

DIE ARCHITEKTUR DER STÄDTISCHEN DICHTEN

Von Vittorio Magnago Lampugnani

Dichten stehen am Ursprung allen menschlichen Siedelns. Höfe, Dörfer und grössere Ansiedlungen wurden gegründet, um sich zu schützen und geschützt besser wirtschaften zu können. In allererster Linie wurden sie jedoch gegründet, um dank der räumlichen Nähe besser miteinander interagieren und kommunizieren zu können. Seit jeher ist Dichte die unmittelbare Folge des kulturellen Bedürfnisses nach dem Zusammenrücken. Sie ist die Essenz des Urbanen, die in der Stadt ihre Apotheose erreicht.

Mit dem Phänomen des Urbanen war immer schon jenes des Suburbanen verbunden: jener unscharf begrenzte Bereich, der bereits in der Antike den Übergang der Stadt zur umliegenden Landschaft gekennzeichnet hat. Jahrhunderte lang privilegierter Wohnsitz derjenigen, die sich neben einem Stadtpalais auch eine Vorortvilla leisten konnten, wurde er Mitte des 19. Jahrhunderts als Alternative zur verkommenen, verschmutzten, zugebauten und überfüllten Grossstadt entdeckt, die auch den mittleren und niedrigen Einkommenschichten zugänglich gemacht wurde. Bahnbrechend war dabei die reformistische Gartenstadt-Bewegung von Ebenezer Howard. Anfang des 20. Jahrhunderts wuchsen die Städte nicht mehr dadurch, dass sie ihr Zentrum verdichteten und am verdichteten Zentrum anbauten, sondern in zunehmend fragmentierten und aufgelockerten peripheren Ansiedlungen explodierten. Heute wohnen in Europa etwa zwei Drittel der Bevölkerung in dem, was neutral als Peripherie und zunehmend abschätzig als urban sprawl bezeichnet wird.

Zeitgenössische Städtebau-Theorien und der Mythos von suburbia

Lange Zeit ein blinder Fleck auf der Landkarte der städtebaulichen Disziplin, wurde suburbia in den achtziger und neunziger Jahren auch zum Gegenstand analytischer und theoretischer Auseinandersetzungen. In seinem Buch *Zwischenstadt*, dem er den Untertitel „Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land“ beifügte, setzte

sich Thomas Sieverts mit der verstädterten Landschaft oder verlandschafteten Stadt auseinander. Er begriff sie als neuartigen Stadt- und Strukturtyp, der ebenso neuartige Planungsinstrumente erforderte, um produktiv transformiert zu werden. Als Untersuchungsgebiet wählte er die Rhein-Main-Region und stellte fest, dass die diffuse Peripherie (etwa mit ihren konversionsbedingten Brachflächen) auch in die Kernstadt vordringe. Er rief dazu auf, die Zwischenstadt auch als ein Feld neuer, nicht zuletzt gestalterischer Möglichkeiten zu begreifen.

Ähnlich, aber umfassender und abstrakter argumentierten Franz Oswald und Peter Baccini in ihrem Forschungsansatz *Netzstadt*. Sie gingen nicht von Räumen, sondern von Materie, Energie, Stoff-Flüssen und ökonomischen Zwängen aus. Sie unterschieden vier Aktivitätsfelder (Ernähren und Erholen, Reinigen, Wohnen und Arbeiten, Transportieren und Kommunizieren) und gelangten zu sechs Flächenkategorien: Verkehrssysteme, Siedlungen, Gewässer, Wälder, landwirtschaftliche Flächen, Brachen. Diese untersuchten sie nach den sechs Analysekrterien Dichte, Diversität, Flexibilität, Identifikation, Ressourceneffizienz und Autarkiegrad. Hauptziele waren die dauerhafte Verbesserung der kulturlandschaftlichen Qualitäten und die Schaffung eines ökologischen Gleichgewichts in den verschiedenen Regionen. In ihren Szenarien, die sie am Beispiel der Kreuzung Schweizer Mittelland entwickelten, demonstrierten sie den Umbau bestehender urbaner Systeme auf dem Weg zu einer umweltverträglichen Lebensform. Die Verdichtung, die sie dabei forderten, war nicht baulicher Art, sondern auf die Stoffflüsse und die Aktivitätsfelder bezogen.

Radikaler, aber auch auswegloser deutete Rem Koolhaas das Phänomen Stadt. Er ging davon aus, dass das marktbeherrschte System der zeitgenössischen Welt sämtliche Werte, die einst Architektur und Städtebau bestimmten, umgestürzt habe. Sowohl die historische Stadt mit ihren Denkmälern und gewachsenen Strukturen als auch die Stadt der Moderne mit ihrem funktionellen Anspruch und ihrem sozialen Programm seien obsolet geworden. Die eine sei das Steckenpferd von Nostalgikern, die andere ein Hirngespinnst von Idealisten: Heute lebten wir in der „generischen Stadt“, einem universellen Phänomen, das keinerlei Modell gehorcht und fern jeglicher Steuerungsmöglichkeit auswuchert. In ihr sei die Geschichte so gut wie

ausgelöscht, das urbane Gefüge zunehmend aufgelöst und instabil, und das Stadtgebilde dementsprechend artifiziell.

Antidote zu diesem pessimistischen Befund einer allgegenwärtigen diffusen, anarchistischen Stadt aus shopping malls und junk space zeigte Koolhaas nicht auf. Eher tat dies die von ihm unmittelbar beeinflusste Architektengruppe MVRDV, die für die Rhein-Ruhr-City, die sie als unentdeckte Metropole bezeichnete, das ironisch einnehmende Programm *Region Maker* entwickelte. Die jungen holländischen Architekten erklärten, die Komplexität der globalisierten Welt vermöge durch die klassischen Planungsinstrumente nicht mehr erfasst zu werden, und schufen neue Werkzeuge zur Visualisierung und Verräumlichung von geradezu karikatural überzogenen „typischen“ identifizierbaren Regionen. Dabei beschwörten sie extreme Szenarien (park scenario, archipelago scenario, campus scenario, network scenario) als grosse Ideen einer parametrischen Zukunftsvision, die zwischen hypverdichteten Megastrukturen und entleerten Landschaftsräumen oszilliert.

Einen anderen Ansatz verfolgte, ebenfalls im Fahrwasser von Koolhaas' Sicht auf die Stadt, Francine Houben mit ihrer Arbeit *Mobility – a room with a view*. Sie ging vom Individuum aus, das sich mit dem Automobil im öffentlichen Raum bewegt. Sie entwickelte eine Strukturierung dieses öffentlichen Raums auf regionaler sowie überregionaler Ebene, um ihn wahrnehmbar und unterscheidbar zu machen. Ihr Hauptuntersuchungsgebiet war die niederländische Randstadt, für welche sie die Werkzeuge einer Ästhetik der Mobilität entwickelte. Dabei arbeitete sie sowohl mit der typologischen Differenzierung der Autobahn in Fahrbahn, Randstreifen und Feld, als auch mit der visuellen Verdichtung von Einzelobjekten in der Landschaft, die dadurch auch (und gerade) bei hoher Geschwindigkeit lesbar werden sollten.

Gingen alle diese Ansätze im Grundsatz von ökonomischem Wachstum, Beschleunigung der Lebensrhythmen und, mit Ausnahme der Zwischenstadt, von urbanistischer Expansion aus, so machten sich die Vertreter des *New Urbanism* die gegenteiligen Hypothesen zueigen: Verlangsamung, Anhalten, Schrumpfung. Ausgangspunkt ihrer Forschung und Planung bildete der urbane Raum, von dessen Qualifizierung sie sich auch eine Stärkung des sozialen Zusammenhalts versprachen.

An dieser Qualifizierung arbeiteten sie transdisziplinär auf drei Ebenen. Auf der Ebene des Masterplans, der Gesamtanlage, Parzellierung und öffentliche Räume festlegt; auf jener der Codes, einem Regulativ von Gebäudetypen und Bauelementen und auf jener der Charette, den kurzen und intensiven Entwurfs-Sitzungen, an welchen sämtliche Betroffenen im Sinne einer aktiven Partizipation teilnehmen. Ihr ursprüngliches Untersuchungs- und Handlungsgebiet waren die nordamerikanischen suburbs, aber durch die Gründung des Congress for European Urbanism, der aus dem Congress for the New Urbanism hervorging, geriet auch die europäische Stadt zu einem wichtigen Betätigungsfeld.

Umwertungen, oder: Das historische Zentrum als modernes Lehrstück

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

Zumal die Ablehnung oder gar Verunglimpfung der historischen Stadt mitnichten eine Erfindung unserer Zeit ist. Spätestens seit der Aufklärung war das alte Stadtzentrum, die überkommene Stadt des Mittelalters oder der Renaissance, die sich in Europa in der Regel auf den Ruinen der antiken eingestützt hatte, Inbegriff all dessen, wovon man sich im modernen Städtebau verabschieden wollte. Für den Marquis de Pombal war sie eine obsoletere Struktur, die in Lissabon das Erdbeben von 1755 ausradiert und unbedingt durch eine neue, den neuen Anforderungen entsprechende ersetzt zu werden hatte. Für Ildefonso Cerdá war sie innerhalb seines Ensanche für Barcelona wie ein Tuberkulosefleck in einer Lunge: Da es ihm nicht gestattet wurde, den Fleck selbst zu entfernen, tröstete er sich damit, dass die Innenstadtbewohner ihren Heimatort wohl freiwillig verlassen würden, um sich in den quadratischen Wohnblöcken zwischen dem grosszügigen und hygienischen

Strassenraster seiner Stadterweiterung niederzulassen. Für George Eugène Haussmann war sie, jedenfalls in Paris, ein Krankheitsherd und ein „fast unbenützbare Labyrinth“, in dem sich hauptsächlich Kriminelle und Aufständische verbargen und das es gewaltsam aufzubrechen galt. Für Le Corbusier war sie eine Maschine, die nicht mehr funktionierte und mithin durch eine neue ersetzt zu werden hatte, wofür er wortgewaltig zu radikalen „chirurgischen“ Operationen aufrief. Noch für Hans Scharoun war sie ein unbrauchbares Überbleibsel aus der Geschichte, das etwa in Berlin die Bombardements des Zweiten Weltkriegs „mechanisch“ aufgelockert hatten (ein bemerkenswerter Euphemismus für die tabula rasa, die etwa Roberto Rossellinis Film „Germania ora zero“ dokumentiert), womit endlich die Chance eines überfälligen „Neubaus“ gegeben wäre.

Ist das historische Stadtzentrum wirklich die unbrauchbare Spolie, als welche sie Scharen von Planern und Architekten deklariert haben, von ihren Funktionen entkleidet und ausgehöhlt, nur als Freilichtmuseum tauglich, das von nostalgischen Touristen aufgesucht wird? Und, wenn dem so wäre: Woher kommt es, dass alle diejenigen, die es noch dürfen oder es sich leisten können, nach wie vor in den historischen Stadtzentren wohnen, sofern diese nicht architektonisch und sozial bis zur Unkenntlichkeit beschädigt worden sind? In den Innenstädten von Paris, London, Mailand oder Zürich leben immer noch Menschen, und diese Menschen empfinden ihren zentralen Wohnort als Privileg, um das sie beneidet werden.

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

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

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

Insofern ist das historische Stadtzentrum ein Lehrstück; insofern ist es aber auch unersetzbar. Es ist ein Lehrstück, weil viele seiner Eigenschaften extrapoliert und in neue städtische Projekte übertragen werden können und müssen, um analoge positive Eigenschaften zu erzielen. Es ist unersetzbar, weil zwar alles nachgeahmt werden kann, nur nicht seine Geschichtlichkeit und seine Materialisierung, die das besitzt, was die Denkmalpflege den „Alterswert“ nennt. Anders ausgedrückt: Die historische Stadt ist eng mit dem Leben der Menschen verknüpft und authentisch. Diese Authentizität und diese Verknüpfung mit dem Leben vermag keine noch so perfekte

Nachahmung zu reproduzieren. Und beide Qualitäten sind in einer Welt der Globalisierung, des Surrogats und der Entfremdung von geradezu unschätzbarem Wert.

Bausteine einer Theorie der städtischen Dichte

Zu den zentralen Eigenschaften, die aus dem Lehrstück des historischen Zentrums extrapoliert und in neue städtebauliche Projekte übertragen werden können und müssen, gehört die städtische Dichte: Sie ist, gerade weil sie auf verschiedenen Ebenen greift, aktueller und moderner denn je.

Für die bauliche Dichte sprechen zunächst einfache funktionale Gründe. Je enger die Häuser zusammenrücken, desto besser ist ihre Verbindung untereinander: So können sich bequeme und durchaus auch kreative Synergien bilden. Und je enger auch die unterschiedlichen Nutzungsbereiche der Stadt zusammenrücken, die Wohnviertel, die Arbeitsstätten, die Kulturbauten und die Freizeiteinrichtungen, umso eher und öfter wird zwischen ihnen ein Austausch stattfinden. Dabei entfallen die langen Wege, welche die Peripherie verlangt, und ebenso die aufwändigen Verkehrserschliessungen. Vieles kann zu Fuss erreicht werden, und das Automobil kann wenigstens ansatzweise aus der Stadt herausgehalten werden.

Dies umso mehr, als die klassische räumliche Trennung von Arbeit und Privatleben in der modernen Gesellschaft zunehmend aufgehoben wird. Dieser Lebensart kommt die Nähe von Haus und Arbeitsort, wie sie die gotische Stadt bereits vorgeführt hat, wieder stark entgegen. Zudem wollen auch und gerade diejenigen Menschen, die ein berufsorientiertes Leben führen, ihre Zeit nicht mit langen Wegen verschwenden – und schon gar nicht mit ausserberuflichen Pflichten. In der städtischen Dichte entwickelt sich auch dafür leichter ein entsprechendes Angebot wie Haushaltshilfen, Lieferservice, Catering und Wäscherei. Nicht zuletzt deswegen ist die City ein kongeniales und inspirierendes Umfeld für kreative Berufsleute. Auch denjenigen, die in der eigenen Wohnung arbeiten, fällt es dort leichter, ein soziales und professionelles Netz zu knüpfen.

Zusammengefasst: Die räumliche Nähe erleichtert alle Funktionen der Stadt, vom Wohnen zum Arbeiten über die Freizeit, und minimiert dabei den Verkehr. Dadurch fördert sie gerade jene Mischung von Aktivitäten, die Urbanität ebenso attraktiv wie inspirierend macht.

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

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

Aber auch aus ökonomischen Gründen. Das Leben in der Peripherie scheint preiswert zu sein, weil dort die Mieten respektive die Grundstückskosten in der Regel niedriger liegen als in der Stadt, ist es aber in Wahrheit nicht. Die langen Wege ins Büro, zum Einkaufszentrum, zum Multiplexkino oder einfach ins Stadtzentrum schlagen, zumal sie sich periodisch wiederholen, im Familienbudget zu Buche; vor allem wenn sie nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln, sondern mit dem Privatwagen zurückgelegt werden. Dieser ist in den weitläufigen Vorortsiedlungen, in denen man bis zur nächsten Bushaltestelle kilometerweit laufen muss, oft die einzige Option. Das

Automobil wird in der Peripherie zum unverzichtbaren Hilfsmittel, und zwar nicht nur für jede Familie, sondern letztlich für jeden Einzelnen: nicht umsonst spricht man neuerdings von Zwangsmobilität. Allein in der Schweiz hat laut einem Bericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) die Zahl der Pendler seit 1970 um 41 Prozent zugenommen, rund zwei Drittel der Erwerbstätigen arbeiten nicht in der Gemeinde, in der sie wohnen. Parallel dazu haben sich der Einkaufsverkehr (vor allem zwischen Wohnung und Einkaufszentren) und der Freizeitverkehr exponentiell entwickelt. Und die täglichen Fahrten kosten nicht nur Geld, sondern auch Zeit. Ein europäischer Pendler verliert im Durchschnitt 12 bis 14 Stunden Zeit pro Monat im Vergleich zu einem Innenstadtbewohner; das entspricht sechs Kinofilmen, fünf Restaurantbesuchen oder vierzehn Joggingrunden. Das Leben in der Peripherie ist mithin sowohl für diejenigen unwirtschaftlich, die auf das Geld schauen müssen, als auch für diejenigen, die es sich zwar leisten könnten, aber mit ihrer Freizeit sorgsam haushalten.

Dichte ist indessen nicht nur für den Einzelnen ökonomisch vorteilhaft, sondern auch für die Gemeinschaft. Jede Vorortsiedlung setzt aufwändige Verkehrserschliessung, Kanalisation und Anschlussleitungen voraus; Einrichtungen, die eine kompakte Ansiedlung in geringerer Masse benötigt und besser auslastet. Die Jahreskosten für Bau, Betrieb und Werterhalt der Strassen, Wasser-, Abwasser- und Elektrizitätsversorgung pro Einwohner betragen bei verdichteter Bebauung weniger als 1.000 Schweizer Franken; bei einer Einfamilienhaus-Siedlung mehr als das Doppelte. In der gesamten Schweiz könnten laut einer Rechnung von ProNatura jährlich bis zu zwei Milliarden Franken an Infrastrukturen eingespart werden, wenn man verdichtet bauen würde. Suburbia ist das Produkt eines Wohlstands, der in der Geschichte der Menschheit einmalig war und wohl kaum aufrechterhalten zu werden vermag. Wenn unsere Gesellschaft ihre Lebensqualität unter veränderten ökonomischen Bedingungen bewahren will, wird sie sich von manchem verabschieden müssen, was sich im Unterhalt und in der Benutzung als zu kostspielig erweist: darunter von weiten Teilen der Zwischenstadt.

Dies legen bereits einfache marktwirtschaftliche Überlegungen nahe. Weltweit befinden sich die Städte in einem Wettbewerb um die besten Fachleute der

verschiedenen Berufssparten, weil diese für ihre Ökonomie unverzichtbar und für ihre Prosperität entscheidend sind. Sie können sie nur anziehen und halten, wenn sie ihnen attraktive berufliche Chancen und hohe Lebensqualität bieten. Beides ist in dichten Ansiedlungen eher gegeben als in der Peripherie: die auch unter diesem Aspekt zum Auslaufmodell gerät.

Freilich nicht nur aus ökonomischen, sondern auch und vor allem aus ökologischen Gründen. Der gegenwärtige Landschaftsverbrauch durch Baulandausweisung ist unverantwortlich: In der Schweiz beträgt er etwa einen Quadratmeter pro Sekunde. Und auch abgesehen von der Naturzerstörung, die sie rein flächenmässig mit sich bringt, stellt jede Ansiedlung eine Umweltbedrohung dar: Eine Stadt mit einer Million Einwohner verbraucht täglich 9'500 Tonnen fossiler Brennstoffe, 2'000 Tonnen Nahrungsmittel, 650'000 Tonnen Wasser und 31'500 Tonnen Sauerstoff; zugleich produziert sie 500'000 Tonnen Schmutzwasser, 28'500 Tonnen Kohlendioxyd und jede Menge anderer Abfälle. Diese Energie- und Verschmutzungsbilanz verschlechtert sich exponentiell, wenn die Stadt nicht mehr eine Stadt ist, sondern Suburbia. Neben dem erhöhten Energieverbrauch durch den motorisierten Verkehr sind der erhöhte Heizbedarf der einzelstehenden Häuser mitsamt der damit zusammenhängenden Emissionen daran schuld. Hinzu kommt die Versiegelung von unverhältnismässig grossen Naturflächen, womit das ökologische Gleichgewicht zusätzlich belastet wird.

Doch ist und bleibt das ausschlaggebende Argument zu Gunsten der städtischen Dichte das kulturell-politische. Gleichzeitig mit der Entstehung der antiken Stadt begann man, das Wort urban sowohl für all das zu verwenden, was mit Stadt zusammenhing, als auch für einen entsprechend zivilisierten menschlichen Umgang. Seitdem wurde die Stadt als der Ort betrachtet, in dem sich der Mensch als soziales Wesen entwickeln und verfeinern konnte. Dem konnten selbst die antistädtischen Tendenzen kaum etwas anhaben, die vor dem Hintergrund der auswuchernden und verelendeten Stadt des späten 19. Jahrhunderts aufkamen: Weiten Teilen der Kultur des 20. Jahrhunderts galt die Stadt, und vor allem die Grossstadt, als Konzentrat des Massenzeitalters, als Entstehungsort von Fortschritt, vor allem aber als Zivilisationsmaschine par excellence. Sie wurde als die gigantische Schmiede

angesehen, in welcher der „neue Mensch“ geschaffen wurde. Bereits 1903 hatte Georg Simmel in seinem Aufsatz „Die Grosstädte und das Geistesleben“ die Vergeistigung mit ihrer „Steigerung des Nervenlebens“ als Grunddimension metropolitanen Daseins beschrieben – ein kühner Vorgriff auf sämtliche späteren Grosstadttheorien. Heinrich Mann bezeichnete in seinem Essay „Berlin“ von 1921 die grosse Stadt als den einzigen Ort gegen das antizivilisatorische, wo die „Verfeinerung der Sitten“ stattfinden könne. „Die Strasse schafft – ein gewaltiges Kollektiv – den neuen Typ Menschen“, verkündete wenige Jahre darauf der Architekturkritiker Adolf Behne. Und Alfred Döblin, der mit seinem Roman Berlin Alexanderplatz von 1929 die zeitgenössische Grosstadt vorbehaltlos zur eigenen Sache machte, schrieb fünf Jahre zuvor im Aufsatz „Der Geist des naturalistischen Zeitalters“: „Die Städte sind Hauptorte und Sitze der Gruppe Mensch. Sie sind der Korallenstock für das Kollektivwesen Mensch. Hat es da einen Sinn, Land und Stadt gegenüber zu stellen? Man kann an den Städten manches schwach und gefährlich finden, man kann in dem Streit der Triebe, die in den Städten arbeiten, Partei ergreifen. Man kann aber nicht die Städte selbst, die Brennpunkte des Gesellschaftstriebes, ablehnen oder überhaupt bewerten“.

Bereits damals war klar, dass es nicht genügt, viele Menschen auf engem Raum anzusiedeln, um Kultiviertheit und Sittenverfeinerung aufkommen zu lassen; aber auch, dass ohne dichte Ansiedlung Urbanität so gut wie unmöglich ist. So haben sich auch die Vorhersagen nicht bewahrheitet, in der neuen Ära der ubiquitären Telekommunikation würde die Funktion der Stadt als Begegnungsort obsolet werden. Im Gegenteil: Gerade jene Menschen, die viel mit dem Computer arbeiten, wollen nicht isoliert bleiben und suchen verstärkt die persönliche Begegnung. Und gerade diese wird mit zunehmender Dichte der Stadt wahrscheinlicher. Dabei hat das Internet auch die integrative Funktion der urbanen Ballungsräume nicht übernehmen können. Diese integrative Funktion ist umso bedeutsamer geworden, je mehr die vor allem ökonomisch bedingten Migrationsströme die Kulturen zusammenwürfeln. Dabei sind die zufälligen Begegnungen, die durchaus auch Irritationen hervorrufen, die beste Gewähr gegen Fragmentierung und Extremismus. Denn sie zeigen die Unterschiede auf, aber auch die Möglichkeiten, trotz der Unterschiede dadurch zusammenzuleben, dass man über sie hinweg kommuniziert. Dies ist nicht nur Überlebensstrategie,

sondern Bereicherung. Die Städte sind öffentliche Einrichtungen für die Produktion individueller Erlebnisse. Je dichter die Stadt, umso mehr Erlebnisse birgt sie: nicht nur zur Sittenverfeinerung und Erbauung, sondern auch zum produktiven Vergnügen.

Für die neue Stadt des Zusammenrückens

Es ist kein Zufall, dass die neue Stadt des Zusammenrückens, die neue Stadt der Dichte bislang nicht realisiert wurde; ebenso wie es kein Zufall ist, dass die Peripherie so ausgedehnt ist und so ausgefranst, wie sie ist. Die letztere ist weniger ein Produkt falscher Planung als ein Produkt falscher Präferenzen: politisch gewollt und mit gesetzlichen Instrumenten und finanziellen Anreizen forciert. Diese Anreize, diese Instrumente und dieser Wille müssen umgepolt werden. Doch zunächst (und bis zu einem gewissen Grad auch unabhängig davon) müssen für die Stadt der Dichte architektonische Leitbilder entwickelt werden.

Tatsächlich führt die architektonische Umsetzung des Dichtepostulats nicht zu einer von vornherein definierten Stadtform. In den rund zehn Jahrtausenden, in denen dichte Städte existieren, sind die unterschiedlichsten Typologien entwickelt worden, um möglichst viele Menschen auf möglichst wenig Boden anzusiedeln. Sie sind von Ort zu Ort, von Klima zu Klima, von Technologie zu Technologie und vor allem von Kultur zu Kultur verschieden.

Auf dieser Verschiedenheit wird eine zeitgenössische Stadtarchitektur der Dichte aufbauen. Sie muss in die Vergangenheit zurückblicken, um von ihr zu lernen; etwa von den vielfältigen und attraktiven Grosswohnanlagen, die das pauschal diskreditierte späte 19. Jahrhundert in fast allen europäischen Metropolen entwickelt hat; etwa in Berlin die grossartige Hofanlage von Riehmers Hofgarten mit der Miethausgruppe St. Bonifatius, den (heute zerstörten) Goethepark oder die erfolgreich revitalisierten Hackeschen Höfe. Und sie wird mit Experimenten in die Zukunft weisen müssen, die aus den neuen Lebensgewohnheiten und sozialen Strukturen ebenso neue Wohnformen erfinden, die Nähe und Abgeschirmtheit zugleich ermöglichen. Auch hierfür gibt es bereits vielversprechende zeitgenössische Ansätze.

Mit solcherlei Experimenten wird man nicht aufs Land ziehen, um es weiterhin frohgemut in Bauland zu verwandeln, sondern zunächst in die Stadtgebiete. Sie bergen selbst in zentralsten Bereichen Brachflächen, die erfindungsreich bebaut und intelligent genutzt werden können. Vor allem aber wird man sich die Peripherie mit ihren untergenutzten oder ganz und gar ungenutzten Grundstücken vornehmen müssen. Allein in der Schweiz summieren sie sich zu einer Fläche, die jener der Stadt Genf entspricht und Raum für 13.000 Betriebe mit insgesamt 140.000 Menschen und für Wohnungen und Wohnfolgeeinrichtungen für 190.000 Menschen böte. Es gilt also neue Verdichtungsstrategien zu entwickeln, die den besonderen Bedingungen und dem besonderen Charakter der Vorstadt gerecht werden.

Dabei wird man manche Überraschung erleben. So ist beispielsweise Los Angeles, jene kalifornische Megalopolis, die aus 177 Städten besteht, das am dichtesten bewohnte Gebiet der Vereinigten Staaten von Amerika: dichter als New York oder Chicago. Los Angeles gehört aber auch zu den Grossstädten, die am wenigsten Wolkenkratzer zählen. Mit anderen Worten: Die Hochhausstadt ist nicht notwendige Bedingung für Dichte.

Natürlich würde der Befund anders aussehen, wenn man den Vergleich mit Manhattan und dem Loop ziehen würde. Immerhin zeigt das Beispiel, dass Dichte keine stadtypologische Konditionierung bedeutet; und dass es im zeitgenössischen Urbanismus nicht um die Quantität, sondern um die Qualität der Dichte gehen muss.

Für diesen Wert gibt es kein objektives und vor allem kein allgemein gültiges Masssystem. Nimmt man ihn ernst, verabschiedet man sich ein- für allemal von den stereotypen Bildern, die der Topos der dichten Stadt heraufbeschwört. Und stellt sich der Herausforderung eines schier unübersehbaren Feldes von neuen baulichen Formen des städtischen Zusammenrückens, die darauf warten, entdeckt, geprüft und umgesetzt zu werden.

Die Architektur der Dichte wird überall anders sein, flächendeckend oder aufgetürmt, einheitlich oder gegliedert, geometrisch oder diffus. Die Option der Dichte steht nicht

zur Debatte, weil sie funktional, ökonomisch, ökologisch, gesellschaftlich und kulturpolitisch unvermeidlich ist; ihre Umsetzung hingegen wohl. So werden unsere Städte das bleiben, was sie, wenn sie den Namen verdienen, immer waren: Orte der Vielfalt, der Unterschiedlichkeit und der Überraschung.

Zürich, im Mai 2006

Vittorio Magnago Lampugnani ist ordentlicher Professor für Geschichte des Städtebaus an der ETH Zürich und führt ein eigenes Architekturbüro in Mailand.