigsten Landpreise sind, und ohne dass sie sofort wieder durch Einwanderer ersetzt wird, funktioniert aber das ganze Modell nicht, selbst wenn die Arbeitsplatzverlagerung mit der den Profitentscheidungen eigenen Kälte vor sich geht. Schliesslich, auch das Land (als Agrarfläche wie als Natur/Landschaft) leistet Widerstand und hat Verteidiger.

5

Nun zum zweiten Fallstrick für eine ausgewogene Beurteilung der Lage, dem Ökonomismus. Stadtplaner sind gewohnt, in der Form des Seinsollens zu denken, also in richtigen, geordneten, geklärten Mustern. Da die Verhältnisse ihre eigenen Wege gehen, sind Versuchung und Geneigtheit, das, was sich qua Rentabilität durchsetzt, als das fachlich Richtige auszudrücken, gross. Der Apparat von Ordnungsvorstellungen, über den man verfügt, wird jedenfalls ständig von neuen Kapitalstrategien unter Druck gesetzt, muss sich neu justieren. Es hat sich dafür eine Deutzerzunft entwickelt, die regelmässig berichtet, wohin der Hase läuft, damit die verantwortlichen Planer ihr Weltbild aktualisieren können. Niemand will unrealistisch sein.

Daher ereilen uns ständig neue triumphale Meldungen. Die europäischen *Hot Spots* sind abstrakte Orte, die es einerseits noch gar nicht gibt, die andererseits auch nie irgendwo festwachsen müssen, da sie nur

als Relais in einem System von Hochgeschwindigkeiten existieren. Das deutlichste Beispiel ist die Planung eines Dienstleistungszentrums in Lille, das allein aus den zeitgeographischen Koordinaten der künftigen TGV-Tunnelverbindung zwischen England und Frankreich – 18 Minuten nach Brüssel, 45 nach Paris, 70 nach London – herausgefolgert ist und bislang nur eine kühne Behauptung darstellt, für die sehr viel Geld ausgegeben wird. Die kleine Münze hat man in den regionalen Tageszeitungen: Gewerbeparks an diesem oder jenem Autobahnkreuz, soundsoviel Minuten von einem überregionalen Flughafen oder Intercitybahnhof entfernt.

Man weiss also, woran man sich anzupassen hat. Die Voraussagen ostdeutscher Stadtplaner sind da besonders interessant, weil sie übertreiben: Wie die städtebauliche Moderne durch die staatlichen Planvorgaben zu ihrer höchsten Entfaltung kam, so gerät der vorausseilende Gehorsam gegenüber den Wünschen des Kapitals besonders überzeugend. Alles, was irgendeine Analogie zur Isle of Dogs hergibt, Wasserlagen natürlich ganz zuerst, wird als erstklassige Lage identifiziert, selbst wenn man damit nur sich selber einschüchtert (denn Lage heisst: da kann man als sozialer Planer nichts mehr machen). Dass das Strecken der Waffen gleichwohl psychisch Gewinn abwirft, eben das ist das Berufsgeheimnis, das ich etwas grob als Anpassungsbedürfnis an Ordnungsmächte skizzierte.

Nun steht aber jedes Ordnungsdenken zwangsläufig in Widerspruch zum Chaotismus der Kapitale, die wie Spieler vorgehen, dieses und jenes versuchen, das eine tun und das andere nicht lassen. Dogmatismus ist dem Gelde fremd. In den sechziger bis achtziger Jahren hatten wir immerhin dadurch eine übersichtliche Situation, dass der Staat initiativ war und eine strategische Allianz zwischen Städten und Kapitalen herstellte. Das ging besonders gut unter dem Zeichen der Expansion, es funktionierte aber auch recht gut unter dem der schrumpfenden Stadt und der Neubewertung der Innenstädte. Aber heute haben wir beide Tendenzen und Möglichkeiten zugleich und keine Allianzen bereitstellende Politik. Die Planer verstehen nicht mehr recht, was das Kapital will, der Hase läuft mal hierhin, mal dorthin.

Statt einer durch Politik vorgegebenen Allianz gibt es dagegen etwas ganz anderes, was als Rahmen dient: die allgemeine Städtekonkurrenz. Jeder kämpft gegen jeden: grosse Städte untereinander, Obergegen Mittelzentren, Mittelzentren gegen Mittelzentren, und noch die kleinste Gemeinde versucht der nächsten Stadt ein Bein zu stellen. In der Ex-DDR ist das am deutlichsten, weil es noch keine übergreifenden Planungen gibt und vorhandene Instrumente noch nicht greifen. Alle greifen nach demselben Strohalm, und da ein Strohalm immer nur einen retten kann, gehen alle bergab.

Die Städte- und Gemeindenkonzurrenz nützt denen, die mit ihren Standortentscheidungen einerseits die um Arbeitgeber und Steuerzahler konkurrierenden Städte, andererseits Innenstadt und Umland gegeneinander auszuspielen wissen. Den Zuschlag erhält, bei vergleichbarer Lagegunst, wer die grösseren Zugeständnisse macht, und das ist oft der Schwächere, der am Ende noch zuzahlt, aber dem Konkurrenten geschadet hat. Daraus lässt sich schlechterdings keine

stadtplanerische Dogmatik herausziehen. Was immer man tut, man steckt mitten drin im Erpressungsspiel, und je mehr man sich darauf einlässt, desto mehr verliert man. Landschaftsschutz und Ökologie sind die ersten, die auf der Strecke bleiben.

6

Wenn man nun von dem, was als Zukunft gehandelt wird, den Anteil Poker abzieht, wird in Umrissen die veränderte Lage von Stadt und Land sichtbar. Was deutlich wird, ist zunächst das eine: Das Kalkül der grossen Kapitale (Developer, auslagernde Konzerne, Verkehrs- und Informationskomplexe) ist kein städtisches mehr – will sagen, es identifiziert sich nicht mehr mit der Stadt als seinem Sitz, von dem aus es, von Abgrenzungen geschützt, das Land organisiert. Das unterscheidet die heutige Regionalpolitik vom Merkantilismus, als die Stadt schon einmal, durch Manufakturen, Bergwerke, Mühlen, Jagdschlösser, Kurstädte und Folies, sich das Land aneignete. Der Motor, der diese ganze Umsortierung des Landes voranbringt, hat sich von der Stadt gelöst.

Die Kostendynamik führt dazu, dass immer mehr Teile dessen, was bisher zweifelsfrei Stadt war, aufs Land exportiert werden, gerade so zentrale Dinge wie die Verteilungszentren von Bahn, Post, internationalem Flugverkehr. Für sie, und für viele andere Zwecke, wird die Stadt zu einer störenden Umgebung, die man vermeiden muss. Das Interessante ist, was diese Dynamik nach draussen alles mitnimmt, und was nicht. Was draussen entsteht, sind Stadtmetastasen. Man kann selbst unter dem Titel Landschaft, und selbst Naturschutz, nichts mehr machen, was nicht mit Stadtpuren versetzt ist: kein Freizeitpark ohne Hotel, Restaurants usw. Erst recht sind alle Herausverlagerungen von Verkehr und Gewerbe mit allem bestückt, was früher die Städte ausmachte: Banken, Post, Verkehrsanschlüsse, Freizeitangebot, Hotel, sonstige Dienstleistungen, Wohnen.

Am deutlichsten sind die Gewerbeparks. Sie sind überall gleich und werden zum Teil von international operierenden Developern (zum Beispiel der kanadischen Horsham-Gruppe) errichtet. Das planerische Muster besteht aus der Überlagerung der Modelle Idealstadt und Siedlung im Grünen. Das Städtische als Ästhetik ist so wichtig wie die komplette Einbettung in Landschaft. Sie liegen nahe an Flughäfen, Intercitybahnhöfen oder Autobahnkreuzen beziehungsweise -ringen, möglichst nahe vor den jeweiligen Stadtzentren, nahe genug, um die Vorteile wahrzunehmen, entfernt genug, um die Nachteile der Zentren (Bodenpreise, Verkehrsdickicht, hohe Lohnkosten) zu vermeiden.

Was bei den jeweiligen Herausverlagerungen geliefert wird, ist zweifellos nicht Stadt. Es enthält entmischte Anteile städtischer Funktion und städtischer Ästhetik. Es fehlt der Eigensinn der Stadt: die lokale Einheit der Bedürfnisse. Ob Funktion oder Ästhetik, es handelt sich um Veranstaltungen jeweils für einen Zweck. Alle Herausverlagerungen sind daher einerseits zentrumsabhängig – sie haben keine eigene Daseinsberechtigung, sondern sind Optimierungen nach Entfernung und Bodenpreisen gegenüber den Stadtzentren; und sie sind andererseits extrem instabil – von all den Golfplätzen, Gewerbeparks,

Einkaufszentren auf der Wiese werden nur die kräftigsten überleben, und auch die, die überleben, bleiben abhängig von der Fortune des Zentrums, auf das sie sich beziehen.

Damit ist zugleich die regionale Begrenzung festgelegt. Es gibt immer mehr Zonen, wo um keinen Preis und kein Zugeständnis sich ein Investor hinziehen lässt, und es gibt die anderen, wo spekuliert wird. Da spekuliert wird, und zwar unter den idealen Bedingungen der Städte- und Gemeindenkonkurrenz, entsteht natürlich in der betroffenen Region das Zehnfache an Landschaftszerstörung, das funktional gebraucht würde.

7

Die gleiche Spekulation geht aber zur selben Zeit auch in den Stadtzentren vor sich. Die Zerstörung von Umland und Innenstadt verläuft also symmetrisch. Die Lageberichte, die Quantitäten, die Methoden der Entwickler, die hilflosen Reaktionen der Planer, alles das ähnelt sich zum Verwechseln.

Es ähneln sich auch die Produkte. Die wackligen Voraussetzungen – kaum vorhandene Kenntnis der lokalen Verhältnisse, Überschätzung der Verkehrsverbindungen, vage Bedarfsprognosen und fehlende Kenntnis dessen, was die Konkurrenz tut – verwandeln sich in ebenso ungefähre Gebäude – typologisch wie in der Fassadenmachart uniform, monofunktional (das Schlüsselwort dafür lautet: Branchenmix), technisch mehr oder minder perfekt, ohne Ortsbeziehung, in der Regel hergestellt unter rücksichtsloser Unterdrückung des noch Vorhandenen.

Dieser Nutzungstyp kolonisiert die Innenstädte, wie er das Umland kolonisiert. Die Investitionen in der Stadtmitte haften in der Stadt so wenig wie die auf der Wiese, in freier Autobahnlandschaft. Sie schwimmen als Funktionsinseln in einem ihnen immer fremd bleibenden Umfeld, das sie – ob es Stadtfluidum oder Naturnähe ist – aussaugen, ohne mit ihm in Austausch zu treten. Wasser, Park, Begrünung der Parkplätze sind so semantische, abstrakte Eigenschaften des Angebots wie die Anbindungsminuten zu den Drehscheiben der weiten internationalen vollelektronisierten Welt.

Dem entspricht die Wiederkehr der Stadtlandschaft. In den USA beruft man sich erneut auf F.L. Wright, auf das Modell einer Stadt wie Landschaft gleichermaßen auflösenden Autonomie des einzelnen, in seinem zugehörigen Parkland stehenden Hauses. Im deutschsprachigen Bereich müsste man auf H.B. Reichow zurückgreifen – die deutscheste Variante der modernen Stadtfeinschaft, die in die Landschaft eingebettete, das heisst als Stadt entmächtigte Stadt, zugleich aber auch die neue Stadtgestalt, innerhalb derer Autobahn, Abstandsgrün und Häusermassen selber als neue Landschaft wahrgenommen werden.

Inzwischen hat sich die semantische Überformung der Stadt in einer für Wright wie Reichow noch ganz unvorstellbaren Gewalttätigkeit durchgesetzt. Nichts ist so kaputt, dass es nicht durch ein entschlossenes Superzeichen überdeckt und ästhetisch in den Griff bekommen werden könnte. Diese Superzeichen sind gleichermaßen nur

Zeichen, also Ideologie, wie auch in der Tat hergestellte Verdichtungsmassen. In der Stadt leistet dies das Hoch- bzw. Turmhaus, im zersiedelten Umland (der entfernten Peripherie) der Park. Hochhaus und Park sind die universalen Grosszeichen und Grossobjekte, die in jeder kritischen Situation ins Gelände geworfen werden – zuweilen auch nebeneinander.

Die neue Stadtlandschaft kommt ohne Stadt und ohne Landschaft aus. Aber daraus ist auch nicht mehr zu erfahren, als bisher schon festgestellt wurde, nämlich, dass die Flächenpolitik der Geldmächte sich von allem Konkret-Lokalen gelöst hat, Stadt wie Land. Daraus zu folgern, dass es beides nicht mehr gebe, wäre bereits viel zu weit gegangen.

Zwei negative Folgerungen vielmehr liegen nahe; die erste: Die Kopplung von ökonomischen Imperativen, Fortschritt und konzeptioneller (planerischer, ästhetischer) Avantgarde existiert nicht mehr. Wer, um sich keiner Rückwärtsgewandtheit schuldig zu machen, mit zusammengebissenen Zähnen jede neue Wendung mitmacht, läuft einem Phantom nach. Die *Global City* ist kein Architekten- oder Landschaftsplanerthema, erst recht keine Stilfrage nach dem Muster Moderne/Postmoderne. Es ist eine Illusion, man könne sie planen wie zu Palladios Zeiten die Stadt des Fürsten.

Es ist deshalb pervers, die Realität, so wie sie sich unter rein ökonomischen Zwängen blindlings herstellt, einmal mehr mit den Visionen einer längst untergegangenen libertären Moderne zu unterlegen. Die ökologischen und sozialen Grenzen sind bekannt. Dass Kapitalstrategien diese solange wie möglich ignorieren, wissen wir auch. Die Frage ist eher, woher die Munterkeit kommt, mit der uns Planer, Architekten, Theoretiker heute wieder die moderne Stadtlandschaft vorschlagen – Käuflichkeit der Profession? Pure Resignation angesichts der Gewalt der Verhältnisse? Privilegierte Ignoranz von Akademikern?

Die zweite Folgerung: Die Frage, die die studentische Linke von damals (1968) so gerne gestellt hätte, wenn sie nur gewusst hätte, wie: die Frage, auf welcher Seite man steht, ergibt sich jetzt ganz von selbst. Immer grössere Teile des gesellschaftlichen Zusammenhangs fallen aus den grossen Kapitalstrategien heraus und formulieren ihre eigenen Ziele. Der Bruch zwischen ökonomischem Fortschritt und gesellschaftlicher Bewegung ist unheilbar und bestreitet der herrschenden Ökonomie ihr bislang unangefochtenes Monopol, den jeweiligen Fortschritt zu bezeichnen. Planung und Architektur stehen dazwischen, es zerreisst sie.

Die Degenerierung des Architekturdesigns im Dienste der Global City ist unübersehbar. Alles wurde machbar, aber mehr als technisch perfekte Attrappen sind nicht mehr möglich (das Disneyhotel mit TGV-Anschluss als Gipfel des Architekturtraums). Dass die Profession nach Brot geht, ist normal. Aber man verschone uns wenigstens vor denen, die von Freiheit der Phantasie, Fortschritt, Kreativität usw. reden, um ihr Zerstörungswerk noch ein weiteres Mal im Lichte bis zum allerletzten ausgelutschten Ideal zu rechtfertigen. D.H.-A.

Literatur:

W. Durth, Städtelandschaft. Historische Aspekte zur Stadtlandschaft Frankfurt, in: T. Koenigs (Hsg.), Vision offener Grünräume. Grüngürtel Frankfurt, Frankfurt 1991, 147ff.
P. Calthorpe, Pedestrian Pockets, in: Arch+ 109/110, 56ff.
R. Cohen, River City oder Der Krieg am Hudson. Um die Ansiedlung neuer Bürokomplexe des Finanzkapitals, in: H.G. Helms (Hsg.), Die Stadt als Gabentisch. Beobachtungen der aktuellen Städtebauentwicklung, Leipzig 1962, 49ff.

R. Fishman, Die befreite Megalopolis: Amerikas neue Stadt, in: Arch+ 109/110, 1991, 73ff.
H.A. Goldstein, M.I. Luger, Technologieparks und die Umstrukturierung der städtischen Raumökonomie, in: Helms (Hsg.), Die Stadt als Gabentisch, a.a.O. 134ff.
P. Hall, D. Hay, Growth Centres in the European Urban System, London 1980
D. Hoffmann-Axthelm, Stadt und Landschaft, in: Der Architekt 7/8, 1985, 310ff.

ders., Stadt-Ökologie. Nachholprogramm Grüngürtel Frankfurt, in: T. Koenigs (Hsg.), Vision offener Grünräume, a.a.O. 159ff.
ders., Stadt oder Siedlung, in: Arch+ 109/110, 105ff.
S. Kieran, J. Timberlake, Die neue amerikanische Landschaft, in: Arch+ 112, 1992, 28ff.
K. Lynch, Das Bild der Stadt (1960), deutsch Berlin/Frankfurt/Wien 1965
V. Riegger, Münchens Wirtschaft leuchtet – leicht gestresst, in: C. Ude (Hsg.), Münchner Perspektiven. Wohin treibt die Weltstadt mit Herz?, München 1990, 13ff.

P.G. Rowe, Die Maschine im Garten, in: Arch+ 112, 79ff.
A. Tzonis, L. Lefaivre, USA 1960 – Die Erfindung der New Urban Landscape, in: Arch+ 112, 72ff.