

Urbanität

“Urbanität” ist ein schillernder Begriff: Das macht seinen Gebrauch erklärungsbedürftig – es macht aber zugleich auch seine Faszination aus, die gerade im 20. Jahrhundert zu einer produktiven Rolle des Begriffs beigetragen hat. “Urbanität” ist ein Wertbegriff von seinen Anfängen bis heute; zutreffend wird deshalb auch von der “Tugend der Urbanität” gesprochen.¹ Mit welcher Konnotation auch immer – wenn von Urbanität gehandelt wird, wird dem Städtischen ein spezifischer Wert beigemessen, der eben dieses Städtische nicht nur von anderen Sphären unterscheidet, sondern es auch über jene hinaushebt. In dieser Hinsicht unterscheidet sich der Begriff der Urbanität von anderen ähnlich lautenden Begriffen wie dem der Urbanisierung, der sich sachlich beschreibend auf das Phänomen der Verstädterung oder Stadtentwicklung bezieht, und dem des Urbanismus, mit dem der planerisch-gestaltende Zugriff auf die Stadt von Stadtplanung und Städtebau gemeint ist.

Dass ein so alter Begriff wie der der Urbanität keine überzeitlich fixierbare Bedeutung hat, versteht sich von selbst. Er ist unter bestimmten historischen Voraussetzungen entstanden und hat sich stets in der Geschichte tradiert und weiterentwickelt. Erschwerend für eine Definition kommt hinzu, dass er sich nicht auf eine zeitlose Entität, sondern auf ein kulturelles Phänomen bezieht, das seinerseits einem gewissen historischen Wandel unterliegt. Daraus allerdings schließen zu wollen, dass der Begriff wegen seiner Ungenauigkeit unbrauchbar sei, hieße, uns des Sprechens über Kultur überhaupt zu berauben, denn diese Wandelbarkeit ist jedem kulturellen Begriff eigen. Auch lässt sich aus gewissen Veränderungen des Städtischen und des Begriffs der Urbanität keineswegs postulieren, dass heute Urbanität überholt sei. Autoren, die dies behaupten, folgen meist ihrem vorgefassten historischen Entwicklungsmodell, das mit vorgeblicher Notwendigkeit in eine Richtung der Stadtauflösung weist. Dass gerade das Postulat von Urbanität ein kritischer Einwand gegen als zerstörerisch empfundene Stadtentwicklungstendenzen sein kann, hat in dieser historiographischen Logik keinen Platz. Da aber die historiographische Logik kein Argument gegen normative Ansprüche einer Gesellschaft sein kann, so taucht auch die Forderung nach Urbanität mit Recht immer wieder auf, ohne dass ihr historische Falschheit nachgewiesen werden könnte.

Auch wenn es in diesem Abschnitt vorrangig um eine Begriffsgeschichte und -bestimmung von Urbanität geht, so ist doch im Auge zu behalten, dass es für die Bestimmung des Phänomens der Urbanität keineswegs ausreicht, Bedeutungen des Wortes Urbanität zu untersuchen. Bisweilen wird von Urbanität gehandelt, ohne dass der Begriff verwendet wird – etwa bei Georg Simmel, dessen Texte stets zu den Grundlagen der Urbanitätstheorie gezählt werden, der aber vom “großstädtischen Geistesleben” spricht. Bisweilen wiederum wird mit Urbanität höchst Unterschiedliches gemeint, etwa wenn der Sprachwissenschaftler einzig rhetorische, der Soziologe einzig gesellschaftliche oder der Architekt einzig gestalterische Aspekte sieht. Andere Worte und Begriffe

¹ Jean Améry, Friedrich Heer, Wolf-Dieter Marsch, *Über die Tugend der Urbanität*, Wuppertal 1969.

werden also berücksichtigt werden müssen, wenn sie dasselbe Phänomen beschreiben. Auch andere mediale Fixierungen des Phänomens wie Bilder oder literarische Beschreibungen wären zu berücksichtigen.

Die Geschichte des Phänomens und des Begriffs der Urbanität lässt sich beschreiben als eine Geschichte der zunehmenden Ausdifferenzierung und der schrittweisen Bewusstwerdung zusätzlicher Facetten dessen, was das positiv konnotierte Städtische ausmacht. Damit ist keine konfliktfreie logische Entwicklung postuliert, bei der es nur durch Zusätze zu einer schrittweisen Bereicherung kommt. Auch die Geschichte der Urbanität weist Umdeutungen und Brüche auf. Doch sind zumeist frühere Bedeutungsschichten auch in späteren Auffassungen präsent, so dass sich die Geschichte der Urbanität eher als eine der anlagernden Umwandlung zeigt. Auffallend ist weiterhin, dass bestimmte Aspekte der Urbanität genau dann thematisiert und mithin bewusst werden, wenn sie in einen kritischen Zustand geraten und nicht mehr selbstverständlich erscheinen. So werden vor allem die kulturellen Aspekte von Urbanität betont, wenn es um kulturelle Distinktion innerhalb der Gesellschaft geht; so werden vor allem die sozialen Aspekte von Urbanität zu Zeiten betont, in denen das Sozialgefüge als fragil erscheint; so werden vor allem die gestalterischen Aspekte von Urbanität betont, wenn das räumlich-architektonische Gefüge der Stadt als gebrochen wahrgenommen wird.

Neben diesen sich wandelnden und anreichernden positiven Bedeutungsfacetten des Begriffs erhält die "Urbanität" ihre Prägnanz durch das, wovon sie abgesetzt wird: "Urbanität" ist neben dem Wertbegriff immer auch ein Unterscheidungsbegriff. Auch hier können sich die Gegenbilder je nach historischer Problemlage wandeln: War es lange Zeit das Ländliche im Gegensatz zum Städtischen, so wird es um 1900 das Kleinstädtische im Unterschied zum Großstädtischen und in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts das Suburbane im Unterschied zum Kernstädtischen.

Die hier dargelegte Begriffserläuterung von Urbanität ist aus den genannten Gründen historisch angelegt; sie versucht, neben der eigentlichen Begriffsgeschichte das Phänomen im Auge zu behalten; sie schildert die Begriffsentwicklung als eine schrittweise Explizierung kultureller, ökonomischer, sozialer, politischer und gestalterischer Aspekte von Urbanität; und sie versucht, diese positiven Bestimmungen und negativen Abgrenzungen im Kontext der historischen Problemlagen zu verorten.

"Urbanität" betritt die Bühne der Weltgeschichte in der **Antike** als ein kultureller Begriff.² Die *asteiotes* oder der *asteismos* aus dem klassischen griechischen 5. Jahrhundert vor Christus meinte den kultivierten Habitus des attischen Bürgers, wie ihn paradigmatisch Thukydides in seiner Periklesrede dargestellt hat – in den Worten von Edgar Salin von 1960 beschrieben als "tätiger Bürgersinn, Liebe zum Schönen, ohne sich zu versteigen, Liebe zum Geistigen, ohne zu verweichlichen".³ Explizit unterschied sich

² F. Profener, „Urbanität“, in: Joachim Ritter, Karlfried Gründer, Gottfried Gabriel (Hg.), *Historisches Wörterbuch der Philosophie*, Bd. 11, Darmstadt 2001, Sp. 351-354; Christoph G. Leidl, „Urbanitas“, in: Gert Ueding (Hg.), *Historisches Wörterbuch der Rhetorik*, Bd. 10, Darmstadt 2011, Sp. 1344-1364.

³ Edgar Salin, „Urbanität“, in: Deutscher Städtetag (Hg.), *Erneuerung unserer Städte. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages, Augsburg, 1.-3. Juni*

dieses kulturelle Selbstverständnis des Athener Bürgers vom Verhalten des Landbewohners – der innerhalb der Polis vorhandene Gegensatz von Stadt (*asty*) und Land (*chora*) war hier gemeint – sowie von dem der Fremden – die Unterscheidung von Athenern und Spartanern, aber auch von Griechen und Barbaren war hier grundlegend. Dass die Urbanität nur dem männlichen freien Stadtbürger, nicht aber den Frauen, Kindern, Fremden und Sklaven zukam, wurde nicht weiter thematisiert; es war der Zeit selbstverständlich.

Diese Vorstellung eines Wertes der verfeinerten städtischen Lebensweise wird von den Römern genau dann übernommen, als sie die griechische Welt militärisch erobert und zum allgemeinen kulturellen Vorbild ausgerufen hatten. In verschiedenen Textgattungen seit dem 3. Jahrhundert vor Christus sporadisch auftauchend, wird die *urbanitas* besonders in Ciceros Briefen als herausstechende kulturelle Eigenschaft des römischen Stadtbürgers geschildert.⁴ Sie zeige sich vor allem in der Kultiviertheit, dem Witz und dem guten Ton, mit denen die geistreiche Rede des Stadtbewohners der *urbs Romae* vorgetragen werde. *Urbanitas* stand im expliziten Kontrast zur *rusticitas* des Bauern. Implizit unterschied sie auch den Patrizier von der Plebs – doch war dies keiner besonderen Rede wert. Ebenfalls implizit hatte der Begriff eine starke politische Bedeutung, denn er war vor allem auf die öffentliche Rede und das öffentlich-politische Verhalten gemünzt. Als rhetorischen Begriff hat ihn dann im 1. Jahrhundert der Redner Quintilian definiert: “Nam et urbanitas dicitur, qua quidem significari video sermonem praeferentem in verbis et sono et usu proprium quendam gustum urbis et sumptam ex conversatione doctorum tacitam eruditionem, denique cui contraria sit rusticitas.” (“Soweit ich es erkennen kann, spricht man von *urbanitas* bei einer Redeweise, die in ihren Worten, ihrem Klang und ihrem Gebrauch nach so etwas wie den eigentümlichen Geschmack der Hauptstadt zur Schau trägt, darüber hinaus zeigt sie sich auch als stillschweigende Unterhaltungsform Gebildeter und sie ist gleichzeitig das Gegenteil von bäuerischem Benehmen.”)⁵ Auch im Römischen war Urbanität primär kulturell definiert – spezifisch gar als eine Form der kulturellen Praxis der Rede –, selbst wenn sie vor allem einer sozialen Distinktion und einem politischen Führungsanspruch diente.

Nach der Verachtung durch die Kirche gelangte Urbanität im **Mittelalter** erst wieder zu Ansehen, als sich neben den Klöstern die Höfe und Städte zu kulturellen Zentren entwickelten. An den Höfen legte *urbanitas* aus der Rezeption antiker Texte den Grund für die später sogenannte Höflichkeit und meinte ein verfeinertes Erscheinungsbild und vollendete Umgangsformen. Was bei den Griechen und republikanischen Römern zunächst als eine kultivierte Verhaltensweise des aktiven freien Bürgers charakterisiert worden war – durchaus auch noch in Unterscheidung zu den jeweils abgelegten feudalen Traditionen – war nun von einer neuen Feudalschicht gleichsam usurpiert; eine Tendenz, die sich jedoch schon in der *urbanitas* des römischen Stadtpatriziats der Kaiserzeit

1960, Köln 1960, S. 9-34, S. 10.

⁴ E. De Saint-Denis, „Evolution sémantique de ‚urbanus-urbanitas‘“, in: *Latomus. Revue d'études latines*, Bd. 3, 1939, S. 5-24; Edwin Ramage, „Early Roman Urbanity“, in: *American Journal of Philology*, Bd. 81, 1960, S. 65-72.

⁵ Marcus Fabius Quintilianus, *Institutionis oratoriae libri XII. Ausbildung des Redners, zwölf Bücher*, hg. von Helmut Rahn, Bd. I, Buch I-IV, Darmstadt 1972, S. 720.

abgezeichnet hatte. Handelte es sich hierbei zum einen um die Wiederbelebung eines Distinktionshabitus aus der Literatur, ohne dass dessen faktische Grundlage – das städtische Leben – vorhanden war, so ist die Vorbildfunktion von *urbanitas* an mittelalterlichen Höfen doch auch zu deuten als eine Fern- und Langzeitwirkung des Städtischen, das als Ideal auch unstädtische Zeiten überleben konnte.

Parallel bildete sich die bürgerliche Stadtkultur des Hoch- und Spätmittelalters aus, die ihrerseits eine realhistorische Grundlage für ein normatives Stadtverständnis bot. Im Diktum „Stadtluft macht frei“ spiegelte sich die rechtliche und wirtschaftliche Emanzipation des Stadtbürgers von Feudalzwängen. Die wiederauflebende spätantike Gattung des Städtelobs (*laudes urbium*) bot hier die Möglichkeit, in der Stadtbeschreibung auch die besonderen Werte der Stadt zu betonen, wozu nun auch die Gebäude zählen konnten.⁶ Ambrogio Lorenzettis Fresken der guten und schlechten Regierung im Palazzo Pubblico von Siena können in diesem Kontext als Programm einer das Politische, Ökonomische, Soziale, Kulturelle und Gestalterische umfassenden Urbanität gelesen werden, dem als Antithese das Schreckbild des Stadtverfalls gegenübergestellt ist.

Diese lobende Hervorhebung der gebauten Stadtgestalt fand – präfiguriert durch Darstellungen des himmlischen Jerusalem – in der frühen Neuzeit zunehmend Ausdruck in bildlichen Darstellungen wie etwa Schedels Weltchronik, Braun und Hogenbergs „*Civitates orbis terrarum*“ und schließlich Merians Stadtansichten. In der humanistischen Literatur eines Salutati oder Erasmus, in den blühenden Stadtstaaten der Renaissance entstanden und auf diese bezogen, wurden die Werte der Urbanität nicht selten auch mit *civilitas* und *humanitas* beschrieben. Neben dem kultivierten wurde zugleich das ethische Verhalten thematisiert.

Die sich herausbildende höfische Gesellschaft der frühen **Neuzeit** und des Barock adaptierte die Werte des feinen, distinguierten und gebildeten Verhaltens der Urbanität und thematisierte sie als höfische Verhaltensideale, wofür der „Cortegiano“ von Baldassare Castiglione ein frühes Beispiel darstellt. Guez de Balzac postulierte im Frankreich des 17. Jahrhunderts die römische *urbanité* als Verhaltensideal der Aristokratie; Shaftesbury verfocht *urbanity* als gute Eigenschaft des *gentleman* im England des frühen 18. Jahrhunderts. Gegenbild war in allen diesen Fällen das aus der römischen Literatur übernommene ländliche bzw. bäurische Verhalten. Neben diesen höfischen Kontexten konnte Urbanität im Barock auch als kultivierte Lebensweise mit der Topographie der Stadt und der Stadtkultur verbunden werden.⁷

Als ein wieder stärker vor dem Hintergrund realer Stadtkultur erscheinender Begriff wird Urbanität dann – vor allem mit Bezug auf Paris – in Diderot und d’Alemberts

⁶ Klaus Arnold, *Städtelob und Stadtbeschreibung im späteren Mittelalter und in der frühen Neuzeit*, Wien 2000; H. Kugler, „Städtelob“, in: Gert Ueding (Hg.), *Historisches Wörterbuch der Rhetorik*, Bd. 8, Darmstadt 2007, Sp. 1319-1325.

⁷ Vgl. den Beitrag von Cerstin Bauer-Funke auf dem 42. Frühjahrskolloquiums des Instituts für vergleichende Städtegeschichte zu Thema „Urbanität. Formen der Inszenierung in Texten, Karten, Bildern“, veranstaltet von Martina Stercken und Ute Schneider an der Universität Münster im März 2012.

“Encyclopédie” von 1765 definiert. Hier wird “urbanité romaine” mit “la politesse de langage, de l’esprit et des manières” umschrieben.⁸ Parallel feierte Louis-Sébastien Mercier in seinem mehrbändigen “Tableau de Paris” das Großstadttreiben in all seinen schillernden Farben und verlieh damit dem Städtischen die Vielfältigkeit eines Mikrokosmos. Am Beispiel von Paris loteten in der Folge eine Reihe von französischen Schriftstellern die Facetten der Urbanität der großen Stadt aus. Aus Stendhals Roman “Rot und Schwarz” von 1830 stammt die in ihrer manierierten Lapidarität selbst unübertreffbar urbane Beschreibung: "Urbanität ist nichts als die überlegene Unfähigkeit, sich über die schlechten Manieren anderer zu ärgern."⁹ In Honoré de Balzacs Erzählungen wird *urbanité* zum Inbegriff großstädtischer Lebensart. Charles Baudelaire schließlich fügt mit der Faszination an der düsteren und unmoralischen Seite des Großstadtlebens eine aus der Erfahrung des Flaneurs gewonnene weitere Facette der Stadtkultur hinzu. In allen diesen Fällen bleibt Urbanität ein kulturell definierter Begriff, der wesentliche Inhalte von der römischen *urbanitas* beinhaltet.

Eine explizit politische Konnotation erhielt der Begriff der Urbanität in den Zeiten der Legitimationskrise der Monarchie im frühen **19. Jahrhundert**, als Aufklärung und Bürgertum auf den Verfassungsstaat drängten. In der “Brockhaus Real-Encyclopädie” von 1820 heißt es zunächst in klassisch antikischer Diktion: “Urbanität. Man versteht hierunter gewöhnlich feine Lebensart; eigentlich ist es das feine Benehmen in Gesellschaft Anderer, wodurch man alles dasjenige zu vermeiden sucht, wodurch der gebildete Geschmack oder das Schönheitsgefühl verletzt werden würde. Es ist mithin verschieden von Höflichkeit und Artigkeit; das Gegentheil ist Rusticität.” Bemerkenswert ist hier die Unterscheidung von der Höflichkeit: Diese vermeide in schmeichelnder Absicht den Widerspruch; die Urbanität als Benehmen des freien Bürgers erlaube dagegen auch “nicht ganz angenehme Gegenstände zu berühren”, ohne kränkend zu wirken. Urbanität heiße “wörtlich: das Benehmen, wie es zu Rom statt fand, insbesondere zur Zeit der Republik. Der Mangel eines einzig Gebietenden und eines Hofes um ihn ließ Höflichkeit nicht aufkommen, sondern die große Freiheit jedes Bürgers war Ursache eines freien, offenen und furchtlosen Benehmens, wie es in monarchischen Staaten nicht stattfinden kann”.¹⁰ Die kultivierte Lebensart wird hier für den freien Bürger reklamiert, der unabhängig von der Zensur des Hofes seine Meinung äußern kann. Urbanität erhält damit eine explizit politische Begründung, die in diesem Fall als Argument im politischen Machtkampf zwischen Verfassungsstaat und Monarchie eingesetzt wird.

Die sich herausbildende Großstadt des Industriezeitalters brachte nicht nur neue Formen der Urbanität, sondern auch neue Betrachtungsweisen hervor. Als signifikant wurde nun vor allem der Unterschied der Großstadt zur Kleinstadt angesehen, wie dies etwa der Soziologe Ferdinand Tönnies in seiner einflussreichen Unterscheidung von "Gemeinschaft und Gesellschaft" deklarierte. Während die älteren gemütvollen Formen sozialer "Gemeinschaft" sich im Dorf und in der Kleinstadt entwickelten, fänden sich die

⁸ Zit. nach: Heinz Paetzold, „Urbanismus“, in: Karlheinz Barck (Hg.), *Ästhetische Grundbegriffe*, Bd. 6, Stuttgart, Weimar 2005, S. 281-311, S. 282.

⁹ Stendhal, *Le Rouge et le Noir*, Paris 1830, Kapitel 41.

¹⁰ Zit. nach: Peter Neumann, *Zur Bedeutung von Urbanität in kleineren Industriestädten - untersucht am Beispiel von Hennigsdorf und Ludwigfelde im Umland von Berlin*, Münster 2002, S. 19.

neueren berechnenden Verhaltensweisen der "Gesellschaft" in der Großstadt: "Die Großstadt ist typisch für die Gesellschaft schlechthin."¹¹ Damit war für die Betrachtung des Städtischen eine weitere Komponente gewonnen: die des Sozialen. Es sollte allerdings noch etwas dauern, bis auch die Urbanität als vornehmlich soziale Kategorie verstanden wurde.

Dies ist der Stand des Diskurses an der Schwelle zum **20. Jahrhundert**. Urbanität ist ein zumeist kulturell definierter Wert, speziell einer der kulturellen Praxis der Rede. Weitere Aspekte, wie politische und soziale Aspekte haben bereits ausdrücklichen Eingang in Urbanitätsdefinitionen gefunden. Auch das Bauliche hat im Rahmen des Städtelobs und der preisenden Stadtdarstellungen bereits einen Platz im Kosmos des Positiv-Urbanen gefunden. Im folgenden wird nun ausführlicher aufgezeigt, wie sich diese einzelnen Argumentationsstränge im 20. Jahrhundert weiter entfaltet und entwickelt haben. Dabei ist die hier behandelte theoretische Diskussion um Urbanität nicht zu trennen von den später in den einzelnen Kapiteln behandelten Fallbeispielen urbanen Städtebaus. Manche Autoren und Positionen werden deshalb an passender historischer Stelle noch einmal auftauchen. Hier sind sie mit ihren Äußerungen vertreten, die einen allgemeineren Anspruch und reflexiveren Charakter aufweisen. Auch entwickelte der Urbanitätsdiskurs im 20. Jahrhundert eine gattungsspezifische Eigengesetzlichkeit: Texte stehen hier über einen größeren Zeitraum mit Texten in einem zum Teil engeren Zusammenhang als Texte mit zeitgenössischen Planungen.

Am Beginn des Urbanitätsdiskurses des 20. Jahrhunderts steht als **Großstadtanalyse** der richtungsweisende Vortrag "Die Großstädte und das Geistesleben" des Philosophen und Soziologen Georg Simmel auf der Dresdner Städteausstellung 1903, ohne dass hier der Begriff Verwendung finden würde. Eindeutig weist Simmels kulturelle Charakterisierung des großstädtischen Geisteslebens Züge des älteren Urbanitätsdiskurses auf. Seine besondere Leistung besteht aber in der psychologisierenden Betrachtung des großstädtischen Soziallebens in Verbindung mit ökonomischen Erklärungsansätzen, wobei es ihm nicht um Wertung, sondern allein um Verstehen ging.

Das Konfliktfeld zwischen Individuum und Gesellschaft war für Simmel das zentrale des modernen Lebens: "Die tiefsten Probleme des modernen Lebens quellen aus dem Anspruch des Individuums, die Selbständigkeit und Eigenart seines Daseins gegen die Übermächte der Gesellschaft, des geschichtlich Ererbten, der äußerlichen Kultur und Technik des Lebens zu bewahren."¹² Als eigentlichen Gegensatz zur Großstadt fixierte er in Folge von Tönnies die Kleinstadt. Dort herrsche ein "langsamerer, gewohnterer, gleichmäßiger fließender Rhythmus", der Bewohner sei an Gruppenwerte gebunden und könne sich innerhalb der Gemeinschaft vor allem mit Hilfe des Gemüts orientieren. In der Großstadt dagegen komme es auf Grund der vielfältigen Eindrücke zu einer "Steigerung des Nervenlebens", die eine individuelle Vielfalt ermögliche; im Rahmen seiner auf der rationalen Geldwirtschaft basierenden Geschäfte finde der Bewohner sich in der

¹¹ Ferdinand Tönnies, *Gemeinschaft und Gesellschaft*, Leipzig 1887; zit. nach: Klaus M. Schmals (Hg.), *Stadt und Gesellschaft. Ein Arbeits- und Grundlagenwerk*, München 1983, S. 230.

¹² Georg Simmel, "Die Großstädte und das Geistesleben", in: Rüdiger Kramme, Angela Rammstedt, Otthein Rammstedt (Hg.), *Georg Simmel Gesamtausgabe, Bd. 7, Aufsätze und Abhandlungen 1901-1908, Band I*, Frankfurt am Main 1995, S. 116.

Gesellschaft vor allem mit Hilfe seines Verstandes zurecht. Um sich allerdings gegen die Flut der Eindrücke schützen zu können, entwickle der Großstädter eine absichtliche Stumpfheit, die "Blasiertheit", mit der er gleichsam seine individuellen Regungen hinter einer einheitlichen Fassade verstecken könne. Die typische Haltung des Großstädters im Verhalten sei die "Reserviertheit", die erst eine "persönliche Freiheit" der Individuen ermögliche. Spätestens hier schimmern jedoch – jenseits aller Objektivität – Wertvorstellungen des Urbanitätsbegriffs hervor, denen Simmel eine – wenn auch ihrerseits reservierte – Sympathie entgegenbringt.

Simmels besondere Leistung besteht in der umfassenden Betrachtungsweise des modernen Großstadtlebens. Erinnert seine "Blasiertheit" unmittelbar an Stendhals "überlegene Unfähigkeit", so bleibt er nicht bei einer Beschreibung dieses kulturellen Phänomens stehen, sondern versucht, dies durch ökonomische Bedingungen wie die großstädtische Geldwirtschaft und soziale Bedingungen wie die großstädtische Anonymität zu begründen. Diese Vielfältigkeit der Erklärungsweisen nahm dann Max Weber in seiner berühmten Definition der Stadt auf.¹³ Wenn auch vor allem an Ursprüngen und Entstehungsbedingungen des Städtischen interessiert, umfasste Webers Definition doch die Vielfalt der Aspekte einer entwickelten Stadt wie das Ökonomische, Soziale, Politische, Kulturelle und Baulich-Räumliche.

Eine Übertragung dieser ökonomischen, sozialen und psychologischen Definition des Großstädtischen auf das Gestalterische unternahm ebenfalls 1903 der Kunstschriftsteller Karl Scheffler. Aus den spezifischen wirtschaftlichen, politischen und sozialen Bedingungen folgte er auf eine einheitliche Gestaltungsweise des Mietshauses und damit des Stadtbildes: "Heute werden die Stadthäuser auf Vorrat gebaut, man wohnt während eines kurzen Lebens in zwanzig verschiedenen Wohnungen, die alle im Prinzip möglichst gleichartig angelegt sein sollen, damit die Lebensgewohnheiten keine Änderung erfahren. Die Unterschiede im Grundriss verwischen sich immer mehr, ja, die ideale Forderung der städtischen Bauweise ist ein ganz uniformer Grundriss für Wohnungen gleichen Mietpreises."¹⁴ Einheitliche Grundrisse bewirkten sodann einheitliche Fassaden: "Der uniforme Grundriss des Etagenhauses [...] manifestierte sich denn auch sehr deutlich in den Fassaden [...]"¹⁵ Daraus ergab sich dann für ihn das ästhetische Leitbild der modernen demokratischen Stadtgesellschaft – die uniforme Großstadt: "Das Ziel einer neuen Stadtbaukunst ist: Die Uniformität, das Zusammenfassen ganzer Häuserblocks. Aus der sozialen Forderung des uniformen Grundrisses geht die künstlerische hervor, alle Gebäude gleicher Art - der Mietspreis ist das Entscheidende - zu einer Einheit zu verschmelzen."¹⁶

Scheffler argumentierte in diesem Aufsatz vor allem politisch-sozial: "Das alte Stadtbild entsprach anderen sozialen Zuständen. Die demokratische Gegenwart mit ihren Ausgleichstendenzen, mit dem Drange nach Konzentration verbietet durchaus die

¹³ Max Weber, "Die Stadt. Begriff und Kategorien", in: *Archiv für Sozialwissenschaften und Sozialpolitik*, Bd. 47, 1921, S. 621ff.

¹⁴ Karl Scheffler, "Ein Weg zum Stil", in: *Berliner Architekturwelt*, Bd. 5, 1903, S. 291-295, S. 293.

¹⁵ Ebd., S. 294.

¹⁶ Ebd., S. 295.

pittoreske Bauart des Mittelalters."¹⁷ Die demokratische Massenkultur der Gegenwart erfordere eine bestimmte Stadterscheinung. Die Gesellschaft mit gleichen Bedürfnissen fand dabei in der gleichartigen Ästhetik der Stadt ihren adäquaten Ausdruck: "Dieser Menge, aus der sich keine Individualität äußerlich hervorhebt, entspricht die Tendenz des uniformen Städtebaues."¹⁸ In seinem späteren Buch zur "Architektur der Großstadt" nahm er diese Argumentation wieder auf: "Es ist für den Begriff der modernen Großstadt nicht die Kopffzahl der Bewohner ausschlaggebend, sondern der Großstadtgeist. Dieser Geist ist es, der sich den neuen Architekturkörper baut. Eine provinziell kleinstädtische oder ländliche Baukunst moderner Art gibt es nicht. [...] Es ist darum dem Gedanken fest ins Auge zusehen, daß die Baukunst der Zukunft, soweit wir diese vorzuempfinden vermögen, eine Großstadtkunst sein wird, daß ihr Schicksal mit dem der Stadtentwicklung zusammenfallen muß, daß sie nur bürgerlich, großbürgerlich und ein Produkt demokratischer Kultur sein kann."¹⁹ Bei Scheffler war dem Simmelschen Großstadtgeist die gestalterische Komponente beigegeben.

Die weiteren Wege der Großstadtanalyse wurden in der ersten Jahrhunderthälfte vor allem durch die amerikanische Stadtsoziologie geprägt. Es war vor allem der Simmel-Schüler Robert Park, der in Chicago die Schule der Stadtsoziologie begründete. In seinem grundlegenden Aufsatz über "The City" von 1925 versuchte er, das Städtische vor allem über das menschliche Verhalten zu definieren. Die Stadt sei nicht nur das Gebaute, Technische oder Institutionelle: "The city is, rather, a state of mind, a body of customs and traditions, and of the organized attitudes and sentiments that inhere in these customs and are transmitted with this tradition."²⁰ Damit schloss er an die vor allem mentale Bestimmung des Städtischen seines Lehrers Simmel an. Diese lag zwar in der Tradition der Urbanitätsbegriffs, entbehrte allerdings dessen normative Aspekte: Park ging es um eine wertfreie Beschreibung des Städtischen.

Auf demselben Ansatz basierend, versuchte der Park-Schüler Louis Wirth 1938 in seinem einflussreichen Aufsatz "Urbanism as a Way of Life" eine wissenschaftlichere Fundierung der Stadtsoziologie zu etablieren. Er verwendete den Begriff "urbanism" nicht im Sinne von Stadtplanung, sondern von städtischem Leben – durchaus übersetzbar mit Urbanität. Doch fehlte bei Wirth gänzlich der normative Charakter: Es handelte sich um einen sachlich-beschreibenden Begriff, der das Großstadtleben ohne Wertung in Vor- und Nachteile zu fassen versuchte. Seine Kurzdefinition der Stadt lautete: "For sociological purposes a city may be defined as a relatively large, dense, and permanent settlement of socially heterogeneous individuals."²¹ Damit hatte er die Grundlage für eine positivistisch-quantifizierende Stadtsoziologie gelegt, denn trotz aller im Text geäußelter Vorbehalte boten die Kategorien "size of the population aggregate", "density" und "heterogeneity" die Möglichkeit der Quantifizierung des Phänomens des städtischen

¹⁷ Ebd., S. 295.

¹⁸ Ebd., S. 295.

¹⁹ Karl Scheffler, *Die Architektur der Großstadt*, Berlin 1913, S. 3.

²⁰ Robert E. Park, „The City. Suggestions for the Investigation of Human Behavior in the Urban Environment“, in: Robert E. Park, Ernest W. Burgess, Roderick D. McKenzie (Hg.), *The City*, Chicago 1925, S. 1-46, S. 1.

²¹ Louis Wirth, „Urbanism as a Way of Life“, in: *The American Journal of Sociology*, Bd. 44, Juli 1938, S. 1-24, S. 8.

Lebens. Simmels qualitativ-deskriptiver und reflexiver Ansatz war damit ins quantitativ-Denotierende gewandelt – eine Wendung, die vielen nachfolgenden Studien die inhaltliche Reichhaltigkeit nehmen und vor allem in einer quantitativ operierenden Stadtplanung unter dem Stichwort “Urbanität durch Dichte” zu fatalen Folgen führen sollte.

Umfassend beschreibend ist ebenfalls der Ansatz des Journalisten Lewis Mumford, der nicht allein als schreibender Hermeneut, sondern auch als engagierter Planer unterwegs war. Dabei stand er der dichten Großstadt durchaus kritisch gegenüber und präferierte eher an der Gartenstadt orientierte Vororte. Gleichwohl definierte er die Stadt 1938 in seinem Opus Magnum “The Culture of Cities” als Kulminationspunkt menschlicher Kultur, und beschrieb sie umfassend als kulturelles, soziales, politisches, ökonomisches und architektonisches Phänomen: “The city, as one finds it in history, is the point of maximum concentration for the power and culture of a community. It is the place where the diffused rays of many separate beams of life fall into focus, with gains in both social effectiveness and significance. The city is the form and symbol of an integrated social relationship: it is the seat of the temple, the market, the hall of justice, the academy of learning. Here in the city the goods of civilization are multiplied and manifolded; here is where human experience is transformed into viable signs, symbols, patterns of conduct, systems of order. Here is where the issues of civilization are focused: here, too, ritual passes on occasion into the active drama of a fully differentiated and self-conscious society.”²² In diesem Hymnus an die multiplen Kulturleistungen der Stadt fällt es nicht schwer, die normativen Vorstellungen des alten Urbanitätsbegriffes freizulegen.

Als Gegenstimme zur virulenten Großstadtkritik um 1900, die mit Vehemenz eine Ablösung der als ungesund, volkszerstörend und nationengefährdend angesehenen Großstadt durch Gartenstädte und Siedlungen forderte, wirkte das international verarbeitete **Großstadtlob**. Es wurde eher in bürgerlich-liberalen und künstlerisch-bohemienhaften Kreisen vertreten und stand in der Tradition des Flaneurshabitus. Nicht zufällig sind es deshalb Bücher von Pariser Autoren, die vor allem das vielfältige und farbenfrohe Stadtleben der Großstadtstraßen feiern. So entwickelte der Schriftsteller Gustave Kahn in seinem Werk “L'Esthétique de la rue” von 1901 eine nahezu enzyklopädische Ästhetik der Straße. Seine Betrachtungen versuchten das Wesen der Straßenerscheinung in der ganzen historischen, funktionalen und formalen Breite zu erfassen, um dann in die Forderung nach einer bewusst zu gestaltenden ganzheitlichen Straßenästhetik zu münden.²³ Ein weiterer Schriftsteller, der sich der Schönheit der Stadt widmete, war Emil Magne. Schon der Titel seines 1908 publizierten Werkes umriss die ganze Vielfalt, mit der er sein Thema zu behandeln dachte: “L'Esthétique des villes. Le décor de la rue, les cortèges, marchés, bazars, foires, les cimetières, esthétique de l'eau, esthétique du feu, l'architecture de la cité future”. Es war vor allem das bunte Treiben des Stadtlebens in seinen unterschiedlichsten Aspekten, aus dem sich das Erscheinungsbild der Stadt zusammensetzte.²⁴ Aus seinen äußerst farbigen und plastischen Beschreibungen des

²² Lewis Mumford, *The Culture of Cities*, London 1938, S. 3.

²³ Gustave Kahn, *L'Esthétique de la rue*, Paris 1901.

²⁴ Emile Magne, *L'Esthétique des villes. Le décor de la rue, les cortèges, marchés, bazars, foires, les cimetières, esthétique de l'eau, esthétique du feu, l'architecture de la cité future*, Paris 1908.

Stadtlebens folgte seine Forderung nach einer abwechslungsreicheren Inszenierung der Stadt.

Eine Hymne auf die Großstadt – ohne allerdings ihre Abgründe zu verkennen – sang der Architekt August Endell in seinem Bändchen über “Die Schönheit der großen Stadt” 1908 am Beispiel von Berlin: "Denn das ist das Erstaunliche, dass die große Stadt trotz aller häßlichen Gebäude, trotz des Lärmes, trotz allem, was man an ihr tadeln kann, dem, der sehen will, ein Wunder ist an Schönheit und Poesie, ein Märchen, bunter, farbiger, vielgestaltiger als irgendeines, das je ein Dichter erzählte."²⁵ Aus der Wahrnehmung ihrer durch Wirkungen des Wetters verschleierten Atmosphäre hoffte er gar, eine neue Ästhetik der Stadtbaukunst zu entwickeln – analog zur neuen Ästhetik der Malerei des Impressionismus, die den Sehvorgang auf der Leinwand thematisierte.

Der Wiener Antipode zu Camillo Sittes Kleinstadtideal war der Großstadtapologet Otto Wagner. Für ihn gab es auf Grund der Vorzüge der Großstadt und des daraus resultierenden Mehrheitswillens keine Alternative zur modernen Großstadt, was er in seiner Studie von 1911 darlegte: “Es besteht wohl kein Zweifel darüber, dass die Mehrzahl der Menschen lieber in einer Großstadt wohnt, als in einer kleinen Stadt, oder auf dem Lande. [...] Erwerb, gesellschaftliche Stellung, Komfort, Luxus, eine niedrige Sterblichkeitsziffer, das Vorhandensein aller geistigen und physischen Hilfsmittel, Zeitvertreib im guten und schlechten Sinne und schließlich die Kunst sind die Motive dieser Erscheinung.”²⁶ Vor allem die Errungenschaften der Stadtkultur machten die zentrale Qualität der Großstadt aus, der auch ein großstädtisch-urbaner Lebensstil entspreche, der die individualitätsbeschützende Anonymität wertschätze: “Die Anzahl der Großstadtbewohner, welche vorziehen, in der Menge als ‘Nummer’ zu verschwinden, ist bedeutend größer als die Zahl jener, welche täglich einen ‘guten Morgen’ oder ‘wie haben sie geschlafen’ von ihren sie bekittelnden Nachbarn im Einzelwohnhaus hören will.”²⁷ Entsprechend dieser anonymen Lebensweise präferierte Wagner die mehrgeschossige Blockrandbebauung mit Mietshäusern als angemessene urbane Bauweise. Bei Wagner verband sich die Kultiviertheitsvorstellung des alten Urbanitätsbegriffs mit der positiven Bewertung des von Simmel charakterisierten Großstadtlebens, für das er zudem ein städtebaulich-gestalterisches Ideal entwarf. Seine Urbanitätsvorstellung war damit umfassend – kulturell, sozial, politisch, ökonomisch und gestalterisch – geprägt.

Die City Beautiful-Bewegung in den USA war ebenfalls von der zivilisationsfördernden Rolle der Stadt überzeugt und vertrat Urbanität neben der in ihrem Namen anklingenden gestalterischen Kultivierung vor allem als politisch-soziales Konzept einer kommunalen Gesellschaftsbildung im Gegensatz zur nationalen Naturverherrlichung eines Walden. Autoren vielfältigster Provenienz – Journalisten, Theologen, Soziologen, Politiker, Architekten – trugen zu diesem Diskurs bei. Emblematisch kommt die Stadtanbetung der City Beautiful-Bewegung im Titel des Buches “The Call of the City” von Charles Mulford Robinson, einem der Protagonisten der Bewegung, zum Ausdruck. Erstaunt und

²⁵ August Endell, *Die Schönheit der großen Stadt*, Stuttgart 1908, S. 23.

²⁶ Otto Wagner, *Die Großstadt. Eine Studie über diese*, Wien 1911, S. 7.

²⁷ Ebd., S. 21-22.

zugleich mit Sympathie schilderte ein englischer Rezensent 1912 diese kompromisslos urbane Haltung des Autors: "Whilst everyone is talking of the necessity of bringing the country into the town and rusticising our cities, it is rather an amusing contrast to come across a great city reformer writing a whole book in praise of city and city life as such. The roar of traffic, the possibility of escaping from weather by means of arcades, the comfort of broad-paved footwalks, the convenience of buying flowers ready cut instead of having to wrestle for them in their native growth, the delight of the crowd – all these are brought out with delightful, though occasional paradoxical, charm by Mr. Robinson."²⁸

Überraschte den englischen Rezensenten diese dezidiert pro-urbane Haltung Robinsons vor dem Hintergrund der Gartenstadtbewegung, so bestand doch auch England keineswegs allein aus Vertretern der Garden City. In der "Town Planning Review" vertrat ihr Herausgeber Patrick Abercrombie 1916 das Argument, dass Stadtleben ein Instrument der fortschreitenden Zivilisation sei: "A contemporary poet has described town life as the instrument of civilisation, and town planning as the perfecting of civilisation's instrument; perhaps if we are agreed on the value of civilisation, the need for a corresponding urbanity will be no less conceded".²⁹ Wer die Kultur schätze, müsse folglich auch Urbanität als Wert ansehen. Somit versuchte Abercrombie, den alten Kulturbegriff der Urbanität auch für die Planung der modernen Großstadt fruchtbar zu machen.

Für das fortwährende Großstadtlob mögen auch Beispiele des neuen Mediums Film wie Walter Ruttmanns "Berlin – Symphonie der Großstadt" von 1927 stehen. Die Faszination der Großstadt spiegeln ebenfalls die stadtbeschreibenden Feuilletonbeiträge wieder, wie sie etwa Siegfried Kracauer später unter dem Titel "Straßen in Berlin und anderswo" zusammenfasste. 1930 sprach er vom "Straßenrausch, der mich in Paris immer ergreift"³⁰ – parallel zu seinen soziologischen Studien über die Angestellten, die er als neue großstadtbildende Berufsgruppe identifizierte.³¹ Auch andere auf das Verstehen ausgerichtete Soziologen, wie der 1931 eine Großstadtsoziologie fordernde Max Rumpf konnten sich nicht der Faszination der Großstadt entziehen: "Was uns Großstädter alle, Jung und Alt, und was nun gar erst die staunenden, Maul aufsperrenden Besucher der Großstadt vom Lande her immer von neuem wieder gefangen nimmt, das ist die Großstadt im höchsten Trubel, in der quirlendsten Lebendigkeit ihrer lebhaftesten – Tag- oder Abend- – Stunden und Plätze mit dem ganzen Tempo und der ganzen Massenhaftigkeit ihres bis ins letzte rational technifizierten Verkehrs."³²

Eine neue Thematik, an der sich die Urbanitätsdebatte schärfte, war die Frage der Vororte und die **Kritik des suburbanen Lebens**. Hierbei stand nun die Urbanität nicht mehr im

²⁸ *The Town Planning Review*, Bd. 3, H. 3, 1912, S. 209.

²⁹ Patrick Abercrombie, "Study before Town Planning", in: *The Town Planning Review*, Bd. 6, H. 3, 1916, S. 171-190, S. 171.

³⁰ Siegfried Kracauer, *Straßen in Berlin und anderswo*, Berlin 1987, S. 7.

³¹ Siegfried Kracauer, *Die Angestellten. Aus dem neuesten Deutschland*, Frankfurt am Main 1930.

³² Max Rumpf, „Die Großstadt als Lebensform und in ihrer sozialen Prägekräft“, in: *Kölner Vierteljahreshefte für Soziologie*, Bd. 10, 1931-1932, S. 200-219, S. 214.

alleinigen Gegensatz zur Rustizität, sondern das städtische Leben zum vorstädtischen. Die Urbanitätskonzeption gewann dadurch an Komplexität, da das Suburbane nicht einfach das Ländliche ersetzte, sondern als dritter Lebensmodus hinzukam, womit sich auch die Konzeption des Verhältnisses von Stadt und Land änderte. Nun galt nicht mehr allein das Städtische als Wert gegenüber dem verachteten Ländlichen, sondern der explizite Kontrast zwischen Stadt und Land wurde als Wert gegen die sphärenvermischende und kontrastlose Suburbanität gesetzt.

Schon 1908 nahm sich Hans Schmidkunz in einem Artikel in der renommierten Fachzeitschrift "Der Städtebau" des Themas an und beschrieb die neuartige Zwischenlage des Vorortlebens: "Mancher wird sagen: mitten in der Stadt – gut! Weit draußen auf dem Land – auch gut! Aber in der Mitte dazwischen – nicht gut! Tatsächlich haben wir es mit diesen Zwischenfällen ganz besonders häufig zu tun."³³ Die Ablehnung dieser "Zwischenfälle" resultierte aus dem schon früh absehbaren Mangel von sowohl urbanen als auch ländlichen Qualitäten: "Dadurch aber geschieht es meistens, dass man einerseits auf die Vorteile des intimsten Großstadtlebens verzichten und seine Nachteile dahinnehmen muss, andererseits noch lange nicht die Vorteile der Ländlichkeit erreicht und doch schon die Nachteile der weiten Entfernung spürt."³⁴ Entgegen den Versprechungen der Gartenstadtvertreter – in England Ebenezer Howard unter sozialreformerischen Vorzeichen, in Deutschland Theodor Fritsch mit rassistischen Untertönen – seien in den neuen Vororten gerade nicht die Vorteile von Stadt und Land, sondern deren Nachteile versammelt.

Die Kritik von Schmidkunz entzündete sich vor allem an der mangelnden Urbanität in Suburbia, die neben einer fehlenden Vielfalt von Aktivitäten und Öffentlichkeit auch im nicht vorhandenen Gestaltungsanspruch zum Ausdruck komme: "Unsere äußeren Stadtviertel und Villenkolonien gewähren ihrem Bewohner, wenigstens wenn er an ein höheres geistiges Leben gewöhnt ist, außer den näher als sonst liegenden Naturschönheiten schließlich nichts als die ewig gleichmäßigen Straßen mit ihren ebensolchen Häusern [...]. Das tägliche Wandern in solchen Gegenden kann schließlich eine recht spürbare geistige Leere erzeugen; das Subjekt bleibt sozusagen bei sich und seinen Sorgen und findet nicht jene Ablenkung und Ausfüllung, die dem städtischen Getriebe trotz allem zu danken sind."³⁵ Ohne den Begriff der Urbanität zu verwenden, ist doch offensichtlich, dass Schmidkunz' positives Stadtverständnis von der kulturbildenden, geistig anregenden Rolle des Stadtlebens geprägt ist, wie es traditionell der Urbanitätsbegriff verstand. Dieses "Kulturbedürfnis" führe den modernen Menschen doch immer wieder in die Großstadt und lässt somit den Vorort als vorübergehendes Krisenphänomen erscheinen: "Stets mehren sich die Stimmen, die an dem städtisch konzentrierenden Zug unserer Kultur Kritik üben, die in der wachsenden Überfülle unserer Städte einen tödlichen Schaden und im Zurückströmen aufs Land die Erlösung sehen. Aber wer will 'zurückströmen', wenn er doch wegen eines jeden dem modernen

³³ Hans Schmidkunz, "Städtisches und ländliches Wohnen", in: *Der Städtebau*, Bd. 5, 1908, S. 147-150, S. 148.

³⁴ Ebd., S. 148.

³⁵ Ebd., S. 149.

Menschen unentbehrlichen Kulturbedürfnisses den entgegengesetzten Rückschritt machen muß!"³⁶

Explizit gegen die Gartenstadt war Arthur Trystan Edwards "Criticism of the Garden City Movement" gerichtet, die er 1913 in der meinungsführenden Fachzeitschrift "The Town Planning Review" publizierte. Mit Bezug auf das aristotelische Ideal der glücklichmachenden Stadt betonte er "the fact that the ordinary man likes the company of his fellows and wishes to be in the very hub of things".³⁷ Dies gälte für alle Schichten; auch der Arbeiter "likes to be near the theatre, the music-hall, the cinematograph show, the public swimming bath, the park, and all other attractions that a town can supply, by far the greatest of which are the human crowd and the bright and busy aspect of the town itself."³⁸ Dieser aus dem Geist des Flaneurs geborenen Wertschätzung vielfältigen urbanen Lebens stand das monotone Vorstadtleben entgegen. Schon aus der Wortbildung leitete Edwards eine Minderwertigkeit ab – und charakterisierte nicht unzutreffend die kleinbürgerliche Atmosphäre vieler englischer Suburbs: "The very word 'suburban' implies something that is second-rate, some narrow and pharisaical attitude of mind."³⁹ Schlimmer noch als der gewöhnliche Vorort sei der nach Howards Ideal entworfene Gartenvorort: "But of all suburbs, perhaps the most shoddy and depressing is the typical Garden Suburb. It has neither the crowded interest of the town nor the quiet charm of the country. It gives us the advantages neither of solitude nor of society."⁴⁰ Hier kombinierten sich nicht wie von Howard gedacht die Vorteile von Stadt und Land, sondern deren Nachteile.

Ausgangspunkt von Edwards Gartenstadtkritik war ein Verständnis von Urbanität als spezifisch humaner Kulturleistung. Dementsprechend sprach er dem Städtischen nicht allein Schönheit, sondern Tugend zu und warnte vor einer Stadtplanung aus dem Geist der Stadtverneinung: "It is a dangerous thing when people set about to build a town without perceiving the particular virtue and beauty that appertain to towns."⁴¹ Und er alludierte an "the mighty achievements which the word 'city' should call to mind".⁴² Diesem kulturellen Verständnis von Urbanität entspricht auch die zivilisierende Rolle, die er der Urbanisierung zusprach. Gegen diese urbanisierende Entwicklung zu handeln, bedeute kulturellen Rückschritt: "The promoters of garden cities promise to their clients a rustic environment which cannot be had under the circumstances, and the attempts to maintain the fiction of rusticity, when the conditions of rusticity are absent, is responsible for a type of development which does not deserve to be called modern or advanced, but is, in effect, rank retrogression, a sinking back to the primitive hut configuration that preceded the era when men were capable of continuous architecture."⁴³ Explizit steigt in

³⁶ Ebd., S. 149.

³⁷ A. Trystan Edwards, "A Criticism of the Garden City Movement", in: *The Town Planning Review*, Bd. 4, H. 2, 1913, S. 150-157, S. 154.

³⁸ Ebd.

³⁹ Ebd.

⁴⁰ Ebd, S. 154-155.

⁴¹ Ebd., S. 156.

⁴² A. Trystan Edwards, "A Further Criticism of the Garden City Movement", in: *The Town Planning Review*, Bd. 4, H. 4, 1913, S. 312-318, S. 316.

⁴³ Ebd., S. 317.

dieser neuen Kampfstellung die Rustizität in die Wertränge der Urbanität auf, mit der zusammen sie nun ein antithetisches Wertepaar gegen die unzivilisierte Suburbanität bildet.

Ein weiterer entscheidender Beitrag von Edwards zum Urbanitätsdiskurs liegt in seiner wiederholten und an vielen einzelnen Beispielen ausgeführten Darstellung der Rolle, die die Gestalt der Stadtarchitektur für die Urbanität spielt. In radikaler Engführung wird urbanes Verhalten – der Kernbereich von Urbanität seit der Antike – mit den urbanen Qualitäten von Gebäuden parallelisiert. Unter dem Begriff der Manieren beschrieb er das Verhalten von Bauwerken im städtischen Kontext – bisweilen so wörtlich, dass die Häuser in Edwards Texten untereinander in einen Dialog über ihre Eigenschaften treten. Aus den urbanen Qualitäten von Stadtarchitektur resultierte damit ein Teil der Urbanität, die das Positiv-Städtische ausmachte. Damit begründete Edwards eine eigenständige und unhintergehbare Rolle der Stadtgestalt im Urbanitätsdiskurs, die er passenderweise nicht allein durch Worte, sondern auch durch erläuternde Zeichnungen ausführte.

Kurz vor der Publikation seines Buches über “Good and Bad Manners in Architecture” hat er diese Gedanken am 14. Dezember 1923 unter demselben Titel bei der London Society vorgetragen. Knapp definierte er die Urbanität von Gebäuden über deren Manieren: "What attribute is it which makes a building urban? [...] In order that a building may become urban it must have *urbanity*. I propose to discuss the precise nature of this urbanity. Now urbanity is nothing more nor less than good manners, and the lack of it is bad manners."⁴⁴ In der Folge definierte er die grundlegenden Bestandteile von guten Manieren städtischer Gebäude: ein angemessenes Verhältnis der privaten zu den öffentlichen Bauten, deren Rang nicht durch zu lautes Schreien exaltierter Formen an Privathäusern streitig gemacht werden dürfe; ein harmonisches Verhältnis zwischen den Privathäusern, der Zusammenklang nicht durch unpassende Zwischenrufe gestört werden dürfe. Die aus den guten Manieren der Gebäude resultierende "harmony of form"⁴⁵ lässt sich durchaus in Verbindung mit stets Fassung bewahrenden Haltung des Urbaniten bei Stendhal oder Simmel setzen.

Neben der angemessenen Verwendung architektonischer Elemente und Ornamentik lag für Edwards die zentrale Qualität städtischen Bauens im “connected building”, der zusammenhängenden Bauweise von Einzelhäusern, wie sie paradigmatisch in den englischen *terraced houses* verwirklicht war. Doch war dies keine notwendige Bedingung, selbst freistehende Bauungsformen ließen sich urban gestalten: "[...] it is possible to design detached houses in an urban manner. The note of urbanity in this instance can only be maintained by a certain horizontality of line [...]."⁴⁶ Das schlimmste Fehlverhalten im urbanen Kontext war aber die Verwendung ländlicher Formen: "One of the worst offences against civic propriety is the intrusion of rural cottage types in an

⁴⁴ A. Trystan Edwards, "Good and Bad Manners in Architecture", in: *Journal of the Royal Institute of British Architects*, Bd. 31, 3. Serie, 1924, S. 175-177, S. 175.

⁴⁵ Ebd., S. 176.

⁴⁶ Ebd.

urban environment."⁴⁷ Entgegen den Vermischungstendenzen der Gartenstadtbewegung käme es auch in Städtebau und Architektur darauf an, "to recover this urbane spirit".⁴⁸

Mit seiner Kritik an der Suburbanität im Namen der Urbanität stand Edwards keineswegs allein auf weiter Flur. 1930 etwa sprach sich der einflussreiche Stadtplaner und Herausgeber der Zeitschrift "The Town Planning Review", Patrick Abercrombie, eindeutig für einen "Contrast of Civic and Landscape Design" aus und forderte: "But let Urbanism prevail and preponderate in the Town and let the Country remain rural. Keep the distinction clear."⁴⁹ Die langfristig wirksamste Stimme der Gartenstadtkritik in England war der Stadtplaner Thomas Sharp. Schon in seinen ersten beiden Büchern "Town and Countryside. Some Aspects of Urban and Rural Development" (1932) und "English Panorama" (1936) betonte er die kulturfördernden Wirkungen der Stadt und beschwor die Kultur des Stadt-Land-Gegensatzes.⁵⁰ Dieses Leitbild prägte auch seinen Bestseller "Town Planning" von 1940, in dem er gleich zu Beginn den wertvollen Kontrast mit einem eindrücklichen Bildpaar von städtischem Marktplatz und ländlichen Wiesen beschwor und damit seine Absage an das Howardsche Town-Country bildlich manifestierte.⁵¹ Auch bei Sharp hatte die Urbanität neben kulturell-habituellen Zügen ebenfalls gestalterische Qualitäten, die sich etwa in den geschlossenen Straßen- und Platzräumen seiner Wiederaufbaupläne zeigten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte sich diese Kritik der Suburbanität in einer Kritik an den neu nach dem Vorbild der Garden City errichteten New Towns fort. Der Herausgeber der "Architectural Review", Sir James Maude Richards, kritisierte sie 1953 offen als "Versagen" vor dem Leitbild einer urbanen Stadt: "It should hardly be necessary to emphasize that a town is, by definition, a built-up area, whose role is to provide for a particular mode of living. It is a sociable place, for people who want to live close together, and expresses itself as such through the compactness of its layout, through the sense of enclosure experienced within it and through being composed of *streets*. The new towns, by and large, have none of these attributes."⁵² Auch der Architekt und Civic Designer Tom Mellor stellte 1955 fest, dass es den New Towns an "urbanity" mangeln würde: "While these proposals were improvements, and some well designed and attractive layouts were produced, the overall results were still suburban and many architects and planners felt the need for more enclosure and urbanity, and for the greater architectural contrast and variety which could only be obtained with higher densities and greater use of flats."⁵³ Höhere Dichte, Geschlossenheit und mehr Appartmenthäuser statt Einfamilienhäuser waren seine Rezepte. Aus der offensichtlichen gestalterischen Nicht-Urbanität der New Towns resultierte die Einsicht, dass Urbanität auch gestalterische

⁴⁷ Ebd.

⁴⁸ Ebd., S. 177.

⁴⁹ Patrick Abercrombie, "Planning of Town and Country. The Contrast of Civic and Landscape Design", in: *The Town Planning Review*, Bd. 14, H. 1, 1930, S. 1-12, S. 12.

⁵⁰ Thomas Sharp, *Town and Countryside. Some Aspects of Urban and Rural Development*, Oxford 1932; Thomas Sharp, *English Panorama*, London 1936.

⁵¹ Thomas Sharp, *Town Planning*, London 1940, S. 58.

⁵² Sir J. M. Richards, „Failure of the New Towns“, in: *Architectural Review*, Bd. 114, 1953, S. 31.

⁵³ Tom Mellor, „The Persistent Suburb“, in: *The Town Planning Review*, Bd. 25, H. 4, 1955, S. 251.

Aspekte hatte. Dementsprechend forderte Mellor “to prove the case for urbanity on social and economic as well as aesthetic grounds.”⁵⁴

Den Höhepunkt der Suburbanitätskritik bildete zweifellos Ian Nairns “Outrage”-Ausgabe der “Architectural Review”, in der er 1955 gegen die grassierende Verbauung des Landes ohne urbane und gestalterische Qualitäten polemisierte.⁵⁵ Texte, Fotografien und Zeichnungen boten dabei den medialen Mix, um drastisch auf die Verbreitung von “Subtopia” hinzuweisen, das sowohl Stadt als auch Land zerstören würde, eine Kritik, die er 1956 im Band “Counter-Attack against Subtopia” wiederholte und ausführte. Ausgangspunkt war wiederum die mangelnde gestalterische Urbanität, die wahrgenommene Charakterlosigkeit bzw. Hässlichkeit der verbauten Umwelt, die zu einer Forderung nach mehr Urbanität auch in städtebaulicher und architektonischer Form führte.

Aus der beißenden Kritik an “Subtopia” sollte sich schließlich unter dem Stichwort “Townscape” eine positive Bestimmung urbaner Qualitäten entwickeln. Von Sharp angeregt, war es Gordon Cullen, der vor allem mit seinen skizzenhaften Zeichnungen die Vielfältigkeit urbaner Stadträume zu fassen und in einer städtebaulichen Elementarlehre zu ordnen suchte. Seine Artikelserie startete 1949 in der “Architectural Review” und wurde zusammengefasst und überarbeitet 1961 als Buch mit dem Titel “Townscape” publiziert. Grundlegend war auch für Cullen die kulturtragende Rolle von Stadtgesellschaften: “There are advantages to be gained from the gathering together of people to form a town. A single family living in the country can scarcely hope to drop into a theater, have a meal out or browse in a library, whereas the same family living in a town can enjoy these amenities. The little money that one family can afford is multiplied by thousands and so a collective amenity is made possible. A city is more than the sum of its inhabitants. It has the power to generate a surplus of amenity, which is one reason why people like to live in communities rather than in isolation.”⁵⁶ Doch neben der städtischen Lebensweise ging es ihm insbesondere um eine entsprechende urbane Gestaltungsweise, die er vor allem im Medium der Zeichnung erkundete. Urbanität hatte damit bewusst und sichtbar ästhetische Züge erhalten.

Eine neue Wendung und Schärfe erhielt der Urbanitätsdiskurs durch die **Kritik am Funktionalismus**. In den USA speiste sie sich aus einer bestehenden Tradition des bürgerlichen Stadtengagements sowie der vorurteilsfreien Beobachtung einer jungen Journalistengeneration. Funktionalistische Projekte wie großflächige soziale Wohnungsbausiedlungen oder innerstädtische Motorways waren kaum realisiert, da wurden ihre stadtzerstörerischen Nachteile schon von aufmerksamen Beobachtern kritisiert. Eine gewichtige Stimme war der in Yale lehrende Landschaftsarchitekt Christopher Tunnard, der in seinem 1953 erschienenen und monumental angelegten Werk “The City of Man” die technizistische Stadtfeindschaft der zeitgenössischen

⁵⁴ Ebd., S. 254.

⁵⁵ Ian Nairn, *Outrage. On the Disfigurement of Town and Countryside*, London 1955 (auch in: *The Architectural Review*, Bd. 117, H. 702); Ian Nairn, *Counter-Attack against Subtopia. On Modern Life and the Landscape*, London 1956 (auch in: *The Architectural Review*, Bd. 120, H. 719).

⁵⁶ Gordon Cullen, *The Concise Townscape*, London 1978, S. 7.

modernistischen Planung kritisierte: “An examination of current literature in the field reveals an almost exclusive reliance on technics, coupled with severe and often ridiculous moral condemnation of the city and its culture.”⁵⁷ Gegen eine solche stadtfeindliche, technizistische Planung forderte er ein “revival of civic design”.⁵⁸ Dieses schließe historisches Wissen und künstlerische Fähigkeiten mit ein: Der Städtebauer brauche “a sense of the urban tradition; and a knowledge of the related arts of architecture, landscape architecture, painting, sculpture and decoration.”⁵⁹

Unabhängig von technischen Innovationen postulierte Tunnard ein Stadtleben, das auf dem sozialen Charakter des Menschen beruhte: “No matter how great the advances in technology, in pre-fabrication, in highway engineering, in speed of transportation, people will gather to enjoy the significant contributions of urban life or the experience of being together. *City life* has a reality, it is tangible; it cannot be replaced by a substitute life in the fields. It has its pride of belonging, its pride of tradition, its pride of ownership.”⁶⁰ Das positiv gefasste Stadtleben – man könnte es auch Urbanität nennen – wird hier vor allem in seinen politischen und sozialen Aspekten der Gemeinschaftsbildung als ein Argument gegen antistädtische Siedlungsweisen verwendet. Zu einer solchen grundsätzlichen Urbanität zählte er auch die Gestalt der Stadt und betonte die Wichtigkeit der Architektur in der Stadtplanung: “‘Utilitarian’ city planning can never accomplish its purpose because it can never win any friends. It does not include the architectural solution. Who cares about the plan of the Piazza and the Piazzetta? The plan only provides open spaces; it is the architecture that brings everything to life. [...] All the great town-planning schemes of the past have been successful because of their architecture, but we have forgotten this elementary fact. Ensembles of great architecture! Settings for the human drama.”⁶¹ Urbane Szenerien als Bühnenbilder des menschlichen Dramas – dies war Tunnards emphatische Beschreibung dessen, was er auch hätte Urbanität nennen können und was erst durch die Bedrohung durch eine funktionalistische und technizistische Planung zu neuem Wert gelangte.

Die Unzulänglichkeit eines banalen Funktionalismus, der in der Planung allein auf die Erfüllung praktischer Zwecke achtete, versuchte er zu beheben, indem er die Schönheit als einen weiteren Zweck einführte: “Broaden the slogan ‘fitness for purpose’ to include the purpose of esthetics”,⁶² lautete seine Aufforderung. Damit hatte Tunnard alle wesentlichen Argumente einer Funktionalismuskritik geliefert, noch bevor ebendieser Funktionalismus zu seinen größten stadtzerstörenden Taten überhaupt angesetzt hatte. Wer wollte, hätte es wissen können, ist man versucht anzumerken. Doch scheinbar bedurfte es erst weiterer Katastrophen, bevor ebendiese Argumente in der Diskussion der Postmoderne der 1970er Jahre auf breiteres Gehör stießen.

⁵⁷ Christopher Tunnard, *The City of Man*, London, New York 1953, S. XX.

⁵⁸ Ebd.

⁵⁹ Ebd., S. XXI.

⁶⁰ Ebd., S. 47.

⁶¹ Ebd., S. 223.

⁶² Ebd., S. 346

Eine radikale Kritik an der modernistischen Stadtauflösung “from Ebenezer Howard to Frank Lloyd Wright, and from William Morris to Lewis Mumford” übte die Architektursthistorikerin und Kunstkritikerin Sibyl Moholy-Nagy 1954 in einem Artikel des “Architectural Record”. Selber aus dem Bauhaus-Kreis stammend, verdammt sie die funktionalistische Stadtauffassung. Mit prägnantem Witz machte sie sich über die suburbane Lebensweise lustig und verteidigte das großstädtische Leben im Sinne Simmels: “There are millions of Americans, who [...] are bored by bridge and group television, and who do not want to bake cookies for the benefit of Girl Scouts. They hide behind the cold impersonality of a numbered apartment door not sinister tendencies, but the cherished right to be anonymous, to associate not at all, or with unwanted minorities, to remain unquestioned about the time schedule of their waking hours”.⁶³ Diese der Urbanität verpflichtete Grundhaltung prägte auch ihr 1968 erschienenes Hauptwerk “Matrix of Man”, das eine sarkastische Abrechnung mit dem modernistischen Funktionalismus bot. Howards Gartenstadtkonzept etwa war hier zum Spekulantenslogan verkommen und erschien als Bedrohung der Kultur schlechthin: “Der Spekulantenslogan: ‘Das Beste der Stadt und des Landes!’ ist im Begriff, Generationen um die Werte der einen wie des anderen zu betrügen. Die Talmidörfer werden eine neue Generation von Dorftrotteln hervorbringen, deren Horizont vom Barbecue und vom Fernsehapparat begrenzt ist und deren Urbanität zugunsten eines Potemkischen Dorfes schlecht imitierter Bauernkaten ausgelöscht wird.”⁶⁴ Stattdessen forderte sie eine an Ort, Geschichte und Gesellschaft orientierte Stadtplanung, die auch eine “architectural urbanity” umfasse.

Die fundamentale Rolle der Geschichte für das Wesen des Städtischen betonte R. Richard Wohl 1955 in seinem Aufsatz “Urbanism, Urbanity, and the Historian”: “Each city, large and small, is like a palimpsest, marked with hasty erasures, corrections, rebuilding, and redirection. Each city is the sum of its history.”⁶⁵ Mit Sympathie für eine solche historisch begründete Urbanität kritisierte er das Paradox des ruralen Ideals im urbanen Amerika. Aus seinem breiten historischen Überblick ergab sich auch sein komplexes Verständnis der Stadt, so dass er vor Simplifizierungen warnte: “The city is too complex a world to be understood from a single vantage point alone.”⁶⁶ Auch bei Wohl war der Sinn für den komplexen Charakter des Städtischen erst durch die Reduzierungen des antistädtischen Funktionalismus geschärft worden.

Die Rolle der sinnlichen Wahrnehmung analysierte der am MIT lehrende Architekt und Soziologe John Ely Burchard in seinem Artikel über “The Urban Aesthetic” von 1957. Dabei umfasste der ästhetische Eindruck einer Stadt weit mehr als das Gebaute: “The character of a fine or a mean city is composed of its smells, its noises, even its taste as well as its sights. Its sights include people, their clothing, their conveyances, their flowers, trees, fountains. A city has an unseen history which also forms its aesthetic. A

⁶³ Sibyl Moholy-Nagy, “Where the Great City Stands”, in: *Architectural Record*, H. 1, 1954, S. 24.

⁶⁴ Sibyl Moholy-Nagy, *Die Stadt als Schicksal*, München 1970, S. 292.

⁶⁵ Richard R. Wohl, „Urbanism, Urbanity, and the Historian“, in: *The University of Kansas City Review*, Bd. 22, 1955, S. 53-61, S. 53.

⁶⁶ Ebd., S. 57.

city is not architecture alone, perhaps not even principally.”⁶⁷ Vor allem das alle Sinne ansprechende Stadtleben mit seinen spezifisch urbanen Formen bildete für ihn die Atmosphäre der Urbanität. Eine solche urbane Ästhetik sei sowohl an die Geschichte als auch an den Kontext gebunden: “A great urban aesthetic arises not from a cluster of architectural chefs-d’oeuvre but from a sensitivity on the part of each successive builder to the amenities that are already there.”⁶⁸ Erst die aufkommende Mode des solitären Meisterwerks ermöglichte hier die Bewusstwerdung des urbanen Wertes des Zusammenklangs der Stadthäuser im zeitlich und räumlich übergreifenden Zusammenhang.

Eine aktivistische Wendung erhielt die Funktionalismuskritik im Namen der Urbanität durch den Journalisten William H. Whyte und seine kritische Artikelserie über zeitgenössische amerikanische Stadtplanung im Magazin “Fortune” 1957-58, die er sogleich auch als Buch herausbrachte. Dort bekannte er sich im Vorwort programmatisch gegen Gartenstadtvertreter und technische Stadtmodernisierer als Stadtliebhaber: “This is a book by people who like cities.”⁶⁹ Die Stadt besitze eine Reihe von Werten wie “heterogeneity, concentration, specialization, tension, drive”,⁷⁰ die die neue Generation der Bewohner von Suburbia nicht mehr kennenlernen werde. Alles, was von der Großstadtsoziologie von Simmel bis Wirth analysierend beschrieben worden war, ist bei Whyte ins Positive gewendet: “The people who choose the city, in sum, are of many different kinds, but they have one common like: they *like* the city. They like the privacy; they like the specialization, and the hundreds of one-of-a-kind shops; they like the excitement – to some, the sirens at night are music – they like the heterogeneity, the contrasts, the mixture of odd people. Even the touch of Sodom and Gomorrah intrigues them; they may never go to a nightclub, but they enjoy the thought that if ever they were of a mind, there would be something interesting to go out to.”⁷¹ Die Eigenschaften des Großstadtlebens wurden bei Whyte vor dem Hintergrund der funktionalistischen Stadtausdünnung in den Wertekanon der Urbanität mit aufgenommen.

Teil von Whytes Reihe war auch eine junge Journalistin, die mit ihren Stadtbeobachtungen eine Epochenwende in der amerikanischen Stadtplanung auslösen sollte: Jane Jacobs. Ihr Artikel “Downtown is for People” enthielt bereits die wesentlichen Argumente ihres späteren Bestsellers “The Death and Life of Great American Cities” von 1961. Aus der Analyse von existierenden Quartieren wie Greenwich Village in New York propagierte sie Funktionsmischung, Fußläufigkeit, Bauten aus verschiedenen Zeiten, soziale und ökonomische Mischung, Landmarks sowie den aktiven Bürger als Ingredienzien einer guten Stadtplanung. Damit stand sie in frontaler Opposition zur gängigen funktionalistischen Planungspraxis, deren monofunktionale Groß-Developments sie lapidar diskreditierte: “They will have all

⁶⁷ John Ely Burchard, „The Urban Aesthetic“, in: *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Bd. 314, 1957, S. 112-122, S. 112.

⁶⁸ Ebd., S. 117.

⁶⁹ William H. Whyte (Hg.), *The Exploding Metropolis*, New York 1958, S. VII.

⁷⁰ Ebd., S. X.

⁷¹ Ebd., S. 40.

attributes of a well-kept, dignified cemetery.”⁷² Sie hätten “no hint of individuality or whim or surprise, no hint that here is a city with a tradition and flavor all its own.”⁷³ Gegen eine solche Friedhofs-Stadtplanung forderte sie explizit “urbanity” als Planungsziel.⁷⁴ Im Zentrum dieser Urbanität stand bei Jacobs die Straße, in der man laufen konnte, mit all ihren urbanen Aktivitäten. Entgegen einer corbusianischen Vision des “Tötens der Korridorstraße” forderte sie: “The whole point is to make the streets more surprising, more compact, more variegated, and busier than before – not less so.”⁷⁵ Keine Frage, bei allem lokalen Quartiersengagement für Greenwich Village stand hier auch die Leitfigur des Großstadtflaneurs Pate.

Die beiden entscheidenden Beiträge von Jacobs zum Urbanitätsdiskurs sind zum einen die explizite Formulierung von Funktionsmischung (*mixed use*) als Planungsziel, wobei sie auf dem Monotonievorwurf der Gartenstadtkritik und dem Heterogenitätsdiskurs der Großstadtsoziologie aufbauen konnte, und zum anderen die Bindung des vielfältigen urbanen Lebens an die Stadtgestalt in Form von Straßen und Blöcken, wobei sie auf den Straßenbeschreibungen des literarischen Großstadtlobs aufbauen konnte. Beide Themen wurden allerdings erst zu Kampfangen durch die Aufhebung der traditionellen Mischung im *zoning* des Funktionalismus und die Auflösung des Stadtraums im Siedlungsbau mit Zeilen und Punkthäusern. Doch auch die wenigen positiven Beispiele des zeitgenössischen Städtebaus, die eine bewusst urbane Tradition fortführten, dienten Jacobs als Anregungsmaterial. So pries sie etwa die Mischung von Funktionen und die Ausprägung von klar gefassten Stadträumen beim Rockefeller Center in New York oder lobte Viktor Gruens Plan für die Revitalisierung der Innenstadt von Fort Worth als gute Alternative zur Suburbanisierung durch periphere Shopping Malls. Auch bildlich war Urbanität in ihrem Artikel durch Skizzen von Gordon Cullen und Ian Nairn thematisiert.

Diese Thematisierung der Stadtgestalt und des optisch wahrnehmbaren Stadtbildes zu einem Zeitpunkt, als Stadtidentität, *genius loci* und *sense of place* durch eine ubiquitäre Verbreitung von modernistischen Siedlungen und dem Einbruch des Automobils in die Stadträume durch Motorways und Straßenverstopfung in Gefahr waren, zeigte sich auch in der Studie des Stadtforschers Kevin Lynch, die er 1960 unter dem Titel “The Image of the City” veröffentlichte.⁷⁶ Vor allem am Beispiel von Boston hatte er untersucht, wie sich Städte im städtischen Raum orientierten und hatte dabei die fünf Elemente “paths”, “edges”, “districts”, “nodes” und “landmarks” herausdestilliert. Diese sinnlich wahrnehmbaren Elemente der Stadtgestalt fanden in der Folge Eingang in einen Stadtplanungsdiskurs, der in der Tradition von Camillo Sitte eine auf das wahrnehmende Subjekt hin konzipierte urbane Stadt propagierte.

War der Urbanitätsdiskurs im Rahmen einer Funktionalismuskritik in den USA vor allem durch praktische Phänomenologie geprägt, so verlief die **Funktionalismuskritik in**

⁷² Jane Jacobs, “Downtown is for People”, in: William H. Whyte (Hg.), *The Exploding Metropolis*, New York 1958, S. 140-168, S. 140.

⁷³ Ebd., S. 141

⁷⁴ Ebd.

⁷⁵ Ebd., S. 146

⁷⁶ Kevin Lynch, *The Image of the City*, Cambridge, 1960.

Deutschland stärker in ideologischen Bahnen und war nicht unwesentlich durch die Auseinandersetzung mit dem Nationalsozialismus bestimmt. Den inhaltlich bedeutendsten Beitrag zur Urbanitätsdebatte leistete sicherlich der Soziologe Hans Paul Bahrdt. Vor der Veröffentlichung seines Hauptwerks über “Die moderne Großstadt” publizierte er mehrere Artikel in Architekturzeitschriften, die seine soziologischen Überlegungen auch in Entwerferkreisen bekannt machten. Bahrds Urbanitätsdefinition zeichnete sich durch ihr Zusammenspiel von sozialen, politischen, kulturellen und gestalterischen Aspekten aus.

Schon sein Artikel von 1956, mit dem er sich gegen funktionalistische Tendenzen der Stadtauflösung wandte, enthielt alle wesentlichen Punkte seiner Urbanitätstheorie. Ganz im Sinne des alten Urbanitätsbegriffs schrieb er der Urbanität einen Wert zu: So sah er “Urbanität” als Verhaltensstil, “der den Charakter einer echten Tugend annimmt. Der urbane Mensch setzt in jedem Fall voraus, dass der andere – mag dessen Verhalten noch so sonderbar sein – eine Individualität ist, von der her sein Verhalten sinnvoll sein kann. Das Verhalten ist geprägt durch eine resignierende Humanität, die die Individualität des anderen auch dann respektiert, wenn keine Hoffnung besteht, sie zu verstehen.”⁷⁷ Der Wert der Urbanität ist bei Bahrdt allerdings weniger durch kulturelle Verfeinerung als durch einen moralisch gefassten Respekt vor der Individualität des anderen begründet. Urbanität wird damit zu einem Äquivalent von einer die Würde des Menschen achtenden Humanität, wie sie im Grundgesetz gegen die individualitätsnegierende Ideologie und die menschenwürdeverachtende Praxis des Nationalsozialismus fixiert worden war.

Bahrdt legte hier in prägnanter Kürze seine Theorie von Urbanität dar, in der sich der Städter vor allem durch “unvollständige Integration” auszeichnete, aus der die Dialektik von Privatheit und Öffentlichkeit resultierte, die erst persönliche Individualität und repräsentative Gesellschaftlichkeit ermöglichte. Mit dem etwas sperrigen Terminus der unvollständigen Integration ist jene partielle Teilhabe des Städtlers an verschiedenen Gruppierungen, ohne in einer von ihnen aufzugehen, gemeint, die eine städtische Gesellschaft von ländlichen oder feudalen Gesellschaften unterscheidet, in denen die einzelnen Personen durch persönliche Kontakte vollständig integriert sind. Aus dieser unvollständigen Integration ergebe sich das Hauptcharakteristikum des Urbanen, die Trennung von Privatheit und Öffentlichkeit: “Eine Stadt ist eine größere Ansiedlung von Menschen, in der die sich aus dem Zusammenwohnen ergebenden sozialen Kontakte und Institutionalisierungen die Tendenz zeigen, entweder privat oder öffentlich zu sein.”⁷⁸

Trotz dieser primär sozialen Definition erkannte aber Bahrdt den Zusammenhang zwischen dem sozialem Leben der Stadt und ihrer Gestalt an und räumte ihr eine eigenständige Rolle ein: “Die klassische Gestalt der europäischen Stadt ist ein Ausdruck der Tatsache, dass sich das Leben in ihnen nach der Grundformel der Polarität und Wechselbeziehung von öffentlicher und privater Sphäre ordnete.”⁷⁹ Insbesondere die “Herausbildung geschlossener, ringartiger Baublöcke” entsprach dieser Polarität: “Der

⁷⁷ Hans Paul Bahrdt, „Entstädterung oder Urbanisierung. Soziologische Gedanken zum Städtebau von morgen“, in: *Baukunst und Werkform*, Bd. 12, 1956, S. 653-657, S. 656.

⁷⁸ Ebd., S. 653.

⁷⁹ Ebd., S. 655.

Baublock schuf zwei Räume, fast könnte man sagen, zwei Welten, die zwar innig aufeinander bezogen, aber deutlich voneinander getrennt existierten: Erstens die Welt der öffentlichen Plätze und Straßen, in der die Kirchen und und anderen öffentlichen Gebäude an hervorragenden, 'repräsentativen' Stellen lagen. Zweitens die Welt der privaten Wohnbauten und ihrer Höfe und Gärten, deren privater Charakter dadurch gesichert war, dass der Zugang zu der privaten Zelle auf einem Umweg über die öffentliche Straße erfolgte."⁸⁰ Trotz dieser emphatischen Beschreibung sah er allerdings den Typus der Blockrandbebauung als nicht mehr zeitgemäß an, da durch den motorisierten Verkehr die Ausrichtung des Wohnens auf die Straße unmöglich geworden sei – eine überraschend eindimensional gedachte Kapitulation vor den technischen Bedingungen des Verkehrs.

Grundsätzlich wendete er sich gegen jegliche antistädtischen Tendenzen, wie sie zeitgenössisch durch die "organische", die "gegliederte und aufgelockerte" oder die "verkehrsgerechte" Stadt propagiert wurden. Dies seien "Wunschträume" von einem "romantischen – im Grunde stadtfreundlichen – Programm, dass eine Stadt so wenig Stadt sein solle wie möglich."⁸¹ Denn es sei unbestreitbar, "dass unsere Kultur eine städtische Kultur ist und dass die Auflösung der Großstädte, falls sie sich realisieren ließe, einer Selbstverstümmelung gleichkommen würde."⁸² Dementsprechend forderte er emphatisch – ethisch, sozial und gestalterisch – urbane Qualitäten: "Das Ziel des Städtebau von morgen ist nicht Entstädterung, sondern Urbanisierung. [...] Urbanisierung heißt: die Städte sollen wieder Städte werden."⁸³ Er erhoffte eine urbane Öffentlichkeit dort, wo die Gesellschaft "sich auf ihrem eigentlichen bürgerlichen Niveau befindet: im Zentrum der Städte, wo die politischen und kirchlichen Bauten deshalb öffentlich sind, weil sie von einem zivilen Leben umflutet werden, das die Mitte zwischen Geschäftigkeit und Gelassenheit hält."⁸⁴

Ganz spezifisch sprach er sich 1960 in einem Artikel in der "Bauwelt" gegen das Leitbild der Nachbarschaft aus, wie es die Planungsideologie der gegliederten Stadt in Folge der amerikanischen *neighbourhood unit* durchzog. Es sei gerade wegen seines sozialen Wunschtraums der vollständigen Integration unstädtisch und daher für die Stadtplanung ungeeignet: "Aber diese vollständige Integration ist gerade nicht das Merkmal städtischen Lebens. Überall, wo sich städtisches Leben mit der ihm eigenen Lebendigkeit und Vielfalt entwickelt hat, geschah dies unter Voraussetzung einer unvollständigen Integration. [...] Dies geschah in der Regel in der Weise, dass sich eine öffentliche und eine private Sphäre ausbildete, die zueinander in einem dauerhaften Spannungs- und Ergänzungsverhältnis stehen und damit dem städtischen Leben eine besondere Dynamik, Großzügigkeit und Freiheit, kurz die Urbanität gaben".⁸⁵ Zusammenfassend bezeichnete er als "das Grundgesetz städtischen Zusammenlebens das Wechselspiel und die

⁸⁰ Ebd.

⁸¹ Ebd., S. 653.

⁸² Ebd.

⁸³ Ebd., S. 656.

⁸⁴ Ebd., S. 657.

⁸⁵ Hans Paul Bahrdt, „Nachbarschaft oder Urbanität“, in: *Bauwelt*, Bd. 51/52, 1960, S. 1467-1477, S. 1471-1474.

Spannung von öffentlicher und privater Sphäre unter der Voraussetzung der unvollständigen Integration”.⁸⁶ In dieser Gegenüberstellung von Nachbarschaft und Urbanität spiegelte sich Tönnies’ Unterscheidung von Gemeinschaft und Gesellschaft – nun aber mit umgekehrter Wertschätzung.

Eine positive Rolle im Rahmen der Urbanität spielte bei Bahrtdt die Repräsentation als Mittel der Kommunikation in der städtischen Öffentlichkeit: “Die wichtigste Stilisierung des Verhaltens, die die Brücke über die Distanz schlägt, ist die Repräsentation, die sehr verschiedene Formen haben kann. Sie äußert sich in besonderen Umgangsformen, spezifischen Formen der Geselligkeit, in der Kleidung, in charakteristischen Bauformen und selbstverständlich in politischen Gebilden”.⁸⁷ Die Vielfalt der genannten Ausdrucksmedien erinnert an Roland Barthes’ zeitgleich entwickelte Semiologie der Alltagsformen. In der grundlegenden Rolle, die Bahrtdt der Repräsentation zuschreibt, liegt auch die jeweilige Eigenständigkeit der verschiedenen Medien, darunter auch der Stadtarchitektur, begründet. Dementsprechend erforderte Urbanität auch baulich-gestalterische Maßnahmen, die vor allem den Verkehrsfunktionalismus in die Schranken wiesen: “Wir müssen feststellen, dass unsere Straßen und Plätze ihren öffentlichen Charakter um so mehr verloren haben, als sie unter das Diktat des totalen Verkehrs geraten sind. [...] Zum öffentlichen Verhalten, zum urbanen Bewegen in der Öffentlichkeit gehört eine Gelassenheit, die unsere großstädtischen Straßen und Plätze nicht mehr zulassen.”⁸⁸ Und weiter: “Es geht um die Wiederherstellung der baulichen Voraussetzungen für jenes Spannungs- und Wechselverhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit, das bisher konstitutiv für das städtische Leben des Abendlandes gewesen ist.”⁸⁹ Dies alles aber diene einem eigentlich politisch-moralischen Ziel: “Das Ziel ist also die Re-Urbanisierung der Großstadt, die Wiedergewinnung jener Stadtluft, die auch heute noch frei macht.”⁹⁰

Ausführlich legte Bahrtdt seine Urbanitätstheorie in seinem Hauptwerk über “Die moderne Großstadt” 1961 dar. Die schon von Simmel oder Wirth benannte Diversität bildete das Hauptcharakteristikum einer großstädtischen Gesellschaft. Die daraus resultierende Heterogenität sei nur durch die Trennung von Privatheit und Öffentlichkeit erträglich und Urbanität folglich an diese Dichotomie gebunden. Dies führe zu einer spezifisch urbanen Verhaltensweise: “Die bunte Zusammensetzung einer großstädtischen Bevölkerung, die in Weltstädten oft internationale Züge aufweist, und der Individualismus, den die einzelnen dank der Abgeschlossenheit ihrer privaten Welt kultivieren können, werden durch die Überprägnanz und Standardisierung des kommunikativen Verhaltens nicht völlig kompensiert. Es wird jener Verhaltensstil entwickelt, den wir Urbanität nennen und der den Charakter einer echten Tugend annimmt.”⁹¹ Hier wird Simmels beschreibende Kategorie der Blasiertheit in direkten

⁸⁶ Ebd., S. 1477.

⁸⁷ Ebd., S. 1476.

⁸⁸ Ebd., S. 1477.

⁸⁹ Ebd.

⁹⁰ Ebd.

⁹¹ Hans Paul Bahrtdt, *Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau*, Reinbek bei Hamburg 1961, S. 103.

Bezug zum traditionellen Wertbegriff der Urbanität gesetzt und als explizit als Tugend angesehen.

Entsprechend dieser moralischen Wertschätzung von Urbanität forderte Bahrdr, „dass das Ziel einer Erneuerung ‘Urbanisierung’ sei, d. h. dass der Städtebau die Aufgabe hat, den teils verschütteten, teils heute nur noch schwer realisierbaren städtischen Lebensformen wieder geeignete Entfaltungsmöglichkeiten zu schaffen.“⁹² Nicht allein das Bauliche, aber eben auch das Bauliche kann zur Beförderung von Urbanität beitragen. Explizit und zeitgleich mit Jane Jacobs verfocht Bahrdr gegen die Zonierung des Funktionalismus die Funktionsmischung als urbane Eigenschaft, die es auch in der Planung aktiv zu befördern gelte: “Sollen Straßen und Plätze öffentlicher Raum sein, d. h. soll sich auf ihnen die Gesellschaft selbst darstellen, so müssen sie eine Vielzahl von Funktionen aufnehmen. Man darf die Menschen, die sich in der Öffentlichkeit ergehen, nicht zu einem ihnen unangemessenen spezialistischen Gehabe zwingen. Aus diesem Grunde darf man auch nicht allzu puristisch Erholung, Einkauf, Vergnügen, Kirchgang usw. voneinander trennen wollen.”⁹³ Der spezifische Beitrag von Bahrdrts Theorie zum Urbanitätsdiskurs liegt in der Betonung und Begründung des konstitutiven Unterschieds von Privatheit und Öffentlichkeit. Die Relevanz dieser Differenz war sicherlich durch die totalitären Angriffe sowohl des Nationalsozialismus als auch des Kommunismus auf die Privatsphäre und das Individuum akut geworden – und dieser politische Hintergrund erklärt auch die moralische Aufladung einer auf dieser Differenz aufbauenden Urbanität. Darüberhinaus liegt aber die besondere Qualität von Barths Urbanitätstheorie in seinem vielfältigen und nichtreduktiven Ansatz: Urbanität konstituiert sich bei ihm aus sozialen, politischen, kulturellen und auch gestalterischen Komponenten, denen jeweils eine eigene Berechtigung zugestanden wird.

Ganz anders dagegen ist der Urbanitätsbegriff des Volksökonomen Edgar Salin ausschließlich politisch dimensioniert. Vielleicht war es diese Einfachheit, die seinem 1960 auf dem Deutschen Städtetag gehaltenen Vortrag eine epochenmachende Wirkung bescherte – und bis heute beschert, denn für viele Autoren scheint auch heute noch die Urbanitätsdebatte erst mit Salin zu beginnen. Ein anderer Grund liegt sicherlich in der moralisch-politischen Aufladung des Begriffs, indem Salin Urbanität als politisch-kulturelles Gegenkonzept zur Barbarei des Nationalsozialismus konzipierte. Explizit benannte er diesen Bezug: “so bezeichnet das Jahr 1933 das Ende der deutschen Urbanität”⁹⁴ In einem späteren Aufsatz von 1970 wiederholte er dies noch drastischer: “so sind die letzten Reste oder die ersten Neubildungen der Urbanität im Terror, in den Gaskammern des Dritten Reiches verschwunden.”⁹⁵

⁹² Ebd., S. 108.

⁹³ Ebd., S. 121.

⁹⁴ Edgar Salin, „Urbanität“, in: Deutscher Städtetag (Hg.), *Erneuerung unserer Städte. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages, Ausburg, 1.-3. Juni 1960*, Köln 1960, S. 9-34, S. 23.

⁹⁵ Edgar Salin, „Von der Urbanität zur ‚Urbanistik‘“, in: *Kyklos. Internationale Zeitschrift für Sozialwissenschaften*, Bd. 23, 1970, S. 869-881, S. 874.

Urbanität war für Salin grundsätzlich durch freie Selbstbestimmung des Stadtbürgers, durch Demokratie in der Stadt bestimmt. So definierte er, “dass die Urbanität nicht losgelöst zu denken ist von der aktiven *Mitwirkung einer Stadtbürgerschaft im Stadtrepublik*. Urbanität ist Bildung, ist Wohlgebildetheit an Leib und Seele und Geist; aber sie ist in allen Zeiten, in denen der Geist nicht freischwebt, sondern sich sein ihm gemäÙes politisches Gehäuse zimmert, auch fruchtbare Mitwirkung des Menschen als Polis-Wesens, als politischen Wesens in seinem ihm und nur ihm eigenen politischen Raum.”⁹⁶ Eigentliche Urbanität finde sich deshalb nur in Demokratien und Stadtrepubliken, nicht aber in imperialen oder höfischen Gesellschaften, die nur die Höflichkeit kennen würden. Salin verortete das nie wieder erreichte Ideal von Urbanität in der klassischen griechischen Polis unter Perikles. Spätere Ausprägungen wie in der römischen Republik oder den spätmittelalterlichen Stadtrepubliken konnten diesem Ideal nicht mehr entsprechen. Und in der europäischen Neuzeit, der Zeit der Höfe, konnte Urbanität *per definitionem* gar nicht vorkommen.

Als weiteren Bestandteil der Urbanität neben der politischen Selbstbestimmung nannte Salin die auch schon von der Großstadtsoziologie hervorgehobene Heterogenität: Urbanität erfordere eine “fruchtbare *Mischung der Kulturen* und ihrer Tradition, *der Stämme und der Rassen*”.⁹⁷ In der Tradition des rhetorischen Urbanitätsbegriffs sah er Urbanität als Produkt einer umfassenden Bildung und setzte sie mit Humanität gleich. Auf diese Weise wurde sie zum politisch-moralischen Ideal erhoben, das zum Ziel allen menschlichen Handelns wurde. So schrieb Salin 1961, dass der Wunsch nach Urbanität scheinbar romantisch erscheine, und fuhr dann fort: “Aber wenn das menschliche Zusammenleben jemals wieder sinnvoll, jemals wieder menschlich gestaltet werden soll, dann ist diese angebliche Romantik unentbehrlich.”⁹⁸ Sei es als fernes Ideal der klassischen Vergangenheit oder als fernes Ideal einer romantischen Sehnsucht: Der Begriff der Urbanität erfuhr durch Salins Interpretation eine bis dahin ungekannte politisch-moralische Aufladung.

Deshalb schreckte er selbst auch vor einer Anwendung des Begriffs auf die Gegenwart zurück und meinte: “Wenn man die echten, schweren Aufgaben, vor denen wir stehen, in ihrer Besonderheit erfassen will, so würde ich daher meinen, es wäre auf lange hinaus richtig, das Wort ‘Urbanität’ ganz zu vermeiden”.⁹⁹ Stattdessen schlug er eine “Stadtformung” vor, bei der zuerst einmal im politischen Sinn die Stadt als “Gemeinschaft von Stadtbürgern” gebildet werden sollte.¹⁰⁰ Auch mit dieser Stadtformung ging es Salin ausschließlich um die Formung des politischen Gemeinwesens, nicht um städtebaulich-gestalterische Fragen. Den einzigen Bezugspunkt

⁹⁶ Edgar Salin, „Urbanität“, in: Deutscher Städtetag (Hg.), *Erneuerung unserer Städte. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages, Ausgburg, 1.-3. Juni 1960*, Köln 1960, S. 9-34, S. 13-14.

⁹⁷ Ebd., S. 21.

⁹⁸ Edgar Salin, „Vom Geist der Stadt“, in: Hermann Rinn, Max Rychner (Hg.), *Dauer im Wandel. Festschrift zum 70. Geburtstag von Carl J. Burckhardt*, München 1961, S. 364-374, S. 364.

⁹⁹ Edgar Salin, „Urbanität“, in: Deutscher Städtetag (Hg.), *Erneuerung unserer Städte. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages, Ausgburg, 1.-3. Juni 1960*, Köln 1960, S. 9-34, S. 24.

¹⁰⁰ Ebd., S. 31.

zu aktuellen Städtebaudebatten bot seine Kritik an den Stadtauflösungstendenzen von Gartenstadt- und Siedlungsbewegung: “Nicht die Auflösung der Stadt schafft eine neue Form, sondern nur die Stärkung des Kerns vermag bis in die äußersten Bezirke ein neues Leben auszustrahlen.”¹⁰¹ Mit diesem absoluten Vorrang des Politischen und diesem Wunsch nach der Vermeidung des Begriffs der Urbanität gehört es zu den ganz großen Paradoxa der Geschichte, dass ausgerechnet Salin zum Stichwortgeber der stadplanerischen Idee einer “Urbanität durch Dichte” wurde und bis heute als deren Urheber gehandelt wird. Gerade deren quantitative Fabrikation von Urbanität durch hohe Bruttogeschossflächenzahlen sowie überhaupt die Propagierung von Urbanität als aktuelle Planungsaufgabe widersprachen zutiefst Salins Ausführungen.

Da half es auch nichts mehr, dass er 1970 verschärfend formulierte: “Die Urbanität ist tot. [...] und es ist Lug und Trug, wenn überhaupt gemeint wird, dass durch irgendein Bauwerk oder durch irgendeine Stadtform und nicht durch eine völlige Neuerweckung des Menschlichen und des Geistigen im Menschen Urbanität ins Leben gerufen werden und gedeihen kann.”¹⁰² Urbanität war längst auf den Schreibtischen der Stadtbauräte und in den Betonmischern der Bauunternehmer bruchgelandet. Insbesondere die Soziologie sollte sich in der Folge auf Salins Negation der Rolle der Stadtgestalt beziehen und sie als eine scheinbar gesicherte Tatsache weitertragen. Dabei war doch Salin selbst in dieser Hinsicht nicht ganz widerspruchsfrei, denn im Gegensatz zur genannten Geringschätzung des Städtebaulichen sah er die Lage in den USA als weitaus besser an, da dort die Stadtplanung “wesentlich weniger als zum Beispiel in der Bundesrepublik in der Hand von Juristen und wesentlich mehr in der Hand von Architekten und Planern gelegen hat.”¹⁰³ Scheinbar konnten doch die spezifischen Fähigkeiten von Entwerfern zur Urbanität beitragen. Salins Leistung besteht sicherlich in der Betonung des politischen Aspekts von Urbanität und in der moralischen Aufrüstung des Begriffs zum Inbegriff freiheitlicher Demokratie. Wahrscheinlich war es genau diese Aufrüstung, die seinen Ausführungen zu unvergleichlichem Erfolg verhalfen – wenn auch mit gänzlich anderen als den von ihrem Autor intendierten Folgen.

Unfreiwillig von Salin angestoßen, wurde Urbanität zum Dauerthema. Wie viele Kollegen betonte der viel mit Stadtplanung befasste Soziologe Lucius Burckhardt 1964 vor allem die sozial-kulturellen Aspekte der Urbanität und beschrieb den “Umgang mit dem Fremden” als “das eigentlich städtische Prinzip”. Doch sah er für dieses soziale Phänomen durchaus räumliche Elemente als Entsprechungen wie “beispielsweise die Plätze”, die er sich in Zukunft wünschte als “ein System von Kontaktflächen, Orten des Umsteigens, des Einkaufs, der Begegnung und der freien Wahl des Weges in feinen Verästelungen durch die ganze Bebauung, bald ebenerdig, bald vertikal [...]. In diesem Kontaktsystem läge vielleicht das eigentlich Städtische, das wir alle suchen.”¹⁰⁴

¹⁰¹ Ebd., S. 27.

¹⁰² Edgar Salin, „Von der Urbanität zur ‚Urbanistik‘“, in: *Kyklos. Internationale Zeitschrift für Sozialwissenschaften*, Bd. 23, 1970, S. 869-881, S. 874-875.

¹⁰³ Ebd., S. 875.

¹⁰⁴ Lucius Burckhardt, „Stadtform, Lebensform und Urbanität“, in: Institut für Städtebau und Wohnungswesen der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung München (Hg.), *Städtebauliche Beiträge*, H. 2, 1964, S. 1-8, S. 7.

Offensichtlich steht hier Burckhardt bei seiner gestalterischen Vorstellung unter dem Einfluss der Versprechungen des gerade aufkommenden Megastrukturalismus. Hat sich gerade diese Gestaltungsweise später als urbanitätsfeindlich erwiesen, so ist doch die gewisse Rolle, die Burckhardt der Gestalt zuweist, bemerkenswert: Urbanität ist zwar nicht allein durch das Bauliche zu schaffen, aber das Bauliche muss in seiner Beschaffenheit doch die Möglichkeit zu sozialer Urbanität bieten.

Spätestens seit Wolf Jobst Siedlers und Elisabeth Niggemeyers Fotoessay über “Die gemordete Stadt” von 1964 und Alexander Mitscherlichs Weckruf durch sein Buch “Die Unwirtlichkeit unserer Städte” 1965 waren die sozialen, politischen und auch gestalterischen Defizite des Funktionalismus evident.¹⁰⁵ Unter dem Stichwort der Urbanität diskutierte dies die Soziologin und Mitscherlich-Mitarbeiterin Heide Berndt 1967 in einem Artikel. Mit Bezug auf Jane Jacobs pries Berndt die städtische Straße als den eigentlichen Ort der Urbanität und kritisierte sowohl die Straßenraumauflösung durch Autoverkehrsplanung und Siedlungsbau als auch die Straßennetauflösung durch Planung von Sackgassen. Damit wies sie gestalterischen Elementen der Stadt eine fundamentale Rolle für die Urbanität zu. Auch kritisierte sie die Reduktion der Dichte auf die Bevölkerungsanzahl pro Fläche, wie es die meisten Vertreter der “Urbanität durch Dichte” praktizierten. Anstatt für vorbestimmte, spezifische Funktionen zu planen, komme es darauf an, vielfältig nutzbare Orte zu schaffen: “Orte für spontane Kontakte mit unbekanntem Menschen, die nicht über eine geplante Zweckbestimmung vermittelt sind, bilden multifunktionelle, allgemein zugängliche Orte. Solche Orte ‘offener’ Raumstruktur sind Straßen und Kneipen.”¹⁰⁶ Gerade die funktionale Zonierung töte das Städtische: “Die Isolierung einseitiger Nutzungsfelder von einander ist der wesentliche Grund für den Verlust von Urbanität im Städtebau.”¹⁰⁷ Damit übertrug Berndt alle Argumente von Jacobs in den deutschsprachigen Diskurs um Urbanität.

Die von ihr festgestellte fundamentale Rolle der Stadtgestalt für die Urbanität führte sie dazu, geradezu ein Forschungsprogramm für urbane Architektur zu fordern: “Wir müssen die Fähigkeit erwerben, den sozialen und psychologischen Gehalt, den wir beispielsweise dem Begriff Urbanität unterlegen, adäquat von architektonischen Formen abzulesen und auch auf sie übertragen.”¹⁰⁸ Auch in ihrem späteren Lexikonartikel zum Stichwort “Urbanität” betonte sie noch einmal die Rolle der Gestalt für das Urbane: “Der Verlust von U im St.-Bau [Urbanität im Städtebau] ist wesentl. ein Mangel an Räumen, die von ihrer Gestaltung her zu urbanem Verhalten auffordern und urbane Lebensformen, Vielfalt und Heterogenität soz. Funktionen, zu integrieren vermögen.”¹⁰⁹ Diese Bewusstwerdung und Betonung der gestalterischen Aspekte der Urbanität war der Krise der Stadtgestalt durch die Planungen des Funktionalismus geschuldet.

¹⁰⁵ Wolf Jobst Siedler, Elisabeth Niggemeyer, *Die gemordete Stadt. Abgesang auf Putte und Straße, Platz und Baum*, Berlin 1964; Alexander Mitscherlich, *Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden*, Frankfurt am Main 1965.

¹⁰⁶ Heide Berndt, „Der Verlust von Urbanität im Städtebau“, in: *Das Argument. Berliner Hefte für Probleme der Gesellschaft*, Bd. 9., 1967, S. 263-286, S. 285.

¹⁰⁷ Ebd.

¹⁰⁸ Ebd.

¹⁰⁹ Heide Berndt, „Urbanität“, in: Rüdiger Voigt (Hg.), *Handwörterbuch zur Kommunalpolitik*, Opladen, 1984, S. 468-472, S. 471.

Vor allem als kulturelles Phänomen wurde “Die Tugend der Urbanität” 1969 in einer Serie von Radiosendungen des Bayrischen Rundfunks gedeutet und ihrerseits kulturell verbreitet. Der Schriftsteller Jean Améry beschrieb sich als aus der Provinz kommenden Autor, “der später die Befreiung durch die Stadt, die Großstadt, die Weltstadt, in der eigenen Person erlebt hat”.¹¹⁰ Trotz dieses emphatischen Bekenntnisses beschrieb er auch die Ambivalenz des Großstadtlebens, das er durch den “Kampf von Freiheit und Unfreiheit” charakterisiert sah.¹¹¹ Dennoch konstatierte er: “Es gibt keine Alternative für die große Stadt.” Begeistert charakterisierte er den zukünftigen idealen Urbaniten: “Der Typ des Großstädtlers wird entstehen, den es bis heute nur in seltenen Exemplaren gab: des von der Spannung nicht zerrissenen, vom Druck nicht erdrückten, von der Reizdichte nicht ersticken und der sozialen Ungerechtigkeit nicht zermahlenen modernen Menschen, der in Freiheit sich wählt, ohne dabei gegen die Freiheit der anderen zu stimmen.”¹¹² Simmels Großstadtbewohner war hier als idealer Urbanit wieder auferstanden.

In derselben Reihe monierte der Historiker Friedrich Heer “das Fehlen von Urbanität” im Nachkriegsdeutschland.¹¹³ Dies erschien noch wie eine Spätfolge des antiurbanen Nationalsozialismus: “Der urbane Mensch besitzt jene Gabe der Einfühlung, die von nichturbanen Menschen, wie dem Linzer Adolf Hitler, der lebenslang an Wien-Hass und Wien-Neid litt, als Verrat, als Selbstverrat angesehen wird.”¹¹⁴ In der Tradition von Salin exemplifizierte er die “Tugend der Urbanität” mit folgenden Werten: Sie ermögliche ein “Leben in voller Öffentlichkeit”,¹¹⁵ sei “vielsprachig, polyphon” und zeige “die in Generationen erworbene Fähigkeit, auf sehr andere Menschen hin zu hören”.¹¹⁶ “Die urbane Weltstadt ist Gast-Raum. Sie nimmt Fremde auf und macht sie in oft erstaunlich kurzer Zeit zu Einheimischen.”¹¹⁷ Er sah “Die Weltstadt also als Schutzraum, als Freistadt, als Freiheitsraum.”¹¹⁸ Soziale Vielfalt und politische Freiheit waren hier die Hauptcharakteristika der Urbanität.

Bemerkenswert an der Funktionalismuskritik ist, dass ihr am Bestehenden und Historischen orientiertes Ideal der Bewahrung oder Wiederherstellung von Urbanität vorrangig von links-progressiven Kreisen vertreten wurde. Dies ermöglichten die im Ideal der Urbanität aufbewahrten Werte der Individualität und Emanzipation, die sich gegen eine von pragmatischen Konservativen durchgesetzte funktionale Modernisierung wenden ließen. Auch die **internationale Funktionalismuskritik** war von dieser Konstellation geprägt. Als wichtigster Theoretiker der Stadtarchitektur befreite Aldo

¹¹⁰ Jean Améry, “Stadtluft macht frei: Urbanität heute?”, in: Jean Améry, Friedrich Heer, Wolf-Dieter Marsch, *Über die Tugend der Urbanität*, Wuppertal 1969, S. 5-15, S. 5.

¹¹¹ Ebd., S. 12.

¹¹² Ebd., S. 15.

¹¹³ Friedrich Heer, “Ein Blick zurück: Die Weltstädte von einst”, in: Jean Améry, Friedrich Heer, Wolf-Dieter Marsch, *Über die Tugend der Urbanität*, Wuppertal 1969, S. 16-25, S. 16.

¹¹⁴ Ebd., S. 22.

¹¹⁵ Ebd., S. 19.

¹¹⁶ Ebd., S. 21.

¹¹⁷ Ebd., S. 23.

¹¹⁸ Ebd.

Rossi in seiner "L'architettura della città" 1966 die Architektur vom Diktat der Funktion, das ihr die CIAM auferlegt hatten. Am Beispiel von bestehenden Städten zeigte er auf, dass die Formen der gebauten Stadt langfristig sehr verschiedenen Funktionen dienen konnten und das Gebaute damit weitaus langlebiger und prägender war, als zufällige aktuelle praktische Anforderungen. Das Städtische war damit ganz wesentlich in seiner baulichen Gestalt begründet, die sich auf zwei Arten tradieren konnte: Als Überleben von Form und Substanz in den Monumenten, als Überleben von Form in den Typen der Wohnhäuser.

Von der Seite der Gesellschaft und ihren ökonomischen und kulturellen Praktiken näherte sich Henri Lefebvre dem Problem. In seinen beiden Büchern "Le droit à la ville" (1968) und "La révolution urbaine" (1970) kritisierte er den kapitalistischen Verwertungsmechanismen folgenden Ausschluss ganzer Gesellschaftsschichten vom Stadtleben durch extraurbane Schlafstädte mit Wohncontainern und postulierte stattdessen ein inklusives "Recht auf die Stadt".¹¹⁹ Die "société urbaine" konzipierte er als gesellschaftliches Ideal, dem "la rue, théâtre spontané" als paradigmatischer Ort des Urbanen entsprach.¹²⁰ Gegen jeglichen Funktionalismus, Technizismus und Ökonomismus pries er den kulturellen Gebrauch konventioneller Stadträume: "L'usage éminent de la ville, c'est-à-dire des rues et des places, des édifices et des monuments, c'est la Fête."¹²¹ Bei aller sozialer Motivation Lefebvres ist hier das Fortleben des Ideals des Flaneurs des 19. Jahrhunderts sowie des Großstadtlobs des frühen 20. Jahrhunderts unübersehbar.

Einen spezifischen Aspekt der seit langem von der Stadtsoziologie konstatierten Heterogenität als Bedingung für Urbanität arbeitete der Soziologe Claude S. Fischer heraus. In einem Aufsatz legte er 1975 dar, wie Urbanität vor allem durch Subkulturen gebildet würde.¹²² Für das Vorhandensein von Subkulturen sei zwar eine gewisse Größe der Stadt notwendig, diese allein mache aber noch nicht das spezifisch Großstädtische aus. Erst die Aktivitäten von Subkulturen schufen diese spezifisch großstädtische Urbanität. Mit dieser "subcultural theory" bereicherte er die traditionelle kulturelle Definition von Urbanität um eine für die Zeit der Jugendprotestbewegungen typische Facette.

Der wohl weltweit einflussreichste Theoretiker von Werten, die traditionellerweise mit dem Begriff der Urbanität verbunden wurden, war sicherlich der Soziologe Richard Sennett. In seinem Bestseller "The Fall of Public Man" kritisierte er 1976 die Ausbreitung des alle Gesellschaftsbereiche erfassenden Habitus des Privatlebens als "Tyrannei der Intimität".¹²³ In breiter kulturgeschichtlicher und -theoretischer Analyse thematisierte er die politisch-kulturelle Errungenschaft des Kontrastes von Öffentlichkeit

¹¹⁹ Henri Lefebvre, *Le droit à la ville*, Paris 1968; Henri Lefebvre, *La révolution urbaine*, Paris 1970.

¹²⁰ Zit. nach: Heinz Paetzold, „Urbanismus“, in: Karlheinz Barck (Hg.), *Ästhetische Grundbegriffe*, Bd. 6, Stuttgart, Weimar 2005, S. 281-311, S. 299.

¹²¹ Ebd., S. 301.

¹²² Claude S. Fischer, „Toward a Subcultural Theory of Urbanism“, in: *American Journal of Sociology*, Bd. 80, H. 6, 1975, S. 1319-1341.

¹²³ Richard Sennett, *The Fall of Public Man*, New York 1976.

und Privatheit, ähnlich wie dies Bahrdt für die Urbanität skizziert hatte. Vor dem Hintergrund der grassierenden Suburbanisierung und der Krise innerstädtischer Wohnquartiere in den USA hatte diese kulturkritische Analyse Sennetts einen sehr konkreten städtebaulichen Anlass. Sein Plädoyer für eine „Kultur des Unterschieds“ war somit auch eine eindeutige Stellungnahme für großstädtische Urbanität. Sennett verbindet in seinen zahlreichen, historisch breit angelegten Studien auf überraschende und eingängige Weise kulturelle, soziale, politische, ökonomische und gestalterische Aspekte der Urbanität.

Dem gestalterischen Aspekt von Urbanität widmete sich 1979 der Kunsthistoriker Paul Hofer in seinem Artikel „Antiurbane und urbane Stadtgestalt“. Vor allem in einer schier unendlichen Sequenz von Skizzen versuchte er, spezifisch urbane Stadtformen zu exemplifizieren. Auch sprachlich näherte er sich dem Gegenstand durch Angleichung: „Der Zentralwert ‘Urbanität’ ist niemals monokausal und linear isolierbar. Er ist nicht einmal als Membran zu fassen; Interferenzbegriffe wie Ambience, Vibration, Osmose sind Peilungen, nicht Ankünfte am Kernpunkt. Es gibt nur Ansätze: Intensität und Variation der Bezüge, Räume und Prozesse; Interpenetration des Verschiedenen; interzyklische Bewegung innerhalb eines langdauernden Kontinuums; stetige Umsetzung von Antinomie in Dialog.“¹²⁴ In gleichsam konkreter Poesie versuchte hier der Stadtbauhistoriker, sich dem Phänomen der Urbanität von der gestalterischen Seite her zu nähern, wobei das Flirrend-Ungreifbare einer kulturellen Urbanität in die gestalterische Urbanität quasi hineingehaucht wurde.

Nach all diesen Diskussionen wurde „Urbanität als städtebauliche Zielvorstellung“ – so die Überschrift eines Artikels von Peter Breitling 1979 – erneut als Gegenprogramm zur funktionalistischen Stadtplanung populär. Die nun ausgerufene „Renaissance der Urbanität“¹²⁵ unterschied sich von der „Urbanität durch Dichte“ der 1960er Jahre nicht allein durch ihr differenzierteres Verständnis kultureller und sozialer Prozesse, sondern vor allem durch ihre neue Wertschätzung konventioneller und bewährter urbaner Bauformen wie Straßen, Plätze, Blockrandbebauungen und Stadthaustypen.

In den 1980er Jahren nahm der Diskurs um die Urbanität eine neue Färbung an. Grundlegend blieb zwar die Funktionalismuskritik – auch vor dem Hintergrund, dass der real existierende Funktionalismus trotz aller Kritik in der Praxis fortlebte. Intellektuell war jedoch alles Wesentliche gesagt, und neue Leitbilder wie die kritische Rekonstruktion der Stadt, die europäische Stadt oder der New Urbanism begannen, die Debatte zu prägen. Eine Schärfung erfuhr der Urbanitätsdiskurs nun aus zwei Richtungen: zum einen durch die Kritik einer mit kommerziellen Absichten gefertigten Urbanität, zum anderen durch die Kritik einer fortschreitenden Peripherisierung von Stadt und Landschaft. Versuchsweise seien sie hier unter dem Stichwort **Neue Urbanität** zusammengefasst, das die Soziologen Hartmut Häußermann und Walter Siebel 1987 mit

¹²⁴ Paul Hofer, „Antiurbane und urbane Stadtgestalt“, in: *Werk. Archithese*, Bd. 33-34, 1979, S. 23-27, S. 24.

¹²⁵ Peter Breitling, „Urbanität als städtebauliche Zielvorstellung“, in: Klaus Borchard, Gerd Albers (Hg.), *Zwischen Transformation und Tradition: Städtebau in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Gerd Albers zum 60. Geburtstag*, München 1979, S. 82-87, S. 86.

ihrem gleichnamigen Buch geprägt haben. Häußermann und Siebel zielten dabei aber absichtsvoll auf die Überwindung einer alten Urbanität, die sie historisch für überholt hielten: “Beschwörungen der alten Qualitäten der urbanen Metropole haben ihre objektive Basis verloren. Unsere Vorstellungen von Stadtleben, Stadtkultur, Stadtentwicklung, und damit auch die Ziele von Stadtpolitik sind geprägt von der bürgerlichen Stadt des europäischen Mittelalters. Damals entfaltete sich Urbanität als eine besondere Lebensform – das Gegenüber von Privatheit und Öffentlichkeit – als besondere Form der Ökonomie – der Kapitalismus. Zum anderen sind unsere Vorstellungen von der Stadt geprägt von der industriellen Revolution. Seit Mitte des vorigen Jahrhunderts war Stadtentwicklung identisch mit Wachstum der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und in deren Folge auch Wachstum der besiedelten Fläche. Urbanität als die besondere städtische Lebensform und Wachstum als das einheitliche Muster städtischer Entwicklung haben beide ihre objektive Basis verloren. Das macht differenziertere Vorstellungen von Stadtentwicklung, andere Modelle vom ‘richtigen Leben’ in der Stadt und eine andere Stadtpolitik notwendig.”¹²⁶ Die spezifische Leistung ihres Ansatzes bestand zunächst darin, Urbanität als historisch bedingten Begriff zu sehen und unterschiedliche historische Bedeutungsschichten in Verbindung mit unterschiedlichen historischen gesellschaftlichen Zuständen herauszuarbeiten. Allein, die Einsicht, dass “Urbanität” kein überzeitlicher Begriff sein könne, bewies noch nicht, dass er auch historisch erledigt sei.

Der eigentliche Hintergrund für diese geschichtsdeterministische Haltung war ihre Ablehnung der Versuche, auf entwerferische Weise Urbanität in die Städte bringen zu wollen, wie sie es in einer weiteren Studie 1992 ausführten: “Der Begriff der Urbanität aber umfaßt mehr als anregende Inszenierung städtischer Räume und eine Vielfalt kultureller Angebote. Urbanität meint immer auch ein Bild vom richtigen Leben. Sie bemisst sich auch an den ökonomischen, sozialen und politischen Chancen für ein humanes Leben, die eine Stadt jedem ihrer Bürger eröffnet.”¹²⁷ Richtete sich diese Kritik offensichtlich gegen kommerzielle Versuche, Urbanität als Design-Projekt zum Geschäftsmodell zu verkürzen, so steckte doch auch das Misstrauen des Soziologen gegen alles Gestalterische hinter ihrer Position. Die Stadt definierten sie primär als soziales Gebilde, andere Aspekte wie die Gestalt fungierten allenfalls als sekundäre Aspekte. Aus einem zutreffend beobachteten sozialen Wandel (dem Wandel der “objektiven Basis”) folgte deshalb für Häußermann und Siebel notwendig die Obsoleszenz einer entsprechenden Stadtgestalt. Mit diesem Sozialreduktionismus, der die im Diskurs etablierte eigenständige Rolle der Stadtgestalt ignorierte, zeigten sie trotz ihres breiten Ansatzes hier genau jene berufsbedingte “Einäugigkeit”, die sie anderen Planern vorwarfen.¹²⁸

Aus dieser sozialdeterministischen Position ergab sich nicht nur die Ablehnung traditioneller urbaner Bauformen, sondern auch traditioneller urbaner Verhaltensformen,

¹²⁶ Hartmut Häußermann, Walter Siebel, *Neue Urbanität*, Frankfurt am Main 1987, S. 9-10.

¹²⁷ Hartmut Häußermann, Walter Siebel, *Urbanität. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtgestaltung*, Magistrat der Stadt Wien 1992, S. 6.

¹²⁸ Walter Siebel, „Ist Urbanität eine Utopie?“, in: *Geographische Zeitschrift*, Bd. 87, H. 2, 1999, S. 116-124, S. 123.

weshalb sie lapidar feststellten: “Das Konzept von Urbanität ist überholt.”¹²⁹ Gleichwohl versuchten sie umgehend, dieses überholte Konzept in neuer Weise wiederzubeleben. Eine Auflösung der Stadt-Land-Differenz sahen sie dabei als gegeben und unabänderlich an – eine Position, die sich einerseits aus einer Überbetonung unstädtischer Besonderheiten des Ruhrgebiets ergab, die aber auch international aus einer Überbewertung der Wirkung der neuen digitalen Medien resultierte. Eine positive Bestimmung von Urbanität konnte für sie deshalb nicht dem Vorbild bestehender Innenstadtkonzeptionen folgen. Im Anschluss an Jane Jacobs betonten sie aber die notwendige Rolle der Geschichtlichkeit auch für die “Neue Urbanität”: “Eine urbane Stadt hat stets eine historische Dimension, denn die Bauten aus vergangenen Epochen lassen Geschichte im Alltag des Städtlers gegenwärtig sein, und zwar gerade dadurch, daß sie – zu welchen Zwecken auch immer – genutzt werden.”¹³⁰ Desweiteren retteten sie die von der Stadtsoziologie seit Simmel konstatierte Heterogenität: “Urbane Qualität hat eine Stadt, wenn sie auch das kultiviert, was in der konservativen Stadtkritik immer schon Gegenstand des Abscheus gewesen ist: Unübersichtlichkeit, Chaos, Dschungel, Überraschung durch Fremdes und Gefährdung.”¹³¹ Und schließlich führten sie in einzelnen Kapiteln die Charakteristika ihrer “Neuen Urbanität” aus: “Soziale Chancengleichheit, Durchgesetzte Demokratie, Präsenz der Geschichte, Versöhnung mit der Natur, Neue Einheit des Alltags, Offenhalten von Widersprüchen, Offenheit der Planung, Polyzentralität, Multikulturelle Stadt, Differenzierung öffentlicher und privater Räume”¹³²

In der Folge war es vor allem Walter Siebel, der den Begriff weiter reflektierte und ausführte. So gelang es ihm beispielsweise, die kontrastierenden Lebensweisen von Groß- und Kleinstädtern, die widersprüchlichen Absichten von Planern und Bürgern, die vielfältigen Visionen des Städtischen mit einer dialektischen Wendung in den Begriff der Urbanität aufzunehmen, die selbst urban zu nennen ist: “Urbanität muss in widersprüchlichen Kategorien gedacht werden und sie realisiert sich in der Bewegung ihrer Widersprüche: zwischen Ordnung und Chaos, zwischen Öffentlichkeit und Privatheit, zwischen der blasierten Gleichgültigkeit des Großstädtlers und dem selbstbewussten Engagement des Stadtbürgers, zwischen Entfremdung und Identifikation, zwischen Dschungel und vertrauter Heimat.”¹³³ Und im Unterschied zu vielen Kritikern, die den Begriff der Urbanität wegen ihrer vermeintlich zeitgemäßen zwischenstadtaffirmativen Haltung ganz abschaffen wollten, injizierte Siebel ihn mit einem Wertepotential, das ihn als Korrektiv im Kampf gegen Ökonomisierung, Technisierung, Bürokratisierung oder Egalisierung weiterhin bzw. erneut brauchbar

¹²⁹ Hartmut Häußermann, Walter Siebel, *Urbanität. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtgestaltung*, Magistrat der Stadt Wien 1992, S. 14.

¹³⁰ Ebd., S. 10.

¹³¹ Ebd., S. 11.

¹³² Ebd., S. 37-46. Vgl. Walter Siebel, „Was macht eine Stadt urban? Definitionen, Einwände, Widersprüche“, in: *Einblicke. Forschungsmagazin der Carl-von-Ossietzky-Universität Oldenburg*, Bd. 16, 1992, S. 16-21; hier die folgenden Stichworte für eine Neue Urbanität: „Soziale Chancengleichheit, Multikulturelle Stadt, Durchgesetzte Demokratie, Präsenz der Geschichte, Versöhnung mit Natur, Neue Einheit des Alltags, Offenhalten von Widersprüchen“.

¹³³ Walter Siebel, „Ist Urbanität eine Utopie?“, in: *Geographische Zeitschrift*, Bd. 87, H. 2, 1999, S. 116-124, S. 124.

machte: “Als kritischer Begriff jedoch, der die städtische Realität an den historisch gewachsenen Maßstäben: Befreiung von Arbeitszwang, durchgesetzte Demokratie, entfaltete Individualität, produktive Differenz und soziale Integration misst, taugt er auch zur Analyse heutiger Städte.”¹³⁴

Häußermann und insbesondere Siebels Verdienst besteht darin, Urbanität als einen Wertbegriff aktualisiert und in seinen historischen Bedingtheiten bewusst gemacht zu haben. Dabei revitalisierten sie paradoxerweise viele der Versprechungen, die historisch erledigt schienen: politisch das Versprechen von Freiheit, ökonomisch das Versprechen von Muße, sozial das Versprechen von Individualität, kulturell das Versprechen von Bildung. Allein gegen die Gestalt hegten sie einen berufsbedingten Verdacht, der aber ihre anderen Leistungen, die umfassendsten Begriffsreflexionen der letzten Jahrzehnte zur Urbanität vorgelegt zu haben, nicht falsifiziert.

Zu den Gestaltkritikern zählte ebenfalls der Theologe und Stadtplaner Dieter Hoffmann-Axthelm, der in seinem grundlegenden Werk “Die dritte Stadt” 1993 wetterte: “Was bisher unter dem Thema Urbanität diskutiert oder versucht wurde, war ästhetisches Angebot. Architekten zeichneten italienische Piazzas, in der Erwartung, daß sie sich entsprechend beleben würden, Sozialpsychologen entwickelten Animationsprogramme für kritische Stadtviertel, in der Erwartung, Ereignisse könnten in Dauer, in Fähigkeiten der enteigneten Individuen umschlagen. Politiker versprachen sich von der Kulturförderung die Wiedergewinnung gesellschaftlicher Zentralität der Städte, in dem naiven Vertrauen, befriedigte *yuppies* stellten städtische Gesellschaft her. Alles das war und ist ohne Boden, ohne Hand und Fuß. Es geht aber überhaupt nicht um Bilder und Erlebnisse. Es geht um die Grundlage gesellschaftlicher Gemeinsamkeit, die nur in Bedürfnissen und wechselseitigen unausweichlichen Angewiesenheiten und Gemeinsamkeiten bestehen kann.”¹³⁵

Dabei ging es ihm aber nicht um die Überwindung von Urbanität, sondern um deren Neubegründung. Dafür sah er Bodenbesitz und –nutzung als fundamental an: “Das Städtische an der Stadt sind nicht die Gebäude, sondern die Flächennutzungen. Gebäude sind auswechselbar, die Flächen bleiben. An ihnen hängt die Macht. [...] Die Unterscheidung öffentlicher und privater Flächen macht den städtischen Grundvertrag aus. Gasse, Straße, Platz waren, in der ganzen Bandbreite ihrer historischen Entwicklung, Formen öffentlichen Raums, die als solche der anderen Seite gegenüberstehen, dem privaten Grundstück, ungeachtet der historischen wechselnden Eigentums- und Verfügungsformen. Die Erscheinungsform ist uninteressant und nicht zu verteidigen – es geht nicht um historische Straßen- und Platzbilder. Es geht um die an den Flächen hängenden Rechte und ihre unaufgebbare Unterschiedlichkeit.”¹³⁶ Mit der Betonung der Differenz zwischen privaten und öffentlichen Sphären knüpfte er an Bahrdts zentrales Urbanitätskriterium an. Seine Reduktion des Städtischen auf Flächennutzungen erinnert

¹³⁴ Walter Siebel, „Urbanität“, in: Hartmut Häußermann (Hg.), *Großstadt. Soziologische Stichworte*, Opladen 2000, S. 264-272, S. 272.

¹³⁵ Dieter Hoffmann-Axthelm, *Die dritte Stadt. Bausteine eines neuen Gründungsvertrages*, Frankfurt am Main 1993, S. 176.

¹³⁶ Ebd., S. 138.

allerdings fatal an die Begründungen des Funktionalismus, zu dessen Überwindung auch Hoffmann-Axthelm angetreten war. Sein Beitrag zur Urbanitätsbestimmung liegt in der Betonung der Rolle der rechtlichen Grundlagen von Urbanität und insbesondere der Rolle der Parzelle im Städtebau. Als alleiniges Kriterium für Urbanität reicht dies jedoch sicher nicht aus.

Die unhintergehbare Rolle der Stadtgestalt für das Städtische betonten andere. So konstatierte der Kunsttheoretiker Bazon Brock lapidar: "Eine Straße wird ja nicht schon zu einem öffentlichen Raum, weil sie keinem Privatmann gehört. Eine Straße ist öffentlicher Raum, wenn die Fassadenarchitektur der sie definierenden Häuser daraufhin konzipiert und gebaut wurde, die Grenze von innen und außen, von privat und öffentlich zu thematisieren."¹³⁷ Damit sprach er nicht allein die städtebauliche Trennung von öffentlichen Straßen und privaten Blöcken, sondern auch die architektonische Gestaltung dieser Trennung bis ins Detail der Fassade an. Brock forderte hier für diese lange denunzierte Bauaufgabe einen dezidierten Ausdruck durch eine spezifische Gestaltung, die auf das urbane Kriterium der Differenz von Öffentlichkeit und Privatheit Bezug nehmen sollte.

Die kontinuierlichste *recherche patiente* an einer solchen urbanen Architektur leistete der Architekt Hans Kollhoff, der nicht nur durch die Thematisierung des Städtischen in seinen gebauten Werken, sondern auch durch seine markanten sprachlichen Äußerungen zur Urbanitätsdebatte beitrug. Dabei sah er keineswegs das Architektonisch-Gestalterische isoliert als alleiniges Kriterium des Urbanen, wie er 1997 in einem Artikel mit dem Titel "Stadtgesellschaft" konstatierte: "Stadt ist mehr als die Summe ihrer Häuser, sie ist der Spiegel der gesellschaftlichen Verhältnisse. Umgekehrt wirkt die Stadt durch ihre bauliche Gestalt auf das öffentliche Leben: eine große Verantwortung für den Architekten. Erst durch kontinuierliche Arbeit an der bestehenden Stadt – und durch ihren Gebrauch – entsteht Urbanität."¹³⁸ Zwei wesentliche Forderungen ergaben sich daraus für eine städtische Architektur: dass sie einer urbanen Gesellschaft entsprechen muss und dass sie nicht gänzlich neu erfunden werden kann.

Diese Bindung von gebauter Urbanität an eine gesellschaftlich-kulturelle und historisch sich entwickelnde Urbanität machte er zum zentralen Kriterium des Städtischen: "Mag auch eine urbane Begegnung in der Wildnis denkbar sein, so ist doch die Heranbildung einer urbanen Haltung ohne den entsprechenden baulichen Rahmen unvorstellbar. Eine anspruchsvollere Lebensweise findet ihre bauliche Entsprechung und wirkt wiederum auf das öffentliche Leben, stellt ihrerseits Ansprüche. Die bewusste Annahme der Herausforderung durch Vor-Bilder und die vorbildliche Wirkung scheint dem Wesen des Urbanen näher zu sein als individuelle Bild-Erfindung. Vielleicht ist darin der Kern des Städtischen verborgen".¹³⁹ Gegen die modischen Leitbilder der Peripherisierung der Stadt

¹³⁷ Bazon Brock, „Urbanität als Postulat“, in: Stefan Bollmann, *Kursbuch Stadt. Stadtleben und Stadtkultur an der Jahrtausendwende*, Stuttgart 1999, S. 123-129, S. 125.

¹³⁸ Hans Kollhoff, "Stadtgesellschaft. Gedanken zur Zukunft der europäischen Stadt", in: *Archithese*, Bd. 27, H. 6, 1997, S. 40-41, zit. nach: Fritz Neumeyer (Hg.), *Hans Kollhoff. Das architektonische Argument. Texte und Interviews*, Zürich 2010, S. 134-139, S. 134.

¹³⁹ Ebd., S. 139.

und der Individualisierung der Architektur stellte Kollhoff eine Bauauffassung, die sich an eine kulturell, gesellschaftlich und gestalterisch definierten Urbanität orientierte. Dabei betonte er einerseits die zentrale Rolle einer kultivierten stadtbürgerlichen Gesellschaft und andererseits die zentrale Rolle einer sich in Konventionen kontinuierlich verfeinernden, dauerhaften Architektur für die Urbanität.

Vom kulturell gefassten Begriff der Urbanität ging der Architekt und Städtebauhistoriker Vittorio Magnago Lampugnani 2002 aus, wenn er die Stadt generell als "Dispositiv zur Verfeinerung des Menschen" bezeichnete.¹⁴⁰ Entgegen der zeitgenössischen Glorifizierung der "Zwischenstadt" und der durch die neuen digitalen Medien hervorgerufenen Ubiquitätseuphorie stellte er den gesellschaftlich aufkommenden Wunsch nach kulturell qualitativ angelegten Orten fest: "Dieses Umfeld ist die Stadt. Viele von jenen, die vor ihrem Asphalt, ihrem Lärm und ihrem Gestank hinaus ins Grüne geflohen sind, kehren zurück. Sie sind die suburbane Idylle leid, in der sie sich selbst zur Vereinsamung verurteilt haben. Sie sind der Unstadt der Peripherie mit ihren Einfamilienhausreservaten, ihren Büro- und Medienparks, ihren Möbelhausgefülden und ihren Tankstellenbatterien überdrüssig. Und sie verlangen wieder nach kurzen Wegen zur Arbeit, nach vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten, nach exklusiven Vergnügungseinrichtungen, nach anspruchsvollem kulturellem Angebot, nach Geselligkeit. Kurz: Sie verlangen nach Urbanität."¹⁴¹ Hier anschaulich aus der Alltagserfahrung heraus geschildert, umfasst Lampugnani's Urbanitätsbegriff ökonomische, politische, soziale ebenso wie kulturelle und gestalterische Aspekte. Urbanität als Qualitätskriterium für Stadt bezieht ihre spezifischen Inhalte aus den positiven Eigenschaften der höchsten und komplexesten menschlichen Kulturleistung: der Stadt, wie sie in ihren vielfältigen Ausprägungen über Jahrhunderte entstanden ist.

Den Konsens einer auf dem Großstadtverständnis des frühen 20. Jahrhunderts aufbauenden Urbanitätsauffassung des beginnenden 21. Jahrhunderts vertrat der Soziologe Dieter Hassenpflug, wenn er 2002 meinte: "In der Großstadt kommt die Stadt schließlich zu sich selbst. Bis auf den heutigen Tag ist unser Verständnis von Urbanität wesentlich durch die Kultur, die Lebensweisen und die Ästhetik der Großstadt (namentlich von London und Paris) geprägt. Die Metropolis entwickelt schließlich das wahre Gegenbild zum Landleben. Sie ist der Sozialraum einer Gesellschaft, die sich entschieden der Gemeinschaft und ihren Ausdrucksformen in Familie, Nachbarschaftsverband, Bruderschaft etc. gegenüberstellt."¹⁴² Hierzu zählte auch Walter Prigges Studie zu "Urbanität und Intellektualität im 20. Jahrhundert", in der er auf die kulturelle Bedeutung der Urbanität abhob und an drei exemplarischen Studien darlegte,

¹⁴⁰ Vittorio Magnago Lampugnani, *Verhaltene Geschwindigkeit. Die Zukunft der telematischen Stadt*, Berlin 2002, S. 61.

¹⁴¹ Ebd.

¹⁴² Dieter Hassenpflug, „Die europäische Stadt als Erinnerung, Leitbild und Fiktion“, in: Dieter Hassenpflug (Hg.), *Die Europäische Stadt. Mythos und Wirklichkeit*, Münster 2002, S. 31. S. auch Günther Böhme, *Urbanität. Ein Essay über die Bildung des Menschen und die Stadt*, Frankfurt am Main 1982; Heinrich Wefing, „Die neue Sehnsucht nach der Alten Stadt, oder Was ist Urbanität?“, in: *Neue Rundschau*, Bd. 109, H. 2, 1998, S. 82-98.

wie die großstädtische Urbanisierung als Grundlage einer urbanen Intellektualität wirkte.¹⁴³

International gesehen war es die Bewegung des New Urbanism in den USA, die mit ihrer pragmatischen Systematisierung urbaner Elemente und Strategien den Urbanitätsdiskurs auf eine neue Basis stellte. Sie war als urbane Gegenbewegung gegen den allein aus der Logik des Automobils entworfenen *sprawl* entstanden. Aus der Wertschätzung der Qualitäten bestehender Städte ergaben sich die fundamentalen Forderungen, wie sie in der "Charter of the New Urbanism" 1996 niedergelegt wurden:¹⁴⁴ die bauliche Definition städtischer Räume von Straßen und Plätzen durch Blöcke und Häuser, Anknüpfen an die lokale Stadtbaugeschichte, die Fußläufigkeit innerhalb von Quartieren, Multifunktionalität, soziale Mischung und Offenheit von Quartieren, Differenzierung zwischen Stadt und Landschaft und die Bildung von Gemeinschaft. In die Propagierung des Städtischen durch den New Urbanism fließen dabei viele, durchaus widersprüchliche Traditionen des Urbanitätsdiskurses von der City Beautiful-Bewegung bis zur Funktionalismuskritik einer Jane Jacobs, vom *neighbourhood planning* bis Großstadtsoziologie eines Louis Wirth ein. Ihren gemeinsamen Nenner finden sie in der Ablehnung autobezogener suburbaner Planungsmodelle und in der Wertschätzung von auch baulich definierten, existierenden guten Stadtquartieren, womit eine Bindung an die Geschichte gegeben war.

Für den heutigen Stand des Urbanitätsdiskurses ist es bedeutsam, dass sich die vielfältigen Abgesänge auf die Urbanität aus scheinbar objektiven und notwendigen Entwicklungen heraus nicht bewahrheitet haben. Urbanität ist nicht gänzlich durch die totalitären Systeme des 20. Jahrhunderts vernichtet worden. Urbanität ist nicht gänzlich durch die kleinbürgerliche Suburbanisierung aufgehoben worden. Auch die digitale Revolution hat nicht zur Auflösung von Großstädten geführt – im Gegenteil, sie hat die "global cities" gestärkt. Ebenfalls hat die vorgeblich künstliche Schaffung baulicher Urbanitätskulissen kein ubiquitäres Disneyworld fabriziert. Und die seit Jahrzehnten konstatierte Auflösung des Stadt-Land-Unterschieds ist Wunschdenken. Trotz aller Wandlungen, technischen Revolutionen und Angleichungen belegen selbst neuere empirische Sozialstudien auch im Lebensstil einen markanten Unterschied zwischen großstädtischen und ländlichen Räumen.¹⁴⁵ In der baulich-räumlichen Ausprägung ist es ohnehin evident, dass zwischen Berlin-Charlottenburg und einem Weiler im Brandenburgischen gewisse Differenzen bestehen, die es ratsam erscheinen lassen, dafür auch differenzierende Begrifflichkeiten zu verwenden. Selbst das für die Realität der "Netzstadt" gerne zitierte Ruhrgebiet ist voll von Differenzen zwischen traditionellen Kernstädten, Vororten, Kleinstädten, Dörfern und landwirtschaftlichen Räumen, die eine

¹⁴³ Walter Prigge, *Urbanität und Intellektualität im 20. Jahrhundert. Wien 1900, Frankfurt 1930, Paris 1960*, Frankfurt, New York 1996.

¹⁴⁴ <http://www.cnu.org/charter> (20.9.2012).

¹⁴⁵ Gunnar Otte, Nina Baur, „Urbanism as a way of life? Räumliche Variationen der Lebensführung in Deutschland“, in: *Zeitschrift für Soziologie*, Bd. 73, H. 2, 2008, S. 93-116; Charles R. Tittle, Harold G. Grasmick, „Urbanity: Influences of Urbanness, Structure, and Culture“, in: *Social Science Research*, Bd. 30, 2001, S. 313-335. S. auch mit gegenteiligen Ansichten Peter Dirksmeier, *Urbanität als Habitus. Zur Sozialgeographie städtischen Lebens auf dem Land*, Bielefeld 2009.

vereinheitlichende Beschreibungsweise nicht zu fassen vermag. Auch Urbanität ist hier fraglos vorhanden – in den traditionellen Kernstädten.

Im Überblick seiner historischen Entwicklung hat sich der Urbanitätsbegriff als überaus überlebensfähig gezeigt.¹⁴⁶ Er hat – je nach unterschiedlicher historischer Problemlage – verschiedene Facetten ausgeprägt: Facetten, die sich aber nicht grundsätzlich widersprechen, sondern sich an einen immer differenzierter bestimmten Begriff anlagern. Und er hat seine Eigenschaft behalten, weniger ein analytischer, als vielmehr ein normativer Begriff zu sein: Bis heute hat das mit ihm gefasste Städtische seine Faszination behalten, eben auch ein Versprechen für ein wünschbares besseres Leben zu beinhalten.

Aus einer kritischen Sichtung der historischen Bedeutungen des Begriffs und der heutigen städtischen Herausforderungen umfasst **Urbanität heute** folgende Aspekte:

Kulturell: Nach wie vor ist die ursprüngliche kulturelle Bestimmung der Urbanität ein zentrales Kriterium; nach wie vor geht es um das kulturell verfeinerte, gebildete Leben – vielleicht sogar auch noch um urbanen Witz. Allerdings wird sich eine solche kulturelle Definition nicht mehr daraus motivieren, sich anderen überlegen zu fühlen; auch wird sie sich nicht mehr entgegen der Rustizität des Bauern definieren – schon eher entgegen der *trash*-Kultur der *reality shows*. Und aus der Simmelschen Blasiertheit ist heute wohl eher *coolness* geworden. Doch letztlich beinhaltet Urbanität ein Bildungsversprechen für alle.

Sozial: Die Offenheit für unterschiedliche Schichten und Herkünfte, wie es die Großstadtsoziologie unter dem Stichwort der Heterogenität herausgearbeitet hat, bleibt ein zentrales Kriterium für Urbanität. Dies umfasst die Möglichkeit zur unvollständigen Integration, zum Oszillieren der einzelnen Person zwischen unterschiedlichen sozialen Kreisen. Und es umfasst die Möglichkeit der Individualisierung durch eine Trennung der privaten und öffentlichen Sphären.

Politisch: Die Selbstbestimmung des Stadtbürgers, wie sie schon Grundlage für die älteste Ausprägung von Urbanität in der griechischen Polis war, bleibt ein gültiger Aspekt von Urbanität. Demokratische Strukturen nicht nur in der Kommune, sondern auch in dem mit ihr verknüpften Staatswesen, bilden weiterhin eine Grundlage des urbanen Versprechens, dass Stadtluft frei mache.

Ökonomisch: Die Diversität von Produktionen und Dienstleistungen und ihr Austausch über Märkte ist ein in seinem Grad stetig zunehmendes Kriterium von Urbanität. Dabei besteht heute keine Gefahr für die Urbanität durch Selbstversorgertum, sondern eher durch eine sich öffnende Schere in den Vermögensverhältnissen: Zu ungleiche Besitzverteilung gefährdet die notwendige Chancengleichheit zur Partizipation am Gemeinwesen Stadt.

¹⁴⁶ Thomas Wüst, *Urbanität. Ein Mythos und sein Potential*, Wiesbaden 2004.

Zeitlich: Urbanität ist nicht in einer erinnerungsfreien Gegenwart zu haben. Als Verhaltensweise schließt sie das Wissen des gebildeten Stadtbürgers um seine Geschichtlichkeit mit ein. Erfahrungen von Urbanität werden in bestehenden und damit historischen Stadträumen gewonnen. Gerade die Vielfalt historischer Entwicklungsschichten im aktuellen Stadtbild trägt zum Verständnis der Stadt als eines langfristig entstehenden Kulturphänomens und damit zur Ausbildung der Urbanität bei.

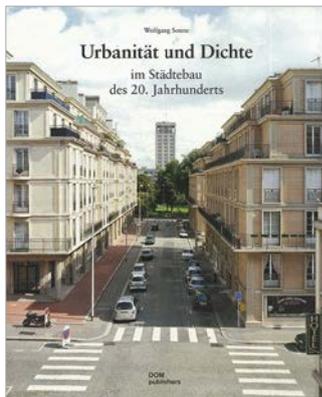
Räumlich: Sich realisierende Urbanität ist an fußläufig erschließbare, baulich definierte Räume wie Straßen und Plätze gebunden, die die angesprochenen Aspekte einer kulturellen, sozialen und politischen Urbanität überhaupt erst ermöglichen. Diese notwendige bauliche Dichte der urbanen Stadt auf der einen Seite impliziert auch eine möglichst geringe bauliche Dichte in der Landschaft auf der anderen Seite. Mithin ist die Möglichkeit des Wechsels zwischen Stadt und Landschaft auch heute ein zentrales Kriterium von urban-kultiviertem Leben und somit der Kontrast zwischen Stadt und Landschaft ein bleibendes Kriterium von Urbanität.

Funktional: Generelle Funktionstrennung widerspricht der Grundfunktion der Stadt, ein Ort des Austauschs zu sein, zutiefst. Mischung der Funktionen ist deshalb eine Grundbedingung von Urbanität. Dabei geht es nicht allein um Funktionsmischung im Quartier, sondern oftmals auch im Haus, um eine urbane Nutzung der Erdgeschosszone sowie auch zeitlich möglichst vielfältige Nutzungen zu ermöglichen.

Gestalterisch: Urbanes Leben ist ohne eine bis ins Detail reichende urbane Gestaltung der Stadtbauten nicht möglich. Erst die bauliche Auflösung der Stadt durch Siedlungsbau und Gewerbegebiete sowie die Dehumanisierung des Stadtraums durch ungestaltete Containerbauten haben das Bewusstsein für die zentrale Rolle der Architektur für die Urbanität geschärft. Dabei reichen abstrakte Bestimmungen wie etwa die Formulierung der Grenze zwischen privatem und öffentlichem Raum an der Hausfassade – so richtig sie sein mögen – nicht aus. Urbane Stadtarchitektur entsteht erst mit Hilfe eines durch sinnliche Wahrnehmung verfeinerten Geschmacks in kontinuierlicher Fortentwicklung bestehender Typen und Erscheinungsformen.

Wolfgang Sonne, *Urbanität und Dichte im Städtebau des 20. Jahrhunderts*, Berlin: DOM publishers, 2014, S. 14-36.

Dieser Text aus: *Urbanität und Dichte im Städtebau des 20. Jahrhunderts* von Wolfgang Sonne (Berlin: DOM publishers, 2014, S. 14-36) wurde uns freundlicherweise vom Autor für das Forum zur Verfügung gestellt.



ISBN 978-3-86922-321-6

Wolfgang Sonne ist Professor für Geschichte und Theorie der Architektur an der Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen der Technischen Universität Dortmund und stellvertretender Direktor des Deutschen Instituts für Stadtbaukunst. Studium der Kunstgeschichte und der Klassischen Archäologie an der LMU in München, der Sorbonne in Paris und der FU Berlin, Promotion an der ETH Zürich. Lehrte u.a. an der ETH Zürich und an der University of Strathclyde in Glasgow.

Veröffentlichungen (Auswahl): *Representing the State. Capital City Planning in the Early Twentieth Century* (München, London, New York 2003); *Architekturtheorie 20. Jahrhundert. Positionen, Programme, Manifeste* (Hg. Mit Vittorio Magnago Lampugnani, Ruth Hanisch, Ulrich Maximilian Schumann, Ostfildern-Ruit 2004); *Die Medien der Architektur* (Hg., Berlin, München 2011); *Werte. Begründungen der Denkmalpflege in Geschichte und Gegenwart* (Hg. Mit Hans-Rudolf Meier, Ingrid Scheuermann, Berlin 2013).

Bremen, Februar 2016