



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit:

Von funktionalen Stadtutopien der Moderne in
der sozial- und politikwissenschaftlichen
Debatte der 1960er und 1970er Jahre

Verfasserin:

Mag. arch. Julia Zechmeister

angestrebter Akademischer Grad:

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2012

Studienkennzahl lt. Studienplan: A300

Studienrichtung lt. Studienplan: Politikwissenschaft

Betreuer: Dr. Andreas Pribersky

EINLEITUNG	1
1 VOM CHAOS DER INDUSTRIELLEN STADT ZU DEN STADTUTOPIEN DER FRÜHEN MODERNE	5
1.1 ÜBER DEN ZUSTAND DER INDUSTRIELLEN STADT	5
1.1.1 DIE LIBERALE STADT ALS BÜHNE DER INDUSTRIELLEN REVOLUTION	5
1.1.2 DAS BILD DER LIBERALEN STADT – FRÜHE SOZIALREPORTAGEN	7
1.1.3 STADTENTWICKLUNG NACH 1848 – DIE POST-LIBERALE STADT	10
1.1.4 DIE WOHNUNGSFRAGE UND DAS ELEND DER MASSEN	12
1.1.5 STÄDTEBAU ALS INSTRUMENT DER MACHTDEMONSTRATION	15
1.2 STÄDTEPLANUNG UND FORDISMUS	18
1.3 STADTUTOPIEN IM 19. UND 20. JAHRHUNDERT	23
1.3.1 DIE ANFÄNGE: FRÜHSOZIALISTISCHE UTOPIEN	23
1.3.2 VON GRÜNEN STÄDTEN UND STADTMASCHINEN	27
1.3.3 TONY GARNIER UND DIE CITÉ INDUSTRIELLE	31
1.3.4 STADTUTOPIEN ALS SPIEGEL SOZIALPOLITISCHER IDEEN	35
2 EINE ANTWORT: DIE CHARTA VON ATHEN UND DIE FUNKTIONSTEILIGE STADT	39
2.1 DER CONGRÈS INTERNATIONAL D'ARCHITECTURE MODERNE – CIAM	39
2.2 DER VIERTE KONGRESS IN ATHEN	44
2.3 DIE CHARTA VON ATHEN – IHR AUFBAU, BEOBACHTUNGEN UND FORDERUNGEN	46
2.3.1 ALLGEMEINE BEGRIFFE – DIE STADT UND IHRE REGION	48
2.3.2 DIE VIER FUNKTIONEN: WOHNEN – FREIZEIT – ARBEIT – VERKEHR	50
2.3.3 HISTORISCHES ERBGUT DER STÄDTE – LEHRSÄTZE	55

3	DAS FUNKTIONALE STADTMODELL ALS EINE LEITIDEE DES WIEDERAUFBAUS	61
3.1	DER FUNKTIONALISMUS NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG – BAUEN FÜR DIE DEMOKRATIE?	64
3.2	WIEDERAUFBAU UND STADTERWEITERUNG AN DEN BEISPIELEN ÖSTERREICHS UND DEUTSCHLANDS	70
3.2.1	DIE ENTWICKLUNG DER RAUMORDNUNG – POLITISCHE VORAUSSETZUNGEN UND ENTSCHEIDUNGEN NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG	71
3.2.2	ERSTE PHASE: DER UNMITTELBARE WIEDERAUFBAU	76
3.2.3	ZWEITE PHASE: DIE GEGLIEDERTE UND AUFGELOCKERTE STADT DER 1950ER JAHRE	77
3.2.4	DRITTE PHASE: VERDICHTUNG UND VERFLECHTUNG AB DEN FRÜHEN 1960ER JAHREN	80
4	KRITIK AM FUNKTIONELLEN STADTMODELL	87
4.1	KRITIK DER FUNKTIONALEN ARCHITEKTUR	87
4.2	DIE ENTSTEHUNG EINER DEBATTE	89
4.3	UNBEHAGEN MACHT SICH BREIT. ZEITGENÖSSISCHE REPORTAGEN AUS DEN HOCHHÄUSERN IN DEUTSCHEN UND ÖSTERREICHISCHEN STÄDTEN	93
4.4	PROBLEMFELDER	98
4.4.1	DIE PHYSISCHE GESTALT DER STADT	99
4.4.2	BODENPOLITISCHE UND WIRTSCHAFTLICHE INTERESSEN	104
4.4.3	DIE (IGNORIERTEN) BEDÜRFNISSE DER BEWOHNERINNEN UND BEWOHNER	107
4.4.4	ZWISCHEN ANONYMITÄT UND ISOLATION	113
4.4.5	DIE KRITIK AN DEN ‚EXPERTEN‘ AUS ARCHITEKTUR UND STADTPLANUNG	117

5	FAZIT	119
6	QUELLENVERZEICHNIS	125
6.1	LITERATUR	125
6.2	ZEITSCHRIFTENARTIKEL	130
6.3	INTERNETQUELLEN	130
6.4	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	131
7	ANHANG	133
7.1	ABSTRACT	133
7.2	LEBENSLAUF	134

Einleitung

„Das Bild der Gesellschaft ist auf den Boden geschrieben.“

Chombart de Louwe

Die Beziehung zwischen Architektur, Städtebau und Gesellschaft ist durch die gesamte Geschichte der europäischen Stadt beobachtbar. Als steinerne Abdrücke bestimmter politischer und gesellschaftlicher Verhältnisse prägen sie die Stadtbilder über die Jahrhunderte. Die Zinskasernen der industriellen Stadt aus dem 19. Jahrhundert erinnern an die zu jener Zeit schwierigen Lebensbedingungen der ArbeiterInnen, repräsentative Prachtbauten demonstrieren noch heute den Herrschaftsanspruch nicht mehr regierender Monarchen. Die Gemeindebauten der Zwischenkriegszeit, die ‚Volkswohnpaläste‘, veranschaulichen den sozialreformerischen Anspruch der Sozialdemokraten, lebenswerten Wohnraum für alle zu schaffen. Flaktürme stehen heute als Mahnmale gegen das Vergessen der Zeit des Nationalsozialismus und großvolumige Wohnanlagen zeugen von der Zuversicht in den Wiederaufbau und in eine entideologisierte Zukunft.

In der vorliegenden Arbeit soll die wechselseitige Einflussnahme von Architektur und Städtebau auf die gesellschaftlichen und politischen Verhältnisse, sowie die sozialwissenschaftliche Analyse dieser gegenseitigen Abhängigkeiten diskutiert werden. Sie soll einleitend die Geschichte der industriellen Stadt des 19. Jahrhunderts erörtern, die für viele Architekten der Moderne Ausgangspunkt war, um über neue Formen des Zusammenlebens nachzudenken und neue Stadtmodelle zu entwickeln. Die Analyse dieser Stadtkonzepte bzw. Stadtutopien, allen voran der *Charta von Athen* als Grundlage für die Idee der funktionellen Stadt mit ihren monofunktionalen Stadtteilen, dient als theoretische Grundlage für die Diskussion des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg, da sich dieser an den Grundsätzen der *Charta* orientierte. Als Ergebnis der Umsetzung dieses Manifestes entstanden vor allem in Deutschland großvolumige Neubausiedlungen für mehrere zehntausend Menschen an den Stadträndern, die ab Mitte der 1960er Jahre weitreichende Diskussionen, ausgelöst von funktionalismuskritischen SozialwissenschaftlerInnen, nach sich zogen. In diesen Diskussionen kanalisierte sich in den 1960er und 1970er Jahren erstens die Vorstellung der Architekten für eine ‚neue‘ Gesellschaft zu bauen, zweitens der

politische Wille, mit dem Wiederaufbau in eine politisch unbelastete Zeit zu starten, und drittens die kritische Auseinandersetzung der Sozialwissenschaft mit den realen Lebensverhältnissen in den neuen Großsiedlungen an den Stadträndern.

Eine Auseinandersetzung der Politikwissenschaft mit der Materie des Wiederaufbaus ist aus mehreren Gründen spannend. Zum einen war die Aufteilung von Raum quer durch die Geschichte eine Frage sozialpolitischer Intention. Mit ihr können soziale Disparitäten gestärkt oder abgebaut, Zugänglichkeiten geschaffen oder verhindert und sogar gewisse Lebensmodelle forciert werden. Die Frage, zu welcher Zeit wie mit der Ressource Raum umgegangen wurde und warum, ist daher immer eine hochpolitische und daher für die Politikwissenschaft generell interessant. Ein weiterer Grund ist die Frage nach der städtebaulichen Repräsentation politischer Ideologie. Zu beobachten ist die Rückbesinnung auf ein theoretisches Manifest, der *Charta von Athen* aus dem Jahr 1933. Wenn auch nicht ganz den Tatsachen entsprechend, stand die Moderne der 1920er und 1930er Jahre – zumindest in der breiten öffentlichen Wahrnehmung – für freie, fortschrittsorientierte und ideologisch unbelastete Ideale. Diese Rückbesinnung überrascht daher nicht; schließlich wollten sich sowohl die politischen als auch die architektonischen Protagonisten des Wiederaufbaus als entideologisiert präsentieren. Doch wie so oft ließ sich die theoretische Konzeption nicht ohne Abstriche in die Realität umsetzen. Der Frage, welche Kritikpunkte sich aus dieser Überführung ergeben haben, soll aus politik- und sozialwissenschaftlichem Blickwinkel nachgegangen werden.

Die industrielle Revolution hatte das Bild der europäischen Stadt nachhaltig geprägt und durch das schnelle Wachstum der Städte entwickelte sich rasant großes Wohnungselend. Da das Stadtbild Abdruck von politischen Ideologien und gesellschaftlichen Verhältnissen ist, überlegten Architekten vorwiegend Anfang des 20. Jahrhunderts diese Abhängigkeit umzudrehen. Nicht Machtverhältnisse und gesellschaftliche Normen sollten den Stadtraum mehr prägen, sondern „*ein neuer Plan des Hauses und der Stadt*“ müssten erst „*für eine neue Gesellschaft*“¹ entworfen werden. So ein ‚neuer Plan‘ sollte nach den Architekten dieses ‚moderne Chaos‘ innerhalb der Städte beseitigen und hatte durch das 19. Jahrhundert bis zum Zweiten Weltkrieg

¹ Le Corbusier (1963 (1922)). *Ausblick auf eine Architektur*, Berlin, Frankfurt am Main, Wien. S.47.

viele Gesichter. Ausgehend von frühsozialistischen Utopien Anfang des 19. Jahrhunderts beschäftigten sich Architekten um die Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert vermehrt mit unterschiedlichen Ansätzen zur Stadtplanung. Präzisiert wurden die Ideen für eine ‚neue Stadt‘ in der *Charta von Athen* in den 1930er Jahren. Dieses Konzept sah ein funktionsteiliges Stadtmodell vor, dessen einzelne Funktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit durch die vierte Funktion, Verkehr, verbunden wären. Ihre Forderung nach genügend Luft, Licht und Sonne sollte ‚gesunden‘ Wohnraum generieren und lebenswerte Städte schaffen. Die *Charta von Athen* gilt als das einflussreichste Schriftstück zum modernen Städtebau und wurde nach dem Zweiten Weltkrieg als theoretische Grundlange und Legitimation beim Wiederaufbau der zerbombten Städte, vor allem in Deutschland, verwendet.

Neben der historischen Darstellung der Entwicklung der wichtigsten Konzepte zu Stadtentwicklung liegt besonderes Augenmerk auf der Darstellung aus dem Blickwinkel der Sozialwissenschaft, die aktuelle städtische Entwicklungen analysierte und kommentierte. Auch wenn die Institutionalisierung der Disziplin erst um die Wende vom 19. ins 20. Jahrhundert ihren Anfang nahm, wurden im Lauf der zunehmenden Industrialisierung während des 19. Jahrhunderts die missliche Lage großer Teile der städtischen Bevölkerung als solche erkannt und aufgezeichnet. Ein Beispiel dafür ist Friedrich Engels ‚Die Lage der arbeitenden Klasse in England‘ aus 1845. Im Zuge der fortschreitenden Verstädterung nahm die ‚Entdeckung des Elends‘ seinen Lauf und wurde von Vorreitern der Stadtsoziologie anhand des Zusammenhangs zwischen politischem System, gesellschaftlichen Auswirkungen und städtebaulichen Entwicklungen dokumentiert. Diese Korrelationen spielten auch in den 1960er und 1970er Jahren in der sozial- und politikwissenschaftlichen Debatte um die funktionalen Stadtutopien der Moderne eine große Rolle. Nachdem die *Charta von Athen* als Leitmedium für den Wiederaufbau deutscher Städte verwendet wurde und die theoretischen Ideen der funktionalen Stadt Realität wurden, kam es zu intensiver Auseinandersetzung der PolitologInnen und SoziologInnen mit den neuen Stadtrandsiedlungen. Ausgehend von einer umfassenden Kritik am Funktionalismus, begannen die WissenschaftlerInnen die monotone Gestalt der neuen Städte zu kritisieren; sie forderten eine neue Bodenpolitik, beschäftigten sich mit den Bedürfnissen einzelner BewohnerInnengruppen und machten die Wohnverhältnisse innerhalb der Siedlungen für abnehmende gesellschaftliche Solidarität verantwortlich.

Durch die öffentliche Wirkung und die breiten Diskussion begannen sich die Richtlinien des Städtebaus zu verschieben.

Die Arbeit ist in zwei Teile gegliedert. Der erste Teil, die Kapitel 1 und 2, umfasst die Geschichte der industriellen Stadt bis zu den Stadtutopien der Architekturavantgarde in der Zwischenkriegszeit und bereitet so den historisch-theoretischen Hintergrund für den folgenden Teil auf. Der zweite Teil, nämlich die Kapitel 3 und 4, setzt nach dem Zweiten Weltkrieg an. Er beschäftigt sich mit dem Wiederaufbau der Städte in Deutschland und Österreich und der sozialwissenschaftlichen Debatte, die um die städtebaulichen Leitbilder des Wiederaufbaus geführt wurden.

1 Vom Chaos der industriellen Stadt zu den Stadtutopien der frühen Moderne

1.1 Über den Zustand der industriellen Stadt

Mit zunehmender Verstädterung im Laufe des 19. Jahrhunderts verschlechterten sich die Lebensbedingungen in den Städten dramatisch. Der explosionsartige Zuzug in städtische Gebiete, bedingt durch die voranschreitende Industrialisierung, hatte mit der bis dato bekannten Stadtentwicklung nichts mehr gemeinsam. Die Herausbildung einer neuen Schicht, der Arbeiterklasse², verursachte soziale Konflikte und die Angst des städtischen Bürgertums vor elenden Wohngegenden, hygienischen Missständen und Krankheiten stieg.³ Allerdings formierte sich in diesen Städten auch eine Art ‚soziales Bewusstsein‘, das durch Berichte früher Sozialreformer über die miserablen Lebensumstände der arbeitenden Klasse aufgerüttelt wurde.

1.1.1 Die Liberale Stadt als Bühne der industriellen Revolution

Die Ursprünge dieser Entwicklung der schnell voranschreitenden Verstädterung finden sich in England, wo in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Grundsteine für die Industrialisierung gelegt worden waren. Angefangen mit der Erfindung des mechanischen Webstuhls 1784, dem Einsatz der Dampfmaschine von James Watts in den 1790er Jahren, den extremen Fortschritten in der Erzförderung und -verarbeitung um die Jahrhundertwende und dem Einsatz der Eisenbahn ab 1825 kam es zu der

² Zur Verwendung der geschlechtergerechten Sprache ist anzumerken, dass in jenen Fällen, wo nur die männliche Form verwendet wurde, dies mit Absicht geschah, zusammengesetzte Begriffe wie zum Beispiel ‚Arbeiterklasse‘ sind davon ausgenommen. In jenen Bereichen, in denen Frauen bis in die 1970er Jahre nicht präsent waren, wurde, um auf diesen Umstand aufmerksam zu machen, nur die männliche Form verwendet. Das betrifft vor allem das Baugewerbe. Anfang des 20. Jahrhunderts gab es verschwindend wenige Architektinnen, in Österreich nahm Grete Schütte-Lihotzky eine einsame Vorreiterinnenrolle ein. Dieser Umstand änderte sich bis in die 1970er Jahre nicht. Im Zuge der Recherchearbeiten wurden keine einflussreichen Architektinnen gefunden. Ganz anders verhielt sich das in der Sozialwissenschaft. Hier waren Frauen durchaus präsent, so nahm Heide Berndt zum Beispiel eine wichtige Rolle in den Anfängen der Debatte um die neuen Stadtquartiere ein. Deshalb kommen in vorliegender Arbeit Architekten, Planer, Städtebauer und SozialwissenschaftlerInnen vor.

³ Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter (2004). Stadtsoziologie. Eine Einführung, Frankfurt. S.12.

industriellen Entwicklung⁴, die wenige Jahrzehnte später auf Kontinentaleuropa übergriff. Die Städte Mitteleuropas sollten so ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nachhaltig geprägt werden, während in England schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein enormes Wachstum der Städte einsetzte. Manchester zum Beispiel wuchs in einem knappen Jahrhundert bis 1860 von 12.000 auf 400.000 BewohnerInnen an und London war 1851 mit 2,5 Millionen EinwohnerInnen die größte Stadt die bis dato je existiert hatte.⁵ Da die Altstädte durch Stadtmauern und alte Gebäudesubstanz baulich beschränkt waren, kam es zu sehr hohen Nutzerdichten. Friedrich Engels beziffert in seinen Reportagen die Bevölkerungsdichte in manchen englischen Arbeiterbezirken, wie zum Beispiel in White Chapel, mit 12.000 BewohnerInnen auf einem Quadrat mit 400 Yard Seitenlänge. Umgerechnet entspricht das einer Bevölkerungsdichte von ungefähr 100.000 BewohnerInnen pro Quadratkilometer – und das bei einer überwiegend niedrigen Bebauungshöhe von maximal vier bis sechs Stockwerken.⁶ Diese extrem hohen Dichten waren ein Argument, warum das Bürgertum bereits zu dieser Zeit in die Vorstädte zu fliehen begann.

Die mittelalterliche Stadt konnte mit ihren engen Gassen ihre Aufgabe als prestigeträchtiges Zentrum mit Kirche, Palais und Monumentalbauten nicht mehr erfüllen, da sie durch den Zuwanderungsdruck vor einem Kollaps stand. Zurück blieben die ArbeiterInnen in Quartieren zweifelhafter Qualität. Die liberale Stadt vernichtete somit die traditionelle Stellung der vorindustriellen, europäischen Stadt als Zentrum hoher sozialer Schichten wie des Bürgertums und der angesehenen Handwerker. Die besonderen Privilegien der Städte in ökonomischer, rechtlicher und politischer Hinsicht lösten sich gemeinsam mit der feudalen Gesellschaftsordnung auf.⁷ Soziale Disparitäten innerhalb der Städte verschärften sich zunehmend. Die Wohnungsknappheit wurde durch den explosionsartigen Zuzug und die hohe

⁴ Benevolo, Leonardo (1971). Die sozialen Ursprünge des modernen Städtebaus. Lehren von gestern - Forderungen für morgen, Gütersloh. S.15-20.

⁵ Benevolo, Leonardo (2007). Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main. S.781.

⁶ Engels, Friedrich (1845). Die Lage der arbeitenden Klasse in England. Nach eigener Anschauung und authentischen Quellen. Herausgegeben von: Kumpmann, Walter (1973). München. S.47. Zum Vergleich: Wien hat eine Bevölkerungsdichte von etwas mehr als 4.000 Ew/km² und das vergleichsweise dicht bebaute Monaco beherbergt 16.000 Ew./km².

⁷ Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter (1987). Neue Urbanität, Frankfurt am Main. S.105.

Fertilitätsrate der jungen Stadtbevölkerung verstärkt.⁸ Von dem Wohnungselend waren vor allem wenig qualifizierte Zuwanderer betroffen, die kaum Chancen jenseits der Ausübung von Hilfsarbeiterdiensten oder zeitlich befristeten Beschäftigungsverhältnissen hatten.

1.1.2 Das Bild der liberalen Stadt – frühe Sozialreportagen

„Und wendet er sein Auge von diesen Beschäftigungen zu den Häusern selbst, so wird der Anblick sein äußerstes Erstaunen hervorrufen. Hinfällige Holzgalerien, [...] aus denen man auf den Schlamm hinab blicken kann, zerbrochene und zusammen geklebte Fenster [...]; Zimmer die so klein, so schmutzig, so dumpf sind, dass die Luft darin sogar für den Koth und Moder, den sie beherbergen, zu verdorben erscheinen könnte; hölzerne Gemächer, über den Schlamm hinausgebaut, und beständig drohend, in ihn hinabzustürzen [...]; ekelhaft-beschmierte Mauern und zerfallende Fundamente; jedes abstoßende Merkmal der Armuth, jede widerliche Spur von Schmutz, Fäulnis und Unrath [...]. Die Magazine auf der Jakobs-Insel sind leer und abgedeckt; die Mauern zerbröckeln; die Fenster sind keine Fenster mehr; die Thüren fallen auf die Straße; die Schornsteine sind geschwärzt, geben aber keinen Rauch mehr.“⁹

Diese Beschreibung Londons durch den sozial engagierten Autor Charles Dickens in seinem Buch *Oliver Twist*, das zwischen 1837 und 1839 in Episoden erschien, steht exemplarisch für den Zustand der liberalen, industriellen Stadt – ein scheinbar regelloser Raum, der nur zum weiteren Elend seiner Bevölkerung beitrug. Die buchstäbliche Entdeckung dieses Elends im Laufe des 19. Jahrhunderts änderte die Sicht auf die Stadt beträchtlich. Wurden Armut, Krankheit und schlechte Wohnunterkünfte durch die Geschichte bis ins 19. Jahrhundert zwar beschrieben, aber gleichzeitig als gegeben hingenommen, wandelte sich der Ton der Stadtbeschreibungen nachhaltig.¹⁰

Neben dem literarischen Werk von Charles Dickens dokumentierten auch andere Sozialreportagen aus dieser Zeit den Lebensstil der Arbeiterschichten in den großen Städten Europas. Diese Darstellungen weckten das Interesse der Bevölkerung an den

⁸ Häußermann; Siebel (2004) S.21.

⁹ Dickens, Charles (1844). *Oliver Twist*. Übersetzung von Eduard Bauernfeld. Kapitel 50. In: Schwarz, Werner; Szeless, Margarethe; Wögenstein, Lisa (Hg.) (2007). *Ganz Unten. Die Entdeckung des Elends* – Wien, Berlin, London, Paris, New York. Wien.

¹⁰ Benevolo (1971) S.44.

sozialen Missständen innerhalb der Großstädte und können durchaus als frühe Vorläufer der sozialwissenschaftlichen Feldforschung bezeichnet werden. Beispiele dafür sind Friedrich Engels¹¹ oder Viktor Adler¹². Engels recherchierte für seine Arbeit in England, Adler schrieb über das Dasein der tschechischen ZiegelerbeiterInnen in Wien-Simmering. Neben dem eindringlichen Ton ihrer Schilderungen sind ihnen die Hinweise auf die untragbaren sozialen Zustände gemein, in der Hoffnung, sie durch diese Art der Bewusstseinsbildung nachhaltig zu verbessern. Die Erkenntnis, dass der Lebensstandard der ArbeiterInnen schlechter war als er hätte sein dürfen, war neu in der Geschichte des Umgangs mit der namenlosen, arbeitenden Masse und führte in weiterer Folge zu den sozialen Umwälzungen des 19. Jahrhunderts, die die gesamte Gesellschaftsordnung in Frage stellten. Eine Folge dieser ‚Entdeckung des Elends‘ war die Suche nach den Ursachen, die dieses erst ausgelöst hatten. Friedrich Engels (1820-1895), Sohn eines reichen deutschen Fabrikanten, fand durch seine Dokumentation der Lebensumstände der ‚arbeitenden Klasse‘ in den größten englischen Städten (u.a. London, Manchester, Leeds) eine Erklärung. Seiner Meinung nach war die Industrialisierung – gekoppelt mit dem zügellosen Kapitalismus – hauptverantwortlich für das Elend der Massen. Engels machte seine Beobachtungen vor allem am Beispiel der Industriestadt Manchesters fest.¹³ Die nachverdichtende Verbauung des Altbestands, die Vermietung völlig unzureichender Baracken und die hohen Mietzinsforderungen sah er als Symptome einer unsolidarischen Gesellschaft an, in der sich wenige Kapitalisten an der Armut der arbeitenden Klasse bereicherten. Engels bemerkte in seinen Aufzeichnungen zu diesem Umstand, dass *„die paar hundert Häuser, die dem alten Manchester angehören, [...] von ihren ursprünglichen Bewohnern längst verlassen [sind]; nur die Industrie hat sie mit Scharen von Arbeitern vollgepfropft“*.¹⁴ Die Emanzipation der ländlichen Bevölkerung aus der Leibeigenschaft sah Engels somit in ihrem Beginn schon wieder als stark gefährdet. Er war der Überzeugung, dass der Arbeiter in der Stadt ein selbstbestimmtes Leben führen können sollte und nicht durch die modernen

¹¹ Engels (1845).

¹² Viktor Adler (1888). Die Lage der Ziegelerbeiter. Wien.

¹³ Engels (1845) S.73.

¹⁴ Ebd. S.73.

Massenproduktionsweisen erneut zu einem fremdbestimmten Objekt degradiert werden dürfte, dessen Arbeitskraft von alleiniger Bedeutung war. Genau diese Entwicklung beobachtete er aber, denn die städtische Misere und das Elend der darin hausenden Bevölkerung hätte eine Industrie heraufbeschworen „die ohne diese Arbeiter, ohne die Armut und Knechtschaft dieser Arbeiter nicht hätte leben können.“¹⁵



Abb.1: Gustav Doré (1872) Straßenszene auf der Dudley Street in London.

¹⁵ Engels (1845) S.73.

1.1.3 Stadtentwicklung nach 1848 – die post-liberale Stadt

Durch die gesellschaftlichen Verschiebungen im Laufe des 19. Jahrhunderts kam es auch im Stadtbild zu großen Veränderungen. Mit der bürgerlichen Revolution von 1848 wurde die liberale Stadt von der post-liberalen¹⁶ abgelöst. Während die Sozialisten¹⁷ erst die Produktionsverhältnisse ändern und die ArbeiterInnen nachhaltig aus ihrer Lohnabhängigkeit befreien wollten, um sich später anderen Bereichen zuzuwenden, entwickelte die Bourgeoisie städtebauliche Planungsmodelle, liberalisierte das Bodenrecht und ließ erstmals auch Enteignung – bei Entschädigung – für bauliche Maßnahmen von übergeordnetem gesellschaftlichen Interesse zu.¹⁸ Aufgrund des nun liberaleren Bodenrechts nach der Revolution musste sich die Stadtplanung vermehrt mit kleineren Grundbesitzern auseinander setzen. Es kam zwar zu Interessenskonflikten, auf der anderen Seite war das Recht auf privates Eigentum eines der wichtigsten erreichten Ziele der Revolution. So begannen sich diese (privaten) Partikularinteressen im Stadtbild immer stärker abzubilden und eine einheitliche Entwicklung von Stadtgebieten, die ein Mindestmaß an Infrastruktur hätte gewähren können, wurde immer schwieriger.¹⁹

Das Modell der post-liberalen Stadt zeichnete sich durch die Regulierung des vor der Revolution uneingeschränkten Handlungsspielraums der Investoren, Unternehmer und Grundbesitzer aus. Die Verfügungsgewalt der öffentlichen Hand einerseits, und die der privaten Eigentümer andererseits, wurde gegenseitig respektiert, war aber meist durch das Finden eines kleinsten gemeinsamen Nenners bestimmt. So wurde zwar ein Mindestmaß an Raum für Verwaltung und nötiger Infrastruktur durchgesetzt²⁰, von einheitlicher Stadtplanung konnte allerdings nicht gesprochen werden. Zu groß war das Gewinndenken der Investoren, besonders auf Kosten der ArbeiterInnen und der ärmsten Bevölkerung.

¹⁶ Benevolo, Leonardo (1998). Die Stadt in der europäischen Geschichte, München. S.196.

¹⁷ Karl Marx und Friedrich Engels veröffentlichten 1848 ihr „*Manifest der kommunistischen Partei*“.

¹⁸ Schäfers, Bernhard (2006). Stadtsoziologie. Stadtentwicklung und Theorien - Grundlagen und Praxisfelder, Wiesbaden. S.53.

¹⁹ Banik-Schweitzer, Renate (1999). Städtebauliche Visionen, Pläne und Projekte 1890-1937, in: Blau, Eve [Hg.]. Mythos Großstadt, München [u.a.]. S.59.

²⁰ Benevolo (2007) S.813.

Zwischen 1850 und 1870 gab es zwei Möglichkeiten um der Durchsetzung von Einzelinteressen am Bausektor zumindest ansatzweise entgegen zu wirken. Beiden Varianten war der oberste Planungsanspruch gemeinsam, möglichst viel vermietbaren Raum zu schaffen. Ein Anspruch, den auch die Verwaltungsorgane begrüßten, da die privaten Grundbesitzer die wichtigsten Steuerzahler waren. So sollte die zu bebauende Fläche maximiert und die steuerarme öffentliche Fläche minimiert werden, ohne Rücksicht auf die Lebensqualität der zukünftigen BewohnerInnen zu nehmen.²¹ Erstens konnten die planenden Investoren Grundstücke zusammenkaufen um später für ein gewisses Areal einen allgemeinen Plan zu entwerfen – ein Verfahren, das sehr an das feudale Gesellschaftsmodell erinnert und dominierte. Zweitens gab es die Möglichkeit der Erlassung allgemeiner Richtlinien durch die Stadt oder ein anderes Verwaltungsorgan. Innerhalb der vorgegebenen Bebauungsregeln wie Bebauungshöhe, -dichte und anderen Festsetzungen konnten Private und Investoren ihre Vorstellungen meist innerhalb eines streng orthogonalen Rasters verwirklichen.

Diese orthogonalen Stadtstrukturen sind in manchen europäischen Städten oder Stadtteilen bis heute bestimmend, wie in Barcelona, oder wie in den Zinskasernenvierteln von Berlin und Wien, wo in den ehemaligen Vororten Zinskasernen bis heute als Relikte der kapitalistischen Gründerzeit stehen. Bis zum ersten Weltkrieg lebten vier Fünftel der Wiener StadtbewohnerInnen in diesen ärmlichen Wohnhäusern, die laut der Wiener Bauordnung bis zu 85% der Grundstücksfläche einnehmen durften.²² Nach außen hin imitierten sie die prachtvollen Fassaden der Ringstrassenarchitektur, bautechnisch jedoch waren sie minderwertig ausgeführt. Der hohe Verbauungsgrad verhinderte sowohl ausreichende Belichtung als auch Belüftung und so beherbergten die Zinskasernen Mieter, Untermieter und „Bettgeher“²³ in qualitativ schlechten Kleinstwohnungen ohne

²¹ Banik-Schweitzer (1999) S.59.

²² Marchart, Peter (1984). Wohnbau in Wien. 1923-1983, Wien. S.23.

²³ „Bettgeher“ waren meist (junge) Arbeiter, die sich in ein Bett einmieteten. Je nachdem ob die Vermieter Nacht- oder Tagarbeiten nachgingen, konnten sie die andere Hälfte des Tages ihr Bett an jemand anderen vermieten. Dementsprechend kam es zu einer hohen Nutzerdichte einzelner Wohnungen.

ausreichende hygienische Infrastruktur.²⁴ Die Diskrepanz zwischen Außenwirkung und Raumqualität, zwischen der imitierten Ringstrassenfassadenpracht und den versteckten, ärmlichsten Wohnräumen, war ein Anlass für den Wiener Architekten Adolf Loos (1870-1933) in seinem vielbeachteten Artikel *Ornament und Verbrechen* (1908) über das Ornament als „vergeudete Arbeitskraft“²⁵ zu schreiben. Das Zitat des Chicagoer Architekten Louis Sullivan „*form follows function*“²⁶ aus den späten 1890er Jahren wurde somit schon einige Jahre vor seiner architektonischen Institutionalisierung, nämlich als eine Art Motto des Funktionalismus der 1930er Jahre, in die architekturtheoretische und städtebauliche Debatte eingebracht.

1.1.4 Die Wohnungsfrage und das Elend der Massen

Die Wohnsituation besserte sich in der post-liberalen Stadt kaum. Im Gegenteil, oft verschlechterte sich das Wohnungselend in den großen Städten zusehends, vor allem da die Zuwandererströme nicht versiegten. So verdoppelte sich zum Beispiel in Deutschland der Anteil an StadtbewohnerInnen zwischen 1871 und 1910 von 36% auf 60% und gleichzeitig vervierfachte sich der Anteil der GroßstadtbewohnerInnen von 4,8% auf 21,3%.²⁷ Wien erreichte 1910 seine höchste Einwohnerzahl mit über zwei Millionen BewohnerInnen und hatte sich somit seit 1800 fast verzehnfacht. Manche deutsche Städte, wie zum Beispiel Essen, hatten sich im Laufe des 19. Jahrhunderts sogar ver Hundertfacht.²⁸

Die Wohnsituation war für den größten Teil der Stadtbevölkerung von räumlicher Enge, desolater Bausubstanz und fehlender Hygiene geprägt. Die Frage nach dem Zugang zu Wohnraum war somit eine zutiefst soziale, denn während die Bourgeoisie

²⁴ Maderthaner, Wolfgang (2006). Von der Zeit um 1860 bis zum Jahr 1945. Metropole, in: Csendes, Peter; Oppl, Ferdinand (Hg.). Wien, [u.a.]. S.190.

²⁵ Loos, Adolf (1908). Ornament und Verbrechen, in: Opel, Adolf (Hg.) (2010). Adolf Loos Gesammelte Schriften, Wien. S.368.

²⁶ Das Zitat wird dem amerikanischen Architekten Louis Sullivan (1856-1924) zugeschrieben, obwohl es auch von seinem Büropartner Dankmar Adler stammen könnte (Schäfers, 2003: 92). In weiterer Folge wurde das Credo „*form follows function*“ zum Programm der Funktionalisten aller Disziplinen – von der Architektur bis zur Politikwissenschaft.

²⁷ Häußermann; Siebel (1987) S.24.

²⁸ Essen wuchs von 1800 bis 1910 von 4.000 auf 443.000 Einwohner. Schäfers, Bernhard (2006). Stadtsoziologie. Stadtentwicklung und Theorien - Grundlagen und Praxisfelder, Wiesbaden. S.61.

in großzügigen Stadthäusern residierte, hauste die arbeitende Klasse dicht gedrängt in Zinskasernen. Darum setzten die meisten sozialreformerische Ideen bis ins 20. Jahrhundert beim Wohnraum an (zum Beispiel das ‚Rote Wien‘), denn in der Verfügbarkeit oder Unzugänglichkeit von hygienischen Wohnbedingungen manifestierte sich die Lage der Arbeiterschaft. Wenn also über die ‚Wohnungsfrage‘ des 19. Jahrhunderts geschrieben wurde, war immer die Problematik der ‚Arbeiterwohnungsfrage‘ gemeint.

Drei Faktoren beeinflussten die Wohnungsnot besonders: Die Mobilität der Arbeiterklasse, die beengten Wohnverhältnisse und die hohen, politisch nicht regulierten Wohnungskosten.

Die Mobilität war in der Phase der Hochindustrialisierung dreimal größer als sie heutzutage ist, wobei neben der städtischen Zu- und Abwanderung auch die Binnenbewegungen innerhalb der Quartiere berücksichtigt werden müssen. Diese Bewegungen waren saisonal abhängig, wodurch die Situation zusätzlich verschärft wurde. Betroffen waren vor allem gesellschaftlich schwache Gruppen, besonders häufig junge Männer. Mit der Familiengründung stieg auch die Sesshaftigkeit sprunghaft an.²⁹

Die Geschoßflächenzahl³⁰ war meist sehr hoch. In Wien betrug sie um die Jahrhundertwende vom 19. zum 20. Jahrhundert teilweise über 3,5 und erinnert an die Beschreibungen der dichten Arbeiterbezirke von Engels in den Industriestädten Englands. Diese hohe Wohndichte ist angesichts des damaligen Standes der Technik und der Art der Bebauung ein Indikator für unzumutbare Wohnverhältnisse. Einerseits weil die StadtbewohnerInnen gezwungen waren in überbelegten Wohnhäusern vom Keller bis ins Dachgeschoß zu hausen und andererseits weil die meisten Städte infrastrukturell von den hygienischen Anforderungen der Massen überfordert waren. So konnten sich Krankheiten wie zum Beispiel Cholera, Typhus und Tuberkulose („Wiener Krankheit“) leicht ausbreiten und schnell zu Epidemien

²⁹ Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter (2000). Soziologie des Wohnens. Eine Einführung in Wandel und Ausdifferenzierung des Wohnens, Weinheim [u.a.] S.62f.

³⁰ Die Geschoßflächenzahl (GFZ) gibt das Verhältnis der Bruttogeschoßfläche (Wohnfläche inklusive Erschließung und Mauern) aller Vollgeschoße eines Gebäudes zur Grundstücksfläche an. Das heißt, ein Grundstück von 1000m² muss mit einem Gebäude von 3500m² Bruttofläche bebaut sein um eine GFZ von 3,5 zu erhalten.

anwachsen.³¹ Diese waren allerdings auch der Anstoß für die ersten Stadtplanungsbestrebungen, da nicht einmal mehr die vermögende Klasse vor Ansteckung geschützt war. So

„befiel ein allgemeiner Schrecken die Bourgeoisie [...]; man erinnerte sich auf einmal der ungesunden Wohnungen der Armut, und zitterte bei der Gewißheit, daß jedes dieser schlechten Viertel ein Zentrum für die Seuche bilden würde, von wo aus sie ihre Verwüstungen nach allen Richtungen in die Wohnsitze der besitzenden Klasse ausbreite.“³²

Die großen Choleraepidemien in England in den 1830er Jahren waren der Grund für erste städtehygienische Überlegungen³³, wenn auch die wirklich intensive Auseinandersetzung mit dem Lebensraum Stadt erst Ende des 19. Jahrhunderts passierte.

Zu der Mobilität und der hohen Wohndichte kamen noch verhältnismäßig hohe Wohnungskosten dazu. Die Löhne der ArbeiterInnen waren an einem absoluten Existenzminimum angesiedelt und da bereits notwendige Lebensmittel die Hälfte bis zu zwei Drittel eines Haushaltseinkommens aufbrauchten, blieb der finanzielle Spielraum für Wohnraum demnach ziemlich gering.³⁴ So kam es oftmals zu Überbelegung, denn vor allem in kinderreichen Familien war das ein Grund für die Aufnahme von ‚Bettgehern‘ – ein Umstand, der das Bürgertum immer wieder auf den Moralverfall der Arbeiterschicht hinweisen ließ. Diese Form des Untermietens war eher die Regel denn die Ausnahme, dementsprechend gab es innerhalb der Wohnungen kaum Privatsphäre. Im Gegensatz zur bürgerlichen Wohnung war die Arbeiterwohnung kein Ort des Rückzugs – wer für sich sein wollte, musste sie verlassen.³⁵

Die angedeuteten Entwicklungen der europäischen Stadt – das Wohnungselend, das Wachstum der sozialen Disparitäten, ergänzt durch soziale Konflikte bedingt durch den Wandel einer feudalen zu einer demokratischen Gesellschaft mit einer immer

³¹ Häußermann; Siebel (2004) S45-48.

³² Engels (1845) S.84.

³³ Benevolo (1971) S.94.

³⁴ Häußerman; Siebel (2000). S.68f.

³⁵ Ebd. S.65f.

selbstbewusster auftretenden Arbeiterklasse, die kapitalistischen Produktionsverhältnisse und das unkontrollierte Wachstum der Städte – verstärkten den „*Wunsch nach Bändigung des modernen ‚Chaos‘*“.³⁶ Der Modernisierungs- und Wachstumsprozess in der liberalen beziehungsweise der post-liberalen Stadt war dabei Vertretern aller politischer Ideologien suspekt.³⁷ Das konservative Lager, dessen Vertreter durchaus vom ungebremsten Zuzug und dem daraus resultierenden Überangebot an billigen Arbeitskräften profitierte, verurteilte den ‚Moloch Großstadt‘ und löste eine erste Stadtflucht in die vermeintlich bessere Stadtrand-Lagen aus, um die Stadt den ArbeiterInnen zu überlassen. Das sozialistische Lager beklagte, dass die Stadt scheinbar ihre Funktion als Ort der Emanzipation aufgegeben hatte und machte ausschließlich den ungebremsten Kapitalismus für das Elend in den Städten verantwortlich. Auch wenn die Blickwinkel unterschiedlich waren, so hatten beide großen politischen Lager eigentlich die Deurbanisierung beziehungsweise die Auflösung der Großstadt als Ziel. Dieser Zugang wurde in weiterer Folge zum Beispiel in der Sowjetunion verfolgt.

1.1.5 Städtebau als Instrument der Machtdemonstration

Sozialpolitische Initiativen einer regulierten Stadtentwicklung blieben in der post-liberalen Stadt weitgehend aus. Nicht städtebauliche Projekte, die Antworten auf die elende Wohnsituation der Massen hätten bringen können, standen im Mittelpunkt, sondern prestigeträchtige Prunkbauten, die die Macht der Herrscher demonstrieren sollten.

Nicht umsonst bezeichnete der Soziologe Walter Siebel die europäische Stadtgeschichte trotz aller Widrigkeiten, mit denen sich die StadtbewohnerInnen arrangieren mussten, als Emanzipationsgeschichte. In den Anfängen war die Stadt der Raum, der Schutz vor Naturgewalten und Willkür der Feudalherren versprach. Ökonomisch betrachtet wurde hier die in sich geschlossene Hauswirtschaft gegen den freien Markt getauscht und in weiterer Folge der Kapitalismus erfunden. Die Stadt

³⁶ Banik-Schweitzer (1999) S.60.

³⁷ Ebd. S.61.

beinhaltete jeher das Versprechen auf ein besseres Leben jenseits der engen Dorfgemeinschaft und stellte so ihren BewohnerInnen die Befreiung aus sozialen, politischen und ökonomischen Abhängigkeiten in Aussicht – zumindest solange, bis durch die Industrialisierung andere Abhängigkeiten, wie die der Lohnabhängigkeit, geschaffen wurden. Durch die Industrialisierung wurde die europäische Stadt dann zum Schauplatz des Wandels von einer feudalen zu einer demokratischen Gesellschaft.³⁸ Getragen wurde dieser Wandel von der Arbeiterklasse, die sich im Laufe des 19. Jahrhunderts als eigene Schicht in den Städten formierte und immer selbstbewusster auftrat. Sie entwickelte sich aus der neuangekommen, ländlich geprägten Bevölkerung, die den Großteil des Zuzugs in die Städte der Industrialisierung ausmachte und sich bald zum städtischen Proletariat wandelte. Als Angehörige eines sozial schwachen Milieus waren sie benachteiligt gegenüber der etablierten städtischen Mittelklasse des Handels, der freien Berufe und der Verwaltung. Die immer radikaler werdenden politischen Töne verschärften die Konflikte zusätzlich und mündeten in ausgedehnten Unruhen.³⁹

Die großen Revolutionen kanalisiert sich in Paris (1789, 1848), beziehungsweise in anderen europäischen Städten, und so hatte sich die Stadt vom Zentrum der Macht hin zu einem unberechenbaren Biotop entwickelt, in dem die politische Macht selbst angegriffen wurde.⁴⁰ Als Antwort auf die sozialen Spannungen reagierten die Monarchen nicht mit Lösungen, die die sozialen Missstände innerhalb der Städte hätten lindern können, sondern mit gigantischen Bauvorhaben, wie Georges-Eugène Haussmanns Boulevards durch Paris (1853) oder die Neugestaltung der Ringstrasse in Wien (1857). Die Europäischen Regenten versuchten mit ihren großmaßstäblichen Umbauten die Kontrolle über ihre Städte wieder zurück zu erhalten. Ganze Stadtviertel mussten den Projekten weichen, die neue Aufstände unterbinden sollten. Auf breiten Boulevards mit freier Schusslinie waren die Armeen den Revolutionären überlegen, denn in den kleinen Gassen der gewachsenen Stadtviertel konnten die Aufständischen gut untertauchen. Während also Haussmann im Paris der fünfziger

³⁸ Siebel, Walter (2004). Einleitung: Die europäische Stadt, in: Siebel, Walter (Hg.). Die europäische Stadt, Frankfurt am Main. S.13f.

³⁹ Blau, Eve (1999). Die Stadt als Schaustellerin: Architektur in Zentraleuropa, in: Blau, Eve (Hg.). Mythos Großstadt, München [u.a.]. S.14.

⁴⁰ Benevolo (1998) S.196.

Jahre des 19. Jahrhunderts eine der letzten radikalen Städtebauvisionen innerhalb einer bestehenden Stadt verwirklichte, mit seinen breiten Boulevards die Stadt zerteilte und sie gegen weitere Revolutionen schützen wollte⁴¹, blieb der Großteil der Stadtbevölkerung auch weiterhin der Gier der Eigentümer ausgeliefert und meist auf minderwertigen Wohnraum ohne ausreichende Infrastruktur angewiesen.

Die Missstände wurden jedoch von engagierten Literaten (London: Charles Dickens, Paris: Emile Zola), Grafikern (London: Gustave Doré), Fotografen (New York: Jacob A. Riis ‚How the other half lives‘) und Reportern (erste Sozialreportagen in Wien durch Max Winter und Emil Kläger) erkannt und aufgearbeitet, teilweise sogar kartografisiert (Charles Booth: ‚Poverty maps‘ London).⁴² Neben Friedrich Engels und Viktor Adler erkannten sie, dass die Folgen der Industrialisierung, nämlich das Elend der Massen, kein zeitgemäßer Zustand für eine fortschrittliche Industriegesellschaft wäre. Diese Erkenntnis war ausschlaggebend für die Beschäftigung mit der Verbesserung der Lebensumstände in politischer, sozialer und städtebaulicher Hinsicht. Auch die damaligen Planer und Architekten wie Otto Wagner (Wien, 1841-1918), Camillo Sitte (Wien, 1843-1903) und Ebenezer Howard (London, 1850- 1928), später dann Ludwig Hilberseimer (Karlsruhe, Chicago 1885-1967), der Schweizer Le Corbusier (1887-1965) und der italienische Futurist Antonio Sant'Elia (1888-1916) beschäftigten sich intensiv mit den Problemen der wachsenden Stadt. Das Wohnungselend zu bekämpfen und das ‚moderne Chaos‘ zu entwirren waren ihre größten Antriebsfedern. Dabei spielten die neuen Technologien und Produktionsweisen eine bestimmende Rolle. Viele dieser Ansätze haben in weiterer Folge die Stadtplanung im 20. Jahrhundert, teilweise bis heute, stark beeinflusst und nachhaltig geprägt.

⁴¹ Giedion, Sigfried (2000 (1976)). Raum, Zeit, Architektur. Die Entstehung einer neuen Tradition, Basel [u.a.]. S.447.

⁴² Schwarz, Werner; Szeless, Margarethe; Wögenstein, Lisa (Hg.) (2007). Ganz Untern. Die Entdeckung des Elends – Wien, Berlin, London, Paris, New York. Ausstellungskatalog Wien Museum (Ausstellung: 14.Juni bis 28.Oktober 2007). Wien.

1.2 Städteplanung und Fordismus

Die Modernisierungswelle innerhalb der Architektur und des Städtebaus im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts war vom Aufkommen der fordistischen Produktionsweise wesentlich beeinflusst. Die Architekten waren fasziniert vom technischen Fortschritt und dem ökonomisch effizienten, präzisen und schnellen Fertigungsprozess einzelner Produkte. Die Begeisterung rührte einerseits von der genauen Berechnung der Produktionsschritte und jedes Handgriffes der ArbeiterInnen und andererseits von den Möglichkeiten, die sich aus vorgefertigten Bauteilen ergeben würden. Wohnungen könnten in der Vorstellung der Architekten in Zukunft wie Autos vorgefertigt und massentauglich günstig verkauft werden.

Unter ‚Fordismus‘ wird einerseits die Etablierung der Massenproduktion und andererseits die durch sie verursachte Massenkonsumation verstanden, die in weiterer Folge in alle gesellschaftlichen Bereiche ausstrahlte und das Konsumverhalten neu prägte. Erst durch die Arbeitsteiligkeit bei der Erzeugung und dem Entkoppeln von Produktions- und Lebensraum – welche während des Feudalismus räumlich eng verknüpft und untrennbar verbunden waren – konnten Massenkonsumgüter überhaupt erst erzeugt werden, die einen allgemeinen Wohlstand sichern sollten.⁴³ Die Massenproduktion ermöglichte erst das Fließband, dessen Erfindung oft fälschlicherweise Henry Ford zugeschrieben wird, obwohl es schon im 19. Jahrhundert in den großen Schlachtbetrieben von Cincinnati und Chicago in Verwendung war. Die unumstrittene Leistung Fords war jedoch, die Zugänglichkeit zu Luxusgütern wie dem des Autos zu ermöglichen, und diese Luxusgüter zu Gebrauchsgegenständen für jeden zu machen. Bereits 1914 verließ das erste seriell erzeugte T-Modell von Ford die Fabrik und begründete somit das Zeitalter des Massenkonsums.⁴⁴

Zeitlich eng verbunden mit Henry Fords Ideen sind außerdem jene von Frederick Taylor.⁴⁵ Taylor war ein amerikanischer Ingenieur, der sich ebenfalls mit Rationalität

⁴³ Häußermann, Hartmut; Läßle, Dieter; Siebel, Walter (2008). Stadtpolitik, Frankfurt am Main. S.135.

⁴⁴ Giedion, Sigfried (1982). Die Herrschaft der Mechanisierung. Ein Beitrag zur anonymen Geschichte, Frankfurt am Main. S.140f.

⁴⁵ Ebd. S.142.

und Schnelligkeit von Produktionsprozessen auseinandersetzte. Mit seinen Stoppuhr-Versuchen, in denen er versuchte die nötige Dauer von Handgriffen innerhalb eines Produktherstellungszyklus festzustellen und in weiterer Folge zu verbessern, erlangte er Berühmtheit. Beide vertraten den Ansatz, dass sich nicht der Mindestlohn, sondern erst eine höhere Entlohnung positiv auf das Unternehmen auswirken und den Gewinn steigern würde; einerseits wegen der höheren Motivation und Loyalität und andererseits, weil sich somit auch einfache ArbeiterInnen die neuen Produkte leisten könnten.⁴⁶

Diese neuartige Produktionsweise, die Hand in Hand mit einer neuen Lebensweise ging und von Theodor Adorno als „*Autoreligion, mit Ford für Lord und dem Zeichen des Modell T für das des Kreuzes*“⁴⁷ bezeichnet wurde, beeinflusste auch die Architekten und Städteplaner dieser Zeit nachhaltig. Die Hoffnung, analog zur Konsumgüterproduktion für jedermann leistbares Wohnen unter hygienischen Bedingungen herzustellen, wurde dank der Massenproduktion realistisch. Nicht mehr aufwändige, langwierige und teure Handarbeit sollte die Baustellen der Zukunft bestimmen, sondern vorgefertigte Elemente, die günstig und in großer Stückzahl schnell und ökonomisch effizient zu neuem Wohnraum zusammengefügt würden. Die fordistische Produktion und Organisation ging somit für die (westliche) Gesellschaft mit der Idee des materiellen Wohlstands ‚für alle‘ einher. Außerdem bestand die Hoffnung, in einem politisch radikalisierten Europa, geprägt von Arbeiteraufständen und der Einforderung von Mitsprache an politischen Entscheidungsprozessen, mit Hilfe der rationalen Technik soziale Unterschiede zu überwinden. In dieser Aufbruchstimmung entstand eine moderne, progressive und emanzipierte Architekturavantgarde, die die scheinbare Möglichkeit zur Umgestaltung von Gesellschaft nützen wollte. Eine Avantgarde, die vor allem in Mitteleuropa und Russland nach den Schrecken des 1. Weltkriegs die Zerstörung produktiv nutzen wollte, um mit den modernen technologischen Möglichkeiten eine geeignete Umwelt für eine neue, vereinte und friedvolle Gesellschaft zu schaffen.

⁴⁶ Giedion (1982) S.142.

⁴⁷ Adorno, Theodor (1951). Aldous Huxley und die Utopie. In: Adorno, Theodor (Hg.) (1955). Prismen. Kulturkritik und Gesellschaft, Berlin, Frankfurt am Main. S.121.

„Chaos ist der natürliche Lieblingszustand von Menschen, die in einer festgefügtten Gesellschaft nicht den Raum finden, den sie beanspruchen, den angeforderten Platz nicht ohne weiteres zugewiesen bekommen und daher ein Provisorium anstreben. Wir haben deshalb ein Interesse daran, unser Zeitalter als ein derartiges Provisorium anzusehen und arbeiten dementsprechend. Die Folgen des Krieges, eine Verschiebung von Machtverhältnissen nationaler und sozialer Art, waren keineswegs durchaus schädliche, da ja auch die bis dahin existierenden zeitlich bedingt, für uns zufällige, durch keinerlei Logik bestimmt waren. Wir wollen lieber sagen, daß diese Verschiebung nützlich war (schon als Tatsache, daß eine Verschiebung überhaupt möglich war), und finden es lediglich bedauerlich, daß Kriege notwendig sind, um derartige Verschiebungen möglich zu machen.“⁴⁸

Die Idee der ‚Planbarkeit von Gesellschaft‘ und die damit scheinbar einhergehende Möglichkeit glücklichere und zufriedener Menschen zu ‚produzieren‘ war eine der großen Triebfedern der architektonischen und städtebaulichen Überlegungen Anfang des 20. Jahrhunderts. Das Zusammenspiel von Architektur, Politik und Gesellschaft wurde ein immer engeres. Mit Hilfe der Architektur sollten neue, universelle Lebensstile definiert und verwirklicht werden – ganz im Sinne der ‚sozialen Ingenieurtätigkeit‘ Le Corbusiers. Als einer der ersten sah der Schweizer Architekt den Einfluss, den die fordistische Produktionsweise auf die Architektur und das Baugewerbe noch ausüben werde. Schon 1922 schrieb er über ‚das Haus‘ als ‚Maschine zum Wohnen‘, das folgerichtig wie eine technische Maschine in einer Fabrik erzeugt werden müsse.

„Der Krieg hat die Schläfer wachgerüttelt. Man sprach vom Taylorsystem. Man wandte es an. Die Unternehmer kauften wohldurchdachte, ausdauernd und rasch arbeitende Maschinen. Werden die Bauplätze demnächst Fabriken werden? Man spricht von Häusern, die man an einem Tag aus flüssigen Beton gießt, ähnlich wie man Flaschen füllt.“⁴⁹

Die beginnende Massenproduktion machte auch vor der Architektur nicht Halt. Mit den neuen Materialien der Moderne wie Beton, Glas und Stahl eröffneten sich ungeahnte Möglichkeiten. Die Pre-Fabrikation von einzelnen Bauelementen barg die Möglichkeit, die Visionen von Wohnmaschinen und Stadtutopien einer ganzen

⁴⁸ Frank, Josef (1931). *Architektur als Symbol*. Wien. (neu herausgegeben von: Czech, Hermann (1981), Wien.).S.3.

⁴⁹ Le Corbusier (1963 (1922)) S.171.

Architektengeneration in einem überblickbaren Zeitraum Wirklichkeit werden zu lassen.

„Im Bereich des Bauens hat man begonnen, Einzelteile serienmäßig herzustellen; man hat unter dem Druck neuer wirtschaftlicher Notwendigkeiten Einzel- und Großelemente geschaffen; es sind in Hinsicht auf die Einzelteile wie auf den Zusammenbau überzeugende Leistungen erreicht worden.“⁵⁰

Mit Hilfe der neuen bautechnischen Möglichkeiten sollte das optimale Umfeld für die scheinbar zukunftssträchtige Lebensweise geschaffen werden, die sich durch eine Standardisierung der Lebensstile und der Konsumgewohnheiten bei gleichzeitiger Nivellierung der Klassenunterschiede auszeichnete. Im Zuge dieser Aufbruchsstimmung wurden Stadtmanifeste erlassen um die Leistungen der modernen Stadt fest zu schreiben, ‚Wohnmaschinen‘ entworfen und Räume soweit optimiert, dass sie auf ‚Minimalplätzen‘ ihr Auslangen finden.⁵¹ Aus diesen Überlegungen heraus wurde die Stadt in monofunktionelle Bereiche unterteilt um so eine Stadtmaschine zu generieren, die einerseits reibungslose Abläufe und gesteigerte Produktion garantierte und andererseits den fordistischen Lebensstil in Massen produzierte, der als erstrebenswert galt.

Die Trennung von Arbeits- und Lebenswelt strahlte in alle gesellschaftlichen Bereiche aus. Die Fabrik wurde zum „zentralen Taktgeber“⁵² des Tages- und Wochenrhythmus, um den sich die restliche Zeit anordnete. Le Corbusier charakterisierte den modernen Tageslauf als „produktiv, erholend, fröhlich, gesund: der Tageslauf der Menschen eines maschinellen Zeitalters in der ‚Strahlenden Stadt‘.“⁵³ Die strikte Dreiteilung des Tages in Arbeits-, Freizeit- und Ruhephasen führte zu einer Ordnung, die sich nicht mehr dem natürlichen, an der Sonne orientierten Tages- und Jahresverlauf, sondern jenen der Produktion unterordnete. Diese Emanzipation von der Natur und der Triumph, selbstbestimmt einen exakt gleichbleibenden Rhythmus

⁵⁰ Le Corbusier (1963 (1922)) S.202.

⁵¹ Eine wichtige Plattform dieser Vordenker war der CIAM (Congrès International d’Architecture Moderne), eine Plattform die 1928 gegründet wurde, um die aktuellen architektonischen und städteplanerischen Fragen und gesellschaftliche Aufgaben der Architektur zu diskutieren. Siehe dazu Kapitel 2.1.

⁵² Häußermann; Läßle; Siebel (2008) S.154.

⁵³ Le Corbusier (1935). La Ville Radieuse. Zit. nach: Hilpert, Thilo (1978). Die Funktionelle Stadt. Le Corbusiers Stadtvision, Bedingungen, Motive, Hintergründe, Braunschweig. S.276.

definieren zu können, ohne Rücksicht auf gegebene Umwelteinflüsse wie Wetter und Lichtverhältnisse nehmen zu müssen, war eine Entwicklung mit weit reichenden gesellschaftlichen Folgen. Um die Idealvorstellung der getrennten Arbeits- und Lebenswelt in einem städtebaulich-architektonischen Maßstab darzustellen galt die monofunktional gegliederte Stadt als erstrebenswert. Den Stadtfunktionen ‚Wohnen‘, ‚Arbeiten‘ und ‚Erholen‘ wurden eigene Stadtteile zugewiesen und Verkehrsachsen dienten zur Verbindung der verschiedenen Bereiche. Die Utopie der Stadtplaner und Architekten verband somit die natürlichen Qualitäten saubere Luft, sowie ausreichend Licht und Sonne mit industrieller Rationalisierung.⁵⁴ Aber nicht nur die städtische Gestalt wurde in weiterer Folge beeinflusst, auch der ganz private Lebensbereich, die Wohnung – die kleinste städtische Einheit – prägte der Fordismus nachhaltig. Einerseits drückte sich sein Einfluss in der äußeren Gestalt der Wohnform ab – in Mitteleuropa hauptsächlich in der geförderten Mietwohnung, im angloamerikanischen Raum im standardisierten Bungalow oder Reihenhaushaus. Andererseits wurde er auch im Innenraum sichtbar: Die Ausstattung des Wohnraums mit seriell hergestellten, standardisierten Einrichtungsstücken sollte die Nivellierung der Klassenunterschiede ebenso herbeiführen wie die Integration der Arbeiterfamilien im öffentlich mitfinanzierten Wohnbau.⁵⁵

Die Ambivalenz zwischen der Planung für die Gesamtgesellschaft, mit dem Hintergedanken eine bessere, zukunftsweisende Lebensumwelt zu schaffen einerseits, und der Normierung und Kontrolle des Einzelnen, der in diese ‚schöne neue Welt‘ passen musste andererseits, ist offensichtlich. Es scheinen hier zwei Extrempositionen durch, die die Architektur über große Teile des 20. Jahrhunderts begleiten – erst durch die Jahrzehnte der Moderne und in weiterer Folge durch die Jahrzehnte der totalitären Regime des 20. Jahrhunderts.

⁵⁴ Giedion (2000 (1976)) S.469.

⁵⁵ Häußermann; Läßle; Siebel (2008) S.150

1.3 Stadtutopien im 19. und 20. Jahrhundert

“Every Generation must build its own city”⁵⁶

Die Auswirkungen der Industrialisierung auf die europäische Stadt und ihre BewohnerInnen waren für viele Planende ausschlaggebend, sich mit der Frage nach den ‚Städten von morgen‘ zu beschäftigen. Zwischen dem Ende des 19. Jahrhunderts und dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurden verschiedene Konzepte und Ideen geboren. Sie waren teilweise radikal und stellten das Gesellschaftsbild auf den Kopf. Zum Teil entwarfen sie ein neues – und ihre Vorstellungen prägen den Städtebau teilweise bis heute. Die Bandbreite der Ideen für eine ‚neue Stadt‘ reichte vom Ansatz der *Gardencity* von Ebenezer Howard (1898), über Frank Lloyd Wrights aufgelöste *Broadacre City* (1932), bis hin zur Industriestadt *Cité Industrielle* (1901-1904) von Tony Garnier und der Stadtmaschine *La Citta Nuova* (1914) von Sant’Elia. Es gab punktuell verdichtete Modelle wie Le Corbusiers Scheibenstädte, seine *Ville Contemporaine* (1921), oder die klassenlose *Ville Radieuse* (1930), sowie die in Arbeits- und Wohnbereich horizontal geteilte *Hochhausstadt* (1924) von Ludwig Hilberseimer [siehe Kapitel 1.3.2 und 1.3.3]. Die wenigsten Visionen wurden in Ansätzen oder gar in ihrer Gesamtheit verwirklicht, aber die theoretischen Überlegungen der Architekten prägten den Städtebau nachhaltig.

1.3.1 Die Anfänge: Frühsozialistische Utopien

Als erste Utopisten, die nach der Französischen Revolution das neue Gesellschaftsbild der Aufklärung mit den Möglichkeiten des industriellen Fortschritts verknüpften und Gegenentwürfe zur aktuellen städtischen Lebenswelt präsentierten, gelten der Franzose Charles Fourier (1772-1837) und der Engländer Robert Owen (1771-1858). Beide vertraten frühsozialistische Ideen und hatten das Anliegen, Wohnraum, Arbeit und Kultur einheitlich in einer Gemeinschaft zu organisieren.⁵⁷

⁵⁶ Pinder David (2005). *Visions of the City*. Edinburgh. S 58.

⁵⁷ Schäfers (2006) S.65.

Der erfolgreiche Textilfabrikant Robert Owen erwarb 1799 eine Baumwollspinnerei mit einer dazugehörigen Arbeitergemeinde im New Lanark (Schottland) um dort erstmals seine Ideen von einer klassenlosen Gesellschaft zu testen. In diesem Betrieb konnte er seine Vorstellungen von höherer Entlohnung, verkürzten Arbeitszeiten und menschenwürdigen Wohnungen praktisch umsetzen. Owens theoretische Überlegungen gingen über diese praktischen Neuerungen jedoch weit hinaus und waren stark von seiner Biographie beeinflusst. So musste er sich selbst bereits mit zehn Jahren in London als Handlungsgehilfe durchschlagen, um Jahrzehnte später als erfolgreicher ‚self-made-man‘ zu gelten. Owen hatte durch seine Lebensgeschichte beobachten können, dass Erfolg weniger mit Fleiß, denn mit der sozialen Herkunft zusammenhing.⁵⁸ Aus diesem Grund war es ihm ein Anliegen, die Lebensbedingungen seiner ArbeiterInnen nicht nur zu verbessern, sondern vielmehr das Milieu zu fördern, in dem ihre Nachkommen aufwuchsen. Nur durch ausreichende Bildung – so Owens Umkehrschluss aus seinen eigenen Erfahrungen – hätten Kinder und Jugendliche in weiterer Folge echte Wahlfreiheit und könnten sich aus ihrem Arbeiterdasein befreien. Owen glaubte an die grenzenlose Entwicklungsmöglichkeit jedes Menschen, soweit die Rahmenbedingungen hergestellt wären.⁵⁹ Diese Annahme prägte seine utopischen *Villages of Harmony* so stark, dass er die Kinder möglichst bald dem Einfluss ihrer Eltern entzogen hätte um selbst über ihre Ausbildung wachen zu können. Mit drei Jahren kämen die Kinder in eine Grundschule, wohnten in einem eigenen Bereich mit anderen Kindern und müssten bis zum Alter von zehn Jahren keinerlei körperlicher Arbeit nachgehen. Die Anlage der *Villages of Harmony* war für Gemeinden von maximal 1500 EinwohnerInnen gedacht und sollte auf einem quadratischen Grundstück errichtet werden. An drei von vier Seiten befanden sich in reihenhausartiger Verbauung die Wohnungen der Arbeiterfamilien, mit genügend Platz für ein Ehepaar und zwei Kindern unter drei Jahren, und die vierte Seite bildete den Kindertrakt. Der in der Mitte entstehende Platz war Gemeinschaftseinrichtungen vorbehalten, wie zum Beispiel einer Küche mit Speisesaal, den Schulen und einer Kirche. Außerhalb des

⁵⁸ Benevolo (1971) S.50.

⁵⁹ Schumpp, Mechthild (1972). Stadt-Utopien und Gesellschaft. Der Bedeutungswandel utopischer Stadtmodelle unter sozialem Aspekt, Gütersloh. S.52.

Dorfes war Platz für die Anlage von Feldern und Produktionsstätten vorgesehen. Die Aufgabenbereiche der Erwachsenen waren ebenfalls festgelegt. Während die Männer ihrer Arbeit auf den Feldern und in der Fabrik nachgingen, konzentrierten sich die Frauen auf das reibungslose Zusammenleben der Gemeinschaft.⁶⁰ Die *Villages of Harmony* sollten als autarke Systeme funktionieren, in denen es weder ein Recht auf Eigentum noch auf individuelle Entfaltung gäbe, und innerhalb derer die Gemeinschaft immer über dem Einzelnen stünde. Robert Owen stellte seine Pläne erstmals 1817 der Grafschaft Lanark vor und konnte sie 1825 in Indiana, USA, mit 800 Freiwilligen für einige Zeit verwirklichen.⁶¹ Die Utopie scheiterte, aber als Owen 1828 gezwungen war, verarmt in seine Heimat zurück zu kehren, fand er ein Europa vor, das seine genossenschaftlichen Ideen aufgegriffen hatte und weiterverfolgte. So gilt Owen heute als Begründer der Genossenschaftsidee. Seine städtebaulichen und gesellschaftspolitischen Ideale, die für ihn unlösbar mit der wirtschaftlichen Komponente verknüpft waren, wurden jedoch ausgeblendet.⁶²

Der architektonische Entwurf der *Phalanstère* des Franzosen Charles Fourier erinnert auf den ersten Blick an die Anlagen von Robert Owen. Fouriers Zugang war jedoch stärker von einer eigens entwickelten Philosophie und einem neuen, bis ins kleinste Detail überlegten, politischen System geprägt. Seine Gedanken publizierte er anonym erstmals 1808.⁶³ Nicht die Vereinheitlichung der Gesellschaft war sein Ziel, sondern die größtmögliche Heterogenität. Fourier war ein präziser Analyst der industriellen Gesellschaft, und auch wenn er nicht an einen Klassenkampf glaubte, war für ihn doch offensichtlich, dass sich die vorherrschende Armut nicht mit der Hilfe des technischen Fortschritts von selbst lösen werde. Persönliche Entfaltung und individuelle Freiheit spielten – in Kombination mit zwischenmenschlichen Beziehungen – für ihn eine große Rolle und könnten in einer möglichst durchmischten Gesellschaft am besten ausgelebt werden.⁶⁴ Fourier definierte im

⁶⁰ Benevolo (1971) S.53-55. und Schumpp (1972) S.53f.

⁶¹ Owen erwarb 12000 Hektar Land in Amerika, das Dorf New Harmony existiert bis heute.

⁶² Benevolo (1971) S.62f.

⁶³ Ebd. S.65.

⁶⁴ Schumpp (1972) S.62.

Laufe seiner Gesellschaftsstudien 810⁶⁵ unterschiedliche Menschentypen. Aus der doppelten Anzahl der gefundenen Typen (1620 Menschen) bestand eine sogenannte ‚Phalanx‘ und für diese war auch seine *Phalanstère* geplant. Sozioökonomisch betrachtet sollten die einzelnen Gesellschaften auf der Fläche einer Quadratmeile autark produzieren können, wobei die Trennung von landwirtschaftlicher und industrieller Produktion abgeschafft werden und der Handel nicht mehr nötig sein sollte.⁶⁶ Architektonisch erinnert die *Phalanstère* ansatzweise an Versailles. Der monumentale Bau öffnete sich zu einem großen und mehreren kleinen Höfen und war über die gesamte Länge durch eine Art Laubengang verbunden. Auch hier wohnten die Eltern von den Kindern und Jugendlichen getrennt. Der mittlere Teil war dem gesellschaftlichen Leben vorbehalten, die weiter außen liegenden Flügel beherbergten die lärmintensiveren Gewerke wie jene der Tischler und der Schmiede. Dieses Modell übte einen großen Reiz auf die damalige Gesellschaft aus, immerhin gab es zwischen 1830 und 1850 knapp 50 Versuche in Russland, den USA, Frankreich und Algerien Siedlungen im Stile der *Phalanstère* zu gründen.⁶⁷

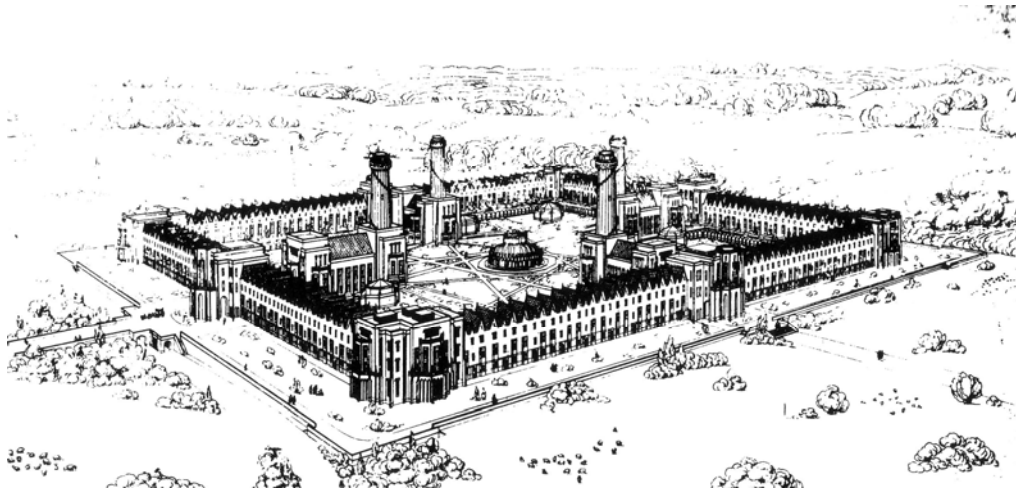


Abb.2: Robert Owen (1825) Entwurf für die Siedlung in Harmony/ Indiana.

⁶⁵ Benevolo (1971) S.67.

⁶⁶ Schumppe (1972) S.58.

⁶⁷ Benevolo (2007) S.807.

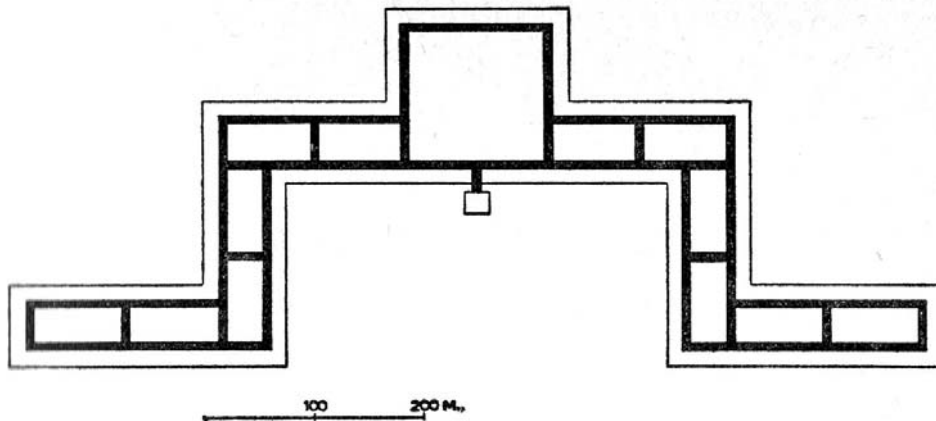


Abb.3: Charles Fourier (1841) Schematischer Grundriss der Phalanstère.

1.3.2 Von grünen Städten und Stadtmaschinen

Nach diesen ersten, frühsozialistischen Stadtutopien sollte es mehr als 60 Jahre dauern, um neue Ideen anderer Architekten aufkommen zu lassen. Da sich auch in den Jahrzehnten nach den Revolutionen in der Mitte des 19. Jahrhunderts die sozialen Missstände innerhalb der Städte nicht gebessert hatten, waren neue städtebauliche Ideen die logische Folge. Die Ausgangspunkte der verschiedenen Utopien waren sehr unterschiedlich. Zwischen der Jahrhundertwende und 1930 lassen sich jedoch zwei dominierende Konzepte festmachen, wie dem Elend der Städte begegnet werden könnte. Der erste Ansatz machte die Entkoppelung des Menschen von der Natur für die Missstände verantwortlich und versuchte, die Natur wieder in die unmittelbare Wohnumgebung zu integrieren – die Bandbreite der Vorschläge reichte von einer grünen Stadt bis hin zur Auflösung derselben. Die zweite Theorie ging davon aus, dass die Stadt wie eine Maschine funktionieren müsse und versuchte, die Wohnungsmisere technisch zu lösen, indem einzelne Stadtfunktionen wie kleine Zahnräder aufeinander abgestimmt würden.

Die Natur in das Leben der Städter zu reintegrieren war das Ziel von Ebenezer Howard's *Gardencity* (1898)⁶⁸ und Frank Lloyd Wright's *Broadacre City* (1932). Die Gartenstadt des Londoner Parlamentsstenographen Ebenezer Howard sollte eine Versöhnung von Stadt und Land bewirken, indem der enge Kontakt zur Natur gesucht, und die Siedlungen in die Landschaft gesetzt würden. Gleichzeitig sollte ein großes kulturelles, soziales und wirtschaftliches Angebot bereitgestellt werden, um die Funktion als Stadt zu gewährleisten. Die Anbindung an ein Eisenbahnnetz sollte die Erreichbarkeit der ‚Central City‘ (Howard) ermöglichen, um die die Gartenstädte wie ein Ring angeordnet wären.⁶⁹ Die Gartenstadt ist eine der erfolgreichsten Utopien des Industriezeitalters – an das Konzept angelehnte, sogenannte Gartensiedlungen wurden auch in Wien verwirklicht, zum Beispiel am Tivoli im 12. Gemeindebezirk.⁷⁰ Anders näherte sich der amerikanische Architekt Frank Lloyd Wright den Problemen des städtischen Raums. Sein Modell der *Broadacre City* aus 1932 ist das einer verschwindenden Stadt. Er war der Überzeugung, dass sich die Stadt auch ohne planerische Eingriffe auflösen werde und dass sich das städtische Modell gegen die menschlichen Bedürfnisse entwickelt habe. Das Auto sah er als demokratisches Fortbewegungsmittel an, das flächige Ansiedlungen mit niedrigen Wohndichten ermögliche. Jedem/r BewohnerIn sollte ein Morgen⁷¹ Land zur Verfügung stehen um eine individuelle Versorgung zu ermöglichen. Gleichzeitig müssten die BewohnerInnen allerdings auch in den Industrieanlagen arbeiten um industrielle Produkte zu erzeugen. Kritiker meinten, dass sich Wright nicht mit dem Problem der Machtstrukturen und Abhängigkeiten auseinandergesetzt habe, das dieses Konzept hervorrufen würde, da es wohl nur mit einer großen Anzahl Wanderarbeiter aufgehen könnte.⁷² Mit seiner Vorhersage, dass sich die Stadt in ihr Umgebungsland auflösen werde, hat Wright allerdings teilweise recht behalten, wie in den suburbanen Gebieten in ganz Amerika beobachtet werden kann.

⁶⁸ Posner, Julian (Hg.) (1968). Ebenezer Howard. Gartenstädte von morgen. Das Buch und seine Geschichte. Frankfurt am Main. Wien.

⁶⁹ Schäfers (2006) S.78.

⁷⁰ Wohnsiedlung Am Tivoli, errichtet von der Stadt Wien zwischen 1927 und 1930, Architekt: Wilhelm Peterle.

⁷¹ Ein Morgen Land war meist zwischen einem viertel und einem halben Hektar groß – also zwischen 2500m² und 5000m² - und war somit kein genormtes Flächenmaß.

⁷² Frampton, Kenneth (2001). Die Architektur der Moderne. Eine kritische Baugeschichte, Stuttgart. S.164f.

Der zweite städtebauliche Ansatz war, den technischen Fortschritt weiterzutreiben und mit seiner Hilfe Stadtmaschinen zu entwerfen. Vertreter dieser Überlegungen waren unter anderem der italienische Futurist Sant'Elia, der Schweizer Architekt Le Corbusier und der Bauhausprofessor Ludwig Hilberseimer. Die maschinengleiche *Citta Nuova* (1914) von Sant'Elia⁷³ kann als die architektonische Interpretation des Futuristischen Manifests gesehen werden. Die neuen Materialien Stahl, Beton und Glas formierten sich zu gewaltigen, maschinenähnlichen Gebäuden, die die Dynamik und die Potenz des Industriezeitalters nahezu hinausschrien. Die futuristische Stadt sollte *„einer großen, lärmenden Werft gleichen und in allen ihren Teilen flink, beweglich, dynamisch sein.“*⁷⁴ Jegliche Ornamentik war verpönt, alleine die Technik sollte für optische Reize sorgen und bei aller Begeisterung für die Zukunft der Maschine wurde die Zukunft der künftigen BewohnerInnen vergessen.

*„Das Haus aus Beton, aus Glas und Eisen, ohne Malerei und ohne Verzierungen, reich allein durch die Schönheit seiner Linien und Formen, außerordentlich ‚häßlich‘ durch seine mechanische Einfachheit, in seiner Höhe und Breite nach den Vorschriften des städtischen Gesetzes bemessen, soll sich über dem Geheul eines lärmenden Abgrunds erheben.“*⁷⁵

Im Gegensatz zum futuristischen Entwurf einer möglichst dichten, kompakt organisierten Stadt, die dem modernen Anspruch an Technik genüge, gab es Ansätze, die den sozialen Aspekt sehr wohl mit einbezogen. Die technikbegeisterten Architekten jener Zeit gingen davon aus, dass der technologische Fortschritt im Endeffekt auch die sozialen Bedingungen in einer gut organisierten Stadt automatisch bessern werde. Der Architekturprofessor am Weimarer Bauhaus, Ludwig Hilberseimer, ging mit seiner *Hochhausstadt* (1924) einen ganz anderen Weg der Stadtorganisation als zum Beispiel Corbusier mit seinen Visionen, wie unter anderem der *Ville Radieuse* (1933). Während sich die ‚strahlende Stadt‘ von Corbusier zwar in einzelne Funktionen gliederte und de facto den Typ einer Trabantenstadt darstellt, ging Hilberseimer weg von der horizontalen hin zur vertikalen Organisation der

⁷³ Frampton (2001) S.77.

⁷⁴ Sant'Elia, Antonio (1914). *Futuristische Architektur*. Zit. nach: Conrads, Ulrich (1975). *Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts*, Gütersloh [u.a.]. S.32.

⁷⁵ Ebd. S.33.

Stadt.⁷⁶ Er sah das chaotische Bild der Städte durch den Zusammenhang von Verkehr und Wohnungstypologie bedingt, wobei eine Hochhausstadt für ihn per se kein Allheilmittel war, wie er am Beispiel der schlecht funktionierenden, vor allem infrastrukturell überlasteten Hochhausstadt New York argumentierte. Um städtische Verhältnisse zu ordnen, müsse eine Stadt vertikal organisiert sein. Aus dieser Logik entwarf Hilberseimer eine Stadt, die sich in Verkehrs-, Arbeits- und Wohnbereich teilte. Während Corbusier diese Funktionen in der Fläche verteilte, stapelte Hilberseimer sie übereinander. Im Untergrund wurde der Fernverkehr angesiedelt, darüber die Arbeitsstadt und noch eine Etage höher die Wohnstadt mit Fußverkehrswegen.⁷⁷ Der wesentliche Unterschied zwischen Hilberseimer und Corbusier war, dass Corbusier vorhandene Strukturen optimierte, Hilberseimer sie aber hinterfragte und neue schuf. Corbusier war überzeugt, dass alleine die Geometrie des Grundplans, die Logik und Harmonie mit der er die ‚strahlende Stadt‘ entworfen hatte, ausreichen würden, um ihre organisierte Funktion sicher zu stellen. Die Quantität und leichte industrielle Herstellbarkeit standen im Vordergrund.⁷⁸ Hilberseimer jedoch dachte die Stadtorganisation komplett neu. Seine vertikale Erschließung stellt einen Ansatz dar, der so zuvor noch nicht überlegt worden war. Gemeinsam war beiden, zusammen mit dem Futuristen Sant’Elia, dass sie die Stadt als eine Art Maschine verstanden, die in einzelne Funktionen gegliedert sein müsse, um so für einen reibungslosen (Tages)ablauf ihrer BewohnerInnen sorgen zu können.

⁷⁶ Hildebrandt, Hans (1979). Le Corbusier Städtebau, Stuttgart. S.13.

⁷⁷ Ebd. S.17f.

⁷⁸ Frampton (2001) S.155.

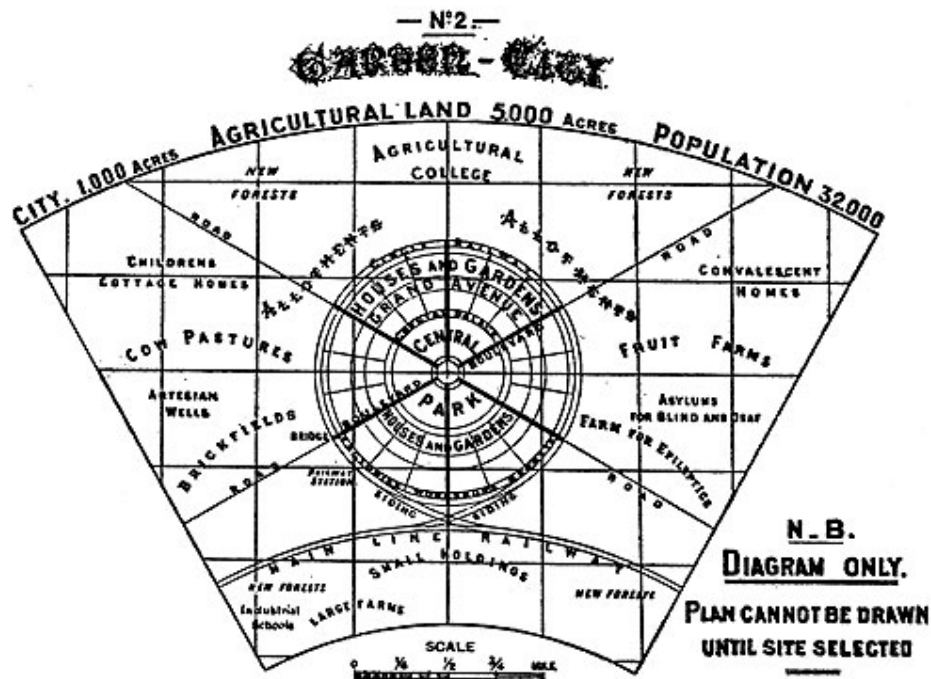


Abb. 4: Ebenezer Howard (1898) Schematische Organisationsskizze der Gartenstadt.

1.3.3 Tony Garnier und die Cité Industrielle

Eine Städtebauvision, die zwischen den Thesen der grünen Stadt und der Stadtmaschine steht und die im Kontext dieser Arbeit besonders hervorgehoben werden muss, ist die *Cité Industrielle* des französischen Architekten Tony Garnier (1869-1948). Der Lyoner Architekt Garnier arbeitete zwischen 1901 und 1904 an dieser Modellstadt, wobei sie erst 1917 endgültig überarbeitet und in weiterer Folge veröffentlicht wurde. Das fortschrittliche Konzept, das eine Verbindung von Natur und technischem Fortschritt zum Ziel hatte, wurde Ende der 1920er Jahre durch den *Congrès International d'Architecture Moderne* (CIAM) wieder aufgenommen um die Kriterien der *funktionellen Stadt* festzulegen.

Das Konzept der *Cité Industrielle* entstand zu einer ähnlichen Zeit wie Ebenezer Howard's *Gardencity* für ähnlich viele Menschen (35.000 und 33.000). Während

Howard mit Eigentum in Form einer Genossenschaft arbeitete, entwarf Garnier eine Stadt ohne persönliches Eigentum für eine klassenlose Gesellschaft. So entstand mit der *Cité industrielle* ein weitaus radikaleres Bild einer Stadt. Das Spannende an Garnier's Stadtutopie sind die modernen Ansätze in Form und Material, die vielen architektonischen und städtebaulichen Entwicklungen der folgenden Jahrzehnte voraus griffen.

Tony Garnier beschrieb seine Stadtvorstellung ausführlich.⁷⁹ Auf den ersten Blick fällt auf, dass die leicht längliche Stadt zwischen kleineren, hügeligen Erhebungen, einer Ebene und einem Fluss angelegt war. Eine Bahnlinie verband die Stadt mit anderen Städten, beziehungsweise dem Umland, und sollte Waren von und zu den Industrieanlagen befördern, sowie dem Personenverkehr dienen. Jede Einrichtung hatte ihren geographisch sinnvollen Platz erhalten – die Industrie an den Gleisen im Tal, die Wohnviertel auf halbem Hang, und an oberster Stelle das Krankenhaus in seiner Pavillonstruktur. Garnier war der Erste, der eine Stadtvision um eine Industrieanlage herum erdachte. Bereits um die Jahrhundertwende vom 19. zum 20. Jahrhundert war für ihn offensichtlich, dass die Industrie an Stellenwert gewinnen werde. Deshalb müsse sie einen adäquaten Platz innerhalb einer Stadt einnehmen, die wiederum von der Produktion profitieren würde. In Garnier's Version wurden in den Industrieanlagen Metall und Seide verarbeitet. Die Fabriken bildeten sowohl in ihrer Lage im Zentrum, als auch in ihrem gesellschaftlichen Platz das Herzstück der Stadt. Sogar das Schulsystem hat Garnier auf die gemeinsame Ausbildung der zukünftigen Fabrikarbeiter und der – explizit erwähnten – Fabrikarbeiterinnen ausgelegt. In einer Zeit, in der die Geschlechtertrennung noch fest verwurzelt war, war es ein fortschrittliches Ansinnen die Klassen nach Niveau und nicht nach Geschlecht zu trennen. Insgesamt war die Stadt funktionsteilig gegliedert – ein Gedanke, der als Zitat der fordistischen Produktionsweise gelesen werden kann und sich auch Ende der 1920er Jahre in der *Charta von Athen* wieder finden sollte [siehe dazu Kapitel 2.3]. Garnier teilte seine Stadt in mehrere Viertel, die unabhängig von einander wachsen konnten und miteinander verbunden waren. Es gab Bereiche für die Wohnbauten, die Verwaltung und öffentliche Gebäude, Schulen, Heilstätten, den Bahnhof, öffentliche Betriebe und Fabriken. Mit diesem Entwurf einer Stadt griff Garnier dem späteren

⁷⁹ Garnier, Tony (1989). Die ideale Industriestadt, in: Jullian, René. Die ideale Industriestadt, Tübingen.

Funktionalismus in Architektur und Städtebau durchaus voraus. Besonders wichtig war die Anlage des Wohnbaus. Es gab kaum mehrgeschossigen Wohnbau in der *Cité Industrielle*, sondern vor allem Einfamilienhäuser in teilweise gekoppelter Bauweise, die Garnier in einem „großen Park, ohne irgendeine Trennmauer“⁸⁰ situierte. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der natürlichen Belichtung der Wohnräume, so sollte „jeder Raum mit einem Bett ein Südfenster“⁸¹ haben und „von außen hell und belüftet“⁸² sein. Die Forderung nach Sonne, Licht und Luft wurde ebenfalls später in die *Charta von Athen* übernommen. Auch die äußere Gestalt der Wohnhäuser und Gebäude erschien sehr modern. Die verwendeten Baumaterialien waren Kiesbeton, bewehrter Zement und teilweise Stahl für Konstruktionen großer Spannweiten. Insgesamt war das Ziel, dass die „Gestaltung völlig schlicht, ohne Verzierungen oder Profileisten, überall nackt und bloß ausfällt.“⁸³ So modern das architektonische Erscheinungsbild der *Cité Industrielle* war, so modern sollte auch die Gesellschaft sein, für die Tony Garnier seine Stadtvision entwarf. Zeit seines Lebens war er bekennender Sozialist und dementsprechend plante er auch seine Stadt für eine klassenlose, sozialistische Gesellschaft, seine Vorstellungen fasste er wie folgt zusammen:⁸⁴

*„Wir sind also davon ausgegangen, dass die Gesellschaft nunmehr freie Verfügungsgewalt über den Boden besitzt, und dass es ihr obliegt, sich um die Versorgung mit Wasser, Brot, Fleisch, Milch, Medikamenten zu kümmern - aufgrund der vielfältigen Pflege und Aufmerksamkeit, die diese Produkte verlangen.“*⁸⁵

Wie in den *Villages of Harmony* fehlten auch der *Cité Industrielle* Einrichtungen für den Strafvollzug oder zur Verteidigung und zusätzlich verzichtete Garnier auf Sakralbauten. Der Entwurf war von einem zutiefst positiven, aufgeklärten und im Diesseits verankerten Menschenbild geprägt. Die *Cité Industrielle* war ein optimistisches Projekt und wurde für eine solidarische Gesellschaft entworfen.

„Dies ist in Kürze das Programm für die Gründung einer Stadt, in der es jedem bewußt ist, daß Arbeit das Gesetz des Menschens ist und

⁸⁰ Garnier (1989) S.15.

⁸¹ Ebd. S.14.

⁸² Ebd. S.15.

⁸³ Ebd. S.18.

⁸⁴ Frampton (2001) S.88.

⁸⁵ Garnier (1989) S.14.

*daß die Vollkommenheit, die dem Kult der Schönheit und des gegenseitigen Wohlwollens innewohnt, durchaus genügt, um das Leben herrlich zu machen.*⁸⁶

Die oben ausgeführten Punkte, nämlich erstens der Industrie den Platz als Entwicklungsmotor einer Stadt einzuräumen, zweitens die Funktionsteiligkeit der Stadt vorwegzunehmen, drittens Sonne, Licht und Luft im Wohnbau für das Wichtigste zu erachten, viertens ein radikal modernes Erscheinungsbild zu fordern und fünftens gesellschaftspolitische Forderungen in Form eines gelebten Sozialismus zu forcieren, stellen die charakteristischen Merkmale dieser radikalen und viel zitierten städtebaulichen Utopie dar. Auch wenn Garnier's reine Vision der *Cité Industrielle* ungebaut blieb, beeinflussten seine Überlegungen die Architektengenerationen nach ihm; allen voran den vielleicht wichtigsten Vertreter der modernen Architektur und Stadtplanung – das Gründungsmitglied des CIAMs (*Congrès International d'Architecture Moderne*): Le Corbusier.

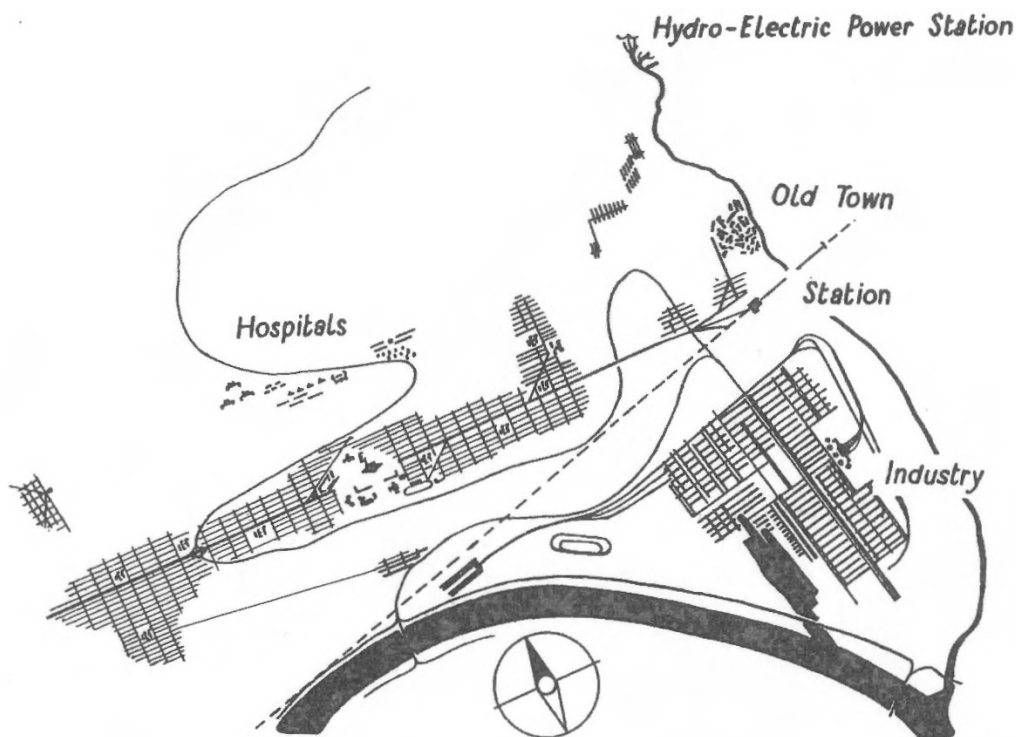


Abb. 5: Tony Garnier Schematischer Grundriss der Cité industrielle.

⁸⁶ Garnier (1989) S.18.

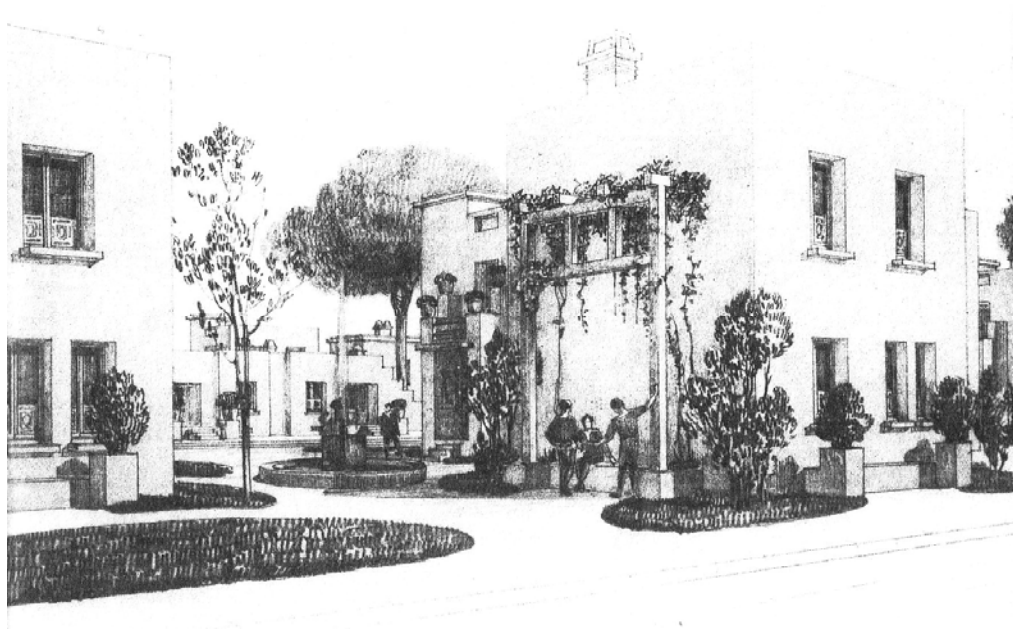


Abb. 6: Tony Garnier (1904) Perspektive eines Wohnhauses der Cité industrielle.

1.3.4 Stadtutopien als Spiegel sozialpolitischer Ideen

Die vorgestellten Stadtutopien wurden in ihren Ansätzen sehr unterschiedlich gedacht. Wenige Entwürfe waren sich ähnlich, die meisten Architekten suchten nach ihrer idealen Lösung der städtischen Probleme. Neben allen Differenzen war aber den meisten gemein, dass sie nicht nur städtebauliche, sondern auch gesellschaftspolitische Visionen entwarfen. So waren die beschriebenen Utopien meist architektonische Abdrücke von jeweils sehr klaren Gesellschaftsvorstellungen. Dem grenzenlosen Kapitalismus, der mit der beginnenden Industrialisierung Hand in Hand ging und soziale Disparitäten innerhalb der Gesellschaft beziehungsweise die soziale Segregation innerhalb der Städte immer weiter verschärfte, sollte eine Alternative entgegengestellt werden.

Die frühsozialistischen Ansätze von Owen und Fourier können als eine klare Absage an das kapitalistische System gelesen werden. Die Entwürfe der *Villages of Harmony* beziehungsweise der *Phalanstère* bereiteten den Boden für Lebens- und Wohnmodelle jenseits der industriellen Stadt, die für chaotisch-schäbige

Lebensumstände und vor allem für die rücksichtslose Ausbeutung der Arbeiterklasse verantwortlich gemacht wurden. Auch wenn die Ansätze nachträglich als naiv beurteilt wurden – vor allem Karl Marx und Friedrich Engels hielten ihre Kritik an diesen Modellen nicht zurück⁸⁷ – waren sie doch eine politisch motivierte Antwort auf die als ungerecht empfundenen sozialen Umstände. Im Gegensatz zu Fourier und Owen vertraten Marx und Engels der Meinung, dass erst die kapitalistischen Produktionsverhältnisse verändert werden müssen bevor die drängende Wohnungsfrage gelöst werden könne. Sie zweifelten daher an der praktischen Umsetzung der geradlinigen architektonischen Vorstellungen ohne vorhergehende theoretische Legitimation. So waren ihnen auch die direkten Zugänge von Owen und Fourier suspekt, die ohne theoretischen Unterbau ihre Vorstellungen einer gerechten Gesellschaft auf architektonisch-städtische Formen umlegten und diese auf der sprichwörtlichen ‚grünen Wiese‘ errichteten. Die frühsozialistischen Planer gingen davon aus, dass alleine die Änderung von sozialen und ökonomischen Bedingungen die gesellschaftlichen Umstände verbessern würden. Auch wenn beide dabei den Einfluss der städtebaulichen Gestalt eines *Village of Harmony* oder der *Phalanstère* auf den Aufbau einer neuen Gesellschaft überschätzten, waren sie doch Visionäre, die sozialpolitische Probleme mit Hilfe architektonischer Maßnahmen lösen wollten. Ihre Ideen das gemeinschaftliche Leben betreffend und die Thematisierung der Verantwortung der Planenden gegenüber der Gesellschaft wurden in städtebaulichen Projekten erst wieder um die Wende zum 20. Jahrhundert aufgegriffen.

Weitere Indizien, die für die differenzierten gesellschaftspolitischen Überlegungen sprechen, finden sich unter anderem im Umgang mit dem Strafvollzug und der Bodenverteilung. Einige Stadtutopien verzichteten zum Beispiel bewusst auf Polizeistationen, Gerichte oder auch Gefängnisse. Sowohl die *Villages of Harmony* als auch die *Cité Industrielle* kommen ohne solche oder ähnliche Einrichtungen aus.⁸⁸ Owen und Garnier gingen in ihren Entwürfen von einer neuen, sozialistischen und solidarischen Gesellschaft aus, die ohne Gerichtsbarkeit auskommen würde. Ihre Stadtutopien waren für friedfertige BewohnerInnen mit einem egalitären Gesellschaftsbild bestimmt. Zusätzlich fehlten in der *Cité Industrielle* eine Kaserne

⁸⁷ Schumpp (1972) S.72-77.

⁸⁸ Benevolo (2007) S.805.

und eine Kirche. Damit unterstrich Granier nochmals seine in die Zukunft weisende Vision einer städtischen Gesellschaft, die sich von archaischer Kriegsführung ebenso lossagte wie von heilversprechenden Jenseitsvorstellungen durch irdische Kirchenvertreter.

Mit der Bodenverteilung beschäftigten sich Owen, Fourier, Howard, Garnier und die Unterzeichner der *Charta von Athen*. Owen und Garnier planten ihre Utopien für eine grundbesitzlose Gesellschaft, Howard und Fourier organisierten ihre Städte genossenschaftlich; aller Grundbesitz sollte somit allen BewohnerInnen zu gleichen Teilen gehören. Die *Charta von Athen* forderte die besten Lagen für den Wohnbau mit genügend Luft, Licht und Sonne, und überlegte Methoden, mit denen bauliche Maßnahmen, die einem übergeordneten gesellschaftlichen Interesse dienten, gegen wirtschaftliche Überlegungen oder kapitalistische Einzelinteressen durchgeführt werden könnten. Mit diesen unterschiedlichsten Maßnahmen innerhalb der verschiedenen Projekte wird jedoch ein Wunsch der Planenden klar erkenntlich, nämlich die Absage an eine zahlenmäßig kleine, elitäre, dem Kapitalismus ergebene Schicht, die nach finanzpolitischen und nicht nach gesellschaftspolitischen Kriterien Stadt entwickelte.⁸⁹

⁸⁹ Wie präsent diese Forderungen im 21. Jahrhundert immer noch sind, zeigen ganz aktuelle Debatten zum Thema Besteuerung von Umwidmungen. Manche Gegenden, zum Beispiel in Salzburg oder in Kitzbühel, haben einen sehr hohen Preis pro Quadratmeter Bauland, jedoch ist Grünland günstig zu erstehen. Wenn es nun zu Umwidmungen von landwirtschaftlichen Flächen hin zu Bauland käme, stellte sich die Frage nach dem Anspruch auf den monetären Mehrwert – ob die Kommune oder Einzelpersonen profitieren sollten –, denn Bauland ist oftmals zehn bis zwanzigmal teurer als Agrarland.

2 Eine Antwort: die *Charta von Athen* und die funktionsteilige Stadt

Angesichts der Tatsache, dass sich im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts kaum etwas an der schwierigen Wohn- und Lebenssituation in den Städten zum Positiven geändert hatte, verfasste die einflussreiche Architektenplattform *Congrès International d'Architecture Moderne* 1929 ein Manifest, das als die *Charta von Athen* in die Architekturgeschichte eingegangen ist und nachfolgende Generationen von Architekten und Stadtplanern stark beeinflusst hat. Der Grundgedanke der Charta lässt sich am ehesten mit dem Wunsch nach Verbesserung der Wohnverhältnisse innerhalb der städtischen Ballungszentren unter dem Gesichtspunkt der ausreichenden hygienischen Verhältnisse, der Freiräume, des adäquaten Wohnraums und einem angepassten Verkehrskonzept zusammenfassen. Die ideale Form dafür schien das Modell der ‚funktionellen Stadt‘ zu sein. Vier Aktivitäten bestimmen demnach das Leben in der Stadt: Wohnen, Arbeiten, körperliche und geistige Kultivierung und Fortbewegung. Die *Charta von Athen* gilt deshalb unter Architekten, Stadtplanern und Stadtforschern auch heute noch – 80 Jahre nach ihrer Unterzeichnung – als das einflussreichste Manifest⁹⁰ zum modern-funktionalen Städtebau.

2.1 Der Congrès International d'Architecture Moderne – CIAM

Der *Congrès International d'Architecture Moderne* – in weiterer Folge kurz CIAM genannt – war einer der einflussreichsten Think Tanks des 20. Jahrhunderts im Bereich der Architektur und des Städtebaus. Er entstand aus dem tiefen Bedürfnis der Architektur-Avantgarde, ein Zeichen gegen die traditionellen Akademien und den von ihnen vertretenen Historismus zu setzen, und gleichzeitig den Weg für das ‚Neue Bauen‘ (Walter Gropius) zu ebnen. Weiters sollte die Zusammenarbeit innerhalb der

⁹⁰ Schäfers, Bernhard (2003). Architektursoziologie. Grundlagen - Epochen - Themen, Leverkusen. S.135.

zerstreuten, heterogenen Architekturszene in Europa forciert und Probleme in Angriff genommen werden, die nicht von einzelnen alleine gelöst werden konnten. Die Bewegung war zu ihrer Gründung Ende der 1920er Jahre laut der Gründungsmitglieder Sigfried Giedion und Le Corbusier nur für die Dauer weniger Jahre ausgelegt, umso überraschender war das Fortbestehen durch drei Jahrzehnte und einem Weltkrieg.⁹¹ In dieser Zeit hatte sich fast die gesamte weltweite Architekturavantgarde mehr oder weniger intensiv auf unterschiedliche Weise an den Kongressen beteiligt, das kreative Potenzial war demnach enorm. Auch wenn die CIAM-Gruppierungen – im Laufe seines Bestehens ist der CIAM in einzelne Ländergruppen gegliedert worden – ausgesprochen heterogen und die Positionen nicht immer einheitlich waren, ist ihr Einfluss auf die folgenden Architektengenerationen nicht abzustreiten; egal ob die Vertreter als Vorbilder gesehen, oder zur Abgrenzung von modernen Positionen verwendet wurden.

Entscheidend für die Gründung 1928 war der Architekturwettbewerb um den Völkerbundpalast in Genf 1927. Ein Jahrzehnt nach dem Ende des bis dato grausamsten Krieges der Geschichte war die Bauwirtschaft nach wie vor geschwächt und ihre architektonischen Vertreter oftmals orientierungslos. Während auf der einen Seite der Ruf zurück zum historistischen Akademismus laut wurde, entwickelte sich in der Zwischenkriegszeit eine architektonische Avantgarde weiter, die radikal neue Wege gehen wollte. Neue Formensprache, neue Materialien, neue Bauweisen sollten den Weg in die Zukunft weisen. Eine Aufbruchsstimmung, die visionäre Projekte wie das Bauhaus – gegründet 1919 vom deutschen Architekten Walter Gropius – zuließ, aber auf der anderen Seite erbitterte Streitigkeiten zwischen den Vertretern der traditionellen, akademischen Schule und jenen der Moderne heraufbeschwor. Der Disput wurde jedoch nicht ausschließlich von der unterschiedlichen Auslegung architektonischer Gestalt – hier akademische Ornamentik, dort nüchterne Funktionalität – bestimmt, sondern vielmehr von der gesellschaftlichen Positionierung der einzelnen Vertreter.⁹² Während die Akademien *„den sozialen Fortschritt hemmen, in dem sie das Wohnungsproblem zugunsten einer rein*

⁹¹ Mumford, Eric Paul (2000). The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960, Cambridge. S.264.

⁹² Hilpert, Thilo (1984). Le Corbusiers "Charta von Athen". Texte und Dokumente, Braunschweig. S.18.

*repräsentativen Architektur vernachlässigen*⁹³, wollten die späteren Mitglieder des CIAMs und andere Vertreter der Avantgarde „*im wirklichen Interesse der modernen Gesellschaft*“⁹⁴ arbeiten. In dieser aufgeheizten Stimmung wurde der Wettbewerb für den Völkerbundpalast in Genf ausgeschrieben, bei dem ob der miserablen wirtschaftlichen Lage über 370 Vorschläge eingereicht wurden. Die Jury setzte sich je zur Hälfte aus Vertretern der zwei Lager zusammen. Sie fand sich in der schwierigen Lage wieder, zwischen dem rückwärtsgewandten, jedoch vertrauten Prunk einerseits und den voraus denkenden, modernen Projekten, die eine neue Gesellschaft repräsentieren wollten, zu wählen. Die Jury ging den einfacheren Weg und entschied sich nach langwierigen Sitzungen – und nachdem sie bereits den Entwurf Le Corbusiers erstgereiht hatten⁹⁵ – für die Projekte zweier klassischer Architekten⁹⁶, die den Palast in weiterer Folge ausarbeiteten und im neoklassizistischen Stil errichteten.

Enttäuscht von dieser Entscheidung schlossen sich einige Architekten des modernen Lagers grenzübergreifend zusammen um sich fortan um die dringlichen Probleme der Architektur zu kümmern und gründeten den CIAM. Das Ziel war den großteils isoliert arbeitenden Architekten der europäischen Länder ein theoretisches Werkzeug für architektonische Lösungen in die Hand zu geben.⁹⁷ Die Liste der Gründungsmitglieder liest sich wie das ‚Who is Who‘ der europäischen Avantgarde, wobei Le Corbusier das wohl bekannteste Mitglied war. Der Schweizer Architekt, Stadtplaner, Maler, Designer, Architekturtheoretiker und -visionär wurde 1887 als Charles-Edouard Jeanneret-Gris geboren und gilt als einer der Wegbereiter und wichtigsten Vertreter der Moderne. Sein Oeuvre spannt sich von Grafiken, die weltweit in großen Museen hängen⁹⁸, über klassische Designstücke hin zu radikal-

⁹³ ‚Erklärung von La Sarraz.‘ (1928) Zit. nach: Hilpert, Thilo (1984). Le Corbusiers "Charta von Athen". Texte und Dokumente, Braunschweig. S.97.

⁹⁴ Ebd. S.97.

⁹⁵ Giedion ((1976) 2000) S.420.

⁹⁶ Die Architekten Nénot (Paris) und Flegenhimer (Genf) wurden beauftragt ihre eingereichten Projekte auszuarbeiten und den Sitz für den Völkerbund zu entwerfen. Der Palais des Nations wurde 1945 an die neu gegründeten Vereinten Nationen übergeben und ist bis heute neben Nairobi, New York und Wien eines der vier weltweiten UN-Standorte.

⁹⁷ Giedion ((1976) 2000) S.420.

⁹⁸ Unter anderem im Museum of Modern Art, New York und dem Chicago Art Institute, Chicago

fortschrittlichen Wohnbauten⁹⁹ und Städtebauvisionen, die sämtliche Architektengenerationen nach ihm beeinflusst haben – so auch Lucio Costa bei der Planung von Brasiliens neuer Hauptstadt Brasília in den späten 1950er Jahren. Am 28. Juli 1928 unterzeichnete Le Corbusier mit 23 weiteren europäischen Architekten aus Deutschland, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Österreich, der Schweiz und Spanien¹⁰⁰ den Gründungsvertrag in La Sarraz. Ein Dokument, das in weiterer Folge eine der einflussreichsten Architekturplattformen des 20. Jahrhunderts besiegeln sollte. Der CIAM verstand sich als ein loser Zusammenschluss von Architekten, Stadtplanern und Theoretikern, die es sich zum Ziel gemacht hatten, einerseits über den gegenwärtigen Zustand der Architektur und des Städtebaus zu reflektieren und andererseits zukunftsweisende Modelle auszuarbeiten.¹⁰¹

In elf Zusammentreffen zwischen 1928 und 1959 beschäftigten sich die Mitglieder des CIAM mit jeweils einem Thema. Die erste Konferenz nach der Gründung beschäftigte sich 1929 in Frankfurt am Main unter dem Titel *„Die Wohnung für das Existenzminimum“* mit der Frage nach funktionellen und platzsparenden Design für sozialen Wohnbau, um so den hohen Mietpreisen mit kompakten Raumlösungen zuvor zu kommen.¹⁰² Auf dem CIAM III Treffen in Brüssel zum Thema *„Rationelle Bebauungsweisen“* wurden anhand einiger Projekte der Massenwohnbau diskutiert, vor allem die aktuelle Frage ob Flach-, Mittel- oder Hochbau die Form der zukünftigen Bebauung sein sollte. Le Corbusier stellte unter anderem seine *Ville Radieuse* vor. Auch wenn es keine einheitliche Position der Vertreter gab, so definierten Walter Gropius und Le Corbusier einen allgemeinen Standpunkt, der sich für den Abbruch alter Stadtviertel zugunsten der Errichtung von neuen Megastrukturen aussprach.¹⁰³ Mit der Ernennung des Städtebauer Cornell van Eestern

⁹⁹ zum Beispiel die Unité d'Habitation (1947 - '65)

¹⁰⁰ Die offizielle Erklärung wurde unterzeichnet von: H.P. Berlage, Haag; V. Bourgeois, Brüssel; P. Chareau, Paris; J. Frank, Wien; G. Guevrekian, Paris; M.E. Haefli, Zürich; H. Häring, Berlin; A. Höchel, Genf; H. Hoste, St. Michiels; P. Jeanneret, Paris; Le Corbusier, Paris; A. Lurcat, Paris; E. May, Frankfurt; A.G. Mercadal, Madrid; Hannes Meyer, Bauhaus Dessau; W.M. Moser, Zürich; C.E. Reva, Mailand; P. Rietveld, Utrecht; A. Sartoris, Turin; H. Schmidt, Basel; M. Stam, Rotterdam; M. Steiger, Zürich; H.R. Vonder Mühl, Lausanne; J. de Zavala, Madrid.

¹⁰¹ Hilpert, Thilo (1984). Le Corbusiers "Charta von Athen". Texte und Dokumente, Braunschweig. S.95ff.

¹⁰² Mumford (2000) S.30.

¹⁰³ Ebd. S.57f.

zum Präsidenten des CIAMs wurde eine neue, urbaner ausgerichtete Tendenz sichtbar.¹⁰⁴ ‚Die funktionelle Stadt‘ war der Titel des CIAM IV Kongresses 1930 und ging mit der *Charta von Athen* als theoretischen Unterbau der Funktionalen Stadt in die Architekturgeschichte ein [siehe Kapitel 2.3]. Die Stimmung des letzten Treffens vor dem 2. Weltkrieg in Paris 1937 (CIAM V) war geprägt von den zunehmend radikaler werdenden politischen Verhältnissen in Europa. Das Bauhaus hatte dem Druck der Nationalsozialisten nicht mehr standgehalten und war bereits geschlossen worden. Jene Architekten, die Anfang der 1930er Jahre in die Sowjetunion ausgewandert waren, kamen desillusioniert zurück. Der Kongress selber war dem Thema ‚Wohnung und Erholung‘ gewidmet und beschäftigte sich auch mit dem funktionellen Wohnbau. Der Hauptaspekt lag diesmal auf der Frage, wie Stadtplanung die Gesellschaft beeinflussen kann, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf das Verhältnis zwischen Wohn- und Freiflächen gelegt wurde. Die Wahl des Themas selbst wirkt angesichts der zunehmenden Radikalisierung fast als Flucht vor der Realität in eine heile Welt.¹⁰⁵

Der CIAM selbst hielt immer größtmöglichen Abstand zur Politik. Auch wenn das Ziel, durch Städtebau Gesellschaft zu verändern, ein zutiefst politisches ist, können die Mitglieder selbst politisch nicht kategorisiert werden. Natürlich gab es große Sympathien für sozialistische Ideen, aber rechtskonservative Ansichten waren innerhalb des CIAMs genauso vertreten. Einige wenige arbeiteten sogar für Hitler’s Regime, obwohl das die moderne Architektur nur in Randbereichen, wie dem des Industriebaus zuließ.¹⁰⁶ Viele der Architekten emigrierten nach Amerika um weiter arbeiten zu können, und so hätte auch der Kongress 1939 in den USA statt finden sollen, wo bereits Walter Gropius, Marcel Breuer, Laslo Moholy-Nagy und Siegfried Giedion Lehraufträge an Universitäten angenommen hatten.¹⁰⁷

¹⁰⁴ Giedion ((1976) 2000) S.421.

¹⁰⁵ Mumford (2000) S.110.

¹⁰⁶ Ebd. S.5.

¹⁰⁷ Giedion ((1976) 2000) S.421

Giedion schreibt nicht von Emigration sondern von Berufungen an Universitäten. Dieser Nebensatz unterstreicht die These, dass die Vertreter der Architekturmoderne zumeist nicht aus persönlichem Bedrängnis heraus gehandelt haben, sondern in den USA einfach bessere Arbeitsbedingungen vorfanden. Diese Ergänzung erscheint wichtig, da in der Architekturtheorie oftmals von der ‚verfolgten Moderne‘ gesprochen wird. Das trifft wohl auf die bildende und die darstellende Kunst zu, jedoch nicht

Kriegsbedingt kam es jedoch erst zehn Jahre später zu einem erneuten, dem sechsten, Treffen in Bridgwater (England) 1947. Der Standpunkt des CIAMs nach zehn Jahren musste überdacht und Positionen neu definiert werden. Auch wenn es höchst unterschiedliche ideologische Positionen zu vertreten gab und erste Brüche innerhalb des CIAMs sichtbar wurden, konnte der Enthusiasmus der neuen Mitglieder die heterogenen Gruppen zumindest vorerst zusammen halten. Der Glaube der Mitglieder – geeint durch die Idee, mit städtebaulichen und architektonischen Interventionen eine neue und bessere Lebensumwelt schaffen zu können – an weltweite Veränderung, war der Motor für ein weiteres Jahrzehnt CIAM. Am zehnten und letzten Kongress 1956 in Dubrovnik kam es zum offensichtlichen Bruch zwischen der Gründer- und der Nachfolgeneration. Obwohl das Ende des CIAMs erst 1959 auf einem Treffen in Otterlo offiziell beschlossen wurde, gilt der Kongress in Dubrovnik allgemein als das Ende des *Congrès International d'Architecture moderne*.¹⁰⁸

2.2 Der Vierte Kongress in Athen

Der Kongress, mit dem der CIAM endgültig in die Architekturgeschichte einging, war der Vierte Kongress 1933 in Athen zum Thema ‚*Die funktionelle Stadt*‘. Seit dem letzten Kongress und der Bestellung Cornell van Eesteren zum Präsidenten hatte der CIAM seinen Schwerpunkt von der Architektur in Richtung Städtebau verschoben. Die Präsentation der in Brüssel (CIAM III) selbstgestellten Aufgabe, weltweit Städte zu analysieren um Vergleiche und Schlüsse zum gegenwärtigen Stand der Stadt zu gewinnen, sollte während des Vierten Kongresses im Juni 1933 ursprünglich in der UdSSR statt finden.

Zwischen der Oktoberrevolution 1917 und der Einführung des sozialistischen Realismus 1932/33 als einzig zulässigen Stil in Architektur, Bildhauerei und Malerei, etablierte sich in Russland eine aufgeschlossene, avantgardistische Architekturszene,

unbedingt auf die Architekten. Diese waren meist zu pragmatisch um für politische Überzeugungen einzutreten und konnten daher auch kaum persönlich verfolgt werden. Eine Ausnahme, die diese Regel bestätigt, ist das Schicksal des glühenden Sozialisten und Bauhausdirektor Hannes Meyer.

¹⁰⁸ Giedion ((1976) 2000) S.423.

die mit den mitteleuropäischen Architekten in regem Kontakt stand. Einige Architekten, wie der ehemalige Bauhausdirektor Hannes Meyer¹⁰⁹, waren von der Aufbruchsstimmung der russischen Avantgarde derartig begeistert, dass sie sich für einige Jahre in Russland niederließen. In den Zwischenkriegsjahren, in denen sich das politische Klima immer mehr verschärfte und die Lagereinteilung in sozialistisch und nationalistisch eine immer bestimmendere wurde, sahen manche Architekten aus politischen und persönlichen Gründen ihre Zukunft nicht in einem nationalistischen Deutschland, sondern im sozialistischen Russland. Diese Aufbruchsstimmung hielt aber nur knapp 16 Jahre, bevor die russische Avantgarde aufgrund ihrer künstlerischen Ideale – nicht wegen ihrer politischen Überzeugung oder etwa ‚rassischen‘ Gründen wie in Deutschland – mit einer Härte verfolgt wurde, die in Europa einzigartig war.

Mit der Einführung des sozialistischen Realismus 1933 brachen auch die guten Kontakte zu anderen europäischen Architekten ab und der in Moskau geplante Vierte Kongress konnte angesichts der politischen Lage nicht durchgeführt werden, sondern fand statt dessen auf einem Kreuzfahrtschiff, der *Patris II*, statt. Am 29. Juli 1933 stach das Schiff in Marseille mit Richtung nach Athen in See, wo es am 3. August zum eigentlichen Treffen einlief.¹¹⁰ Doch die Arbeit hatte auf dem Schiff längst begonnen und so schrieb Siegfried Giedion später über den Vierten CIAM-Kongress, dass sei der *„längste, der entspannteste und fruchtbarste“*¹¹¹ gewesen. Neben diesen Attributen muss auch noch ‚der weitreichendste‘ angefügt werden. Ohne den Kongress in Athen hätte der CIAM sicherlich nie jenen Einfluss erlangt, den er in den folgenden Jahrzehnten ausüben sollte. Neben den fruchtbaren Diskussionen, dem neu gesetzten städtebaulichen Schwerpunkt und den analytischen Vergleichen der zuvor

¹⁰⁹ Bauhausdirektor am Weimarer Bauhaus zwischen 1928 und 1930.

Auch der ehemalige Bauhausdirektor Hannes Meyer und ein paar seiner Studenten erlebten den stalinistischen Terror. Meyer war Anfang der 1930er Jahre mit einigen seiner Anhänger vom Bauhaus nach Russland gekommen um dort den Sozialismus mit aufzubauen und bekleidete einige bedeutende Ämter, fiel jedoch ab 1933 zunehmend in Ungnade des stalinistischen Regimes. Meyer selbst konnte 1936 zurück in die Schweiz fliehen, seine deutsche Lebensgefährtin und den gemeinsamen Sohn ließ er jedoch zurück. Im Zuge der Säuberungsaktionen 1937 wurde sie verhaftet und ohne Prozess hingerichtet. Die Studenten Meyers, die sich 1937 noch in Russland aufhielten, traf ein ähnliches Schicksal. Im Zuge der stalinistischen Säuberungswelle wurden drei der vier verbliebenen Kommunisten der „Brigade Meyer“ 1937/38 ermordet. Einzig der ehemalige Bauhausstudent Philipp Tolzinger überlebte zehn Jahre trotz Folter in einem sowjetischen Gulag.

¹¹⁰ Mumford (2000) S.77-83.

¹¹¹ Giedion ((1976) 2000) S.421.

untersuchten Städte, war die Ausformulierung der Thesen für den funktionalen Städtebau bahnbrechend. Die *Charta von Athen* selbst wurde in ihrer Gesamtheit zwar erst in den folgenden Jahren vollständig ausformuliert und erstmals 1943 von Le Corbusier publiziert, aber das Grundkonzept war definitiv ein Ergebnis des Kongresses. Es war zudem ein Beweis für seine Aktualität und seine visionäre Kraft. Schließlich beeinflusste die *Charta* den Städtebau bis weit ins 20. Jahrhundert – erst als Vorbild, später als Feindbild [siehe Kapitel 4]. Dabei wurde die Schrift nicht unkritisch übernommen, sondern seit ihrer Entstehung heftig diskutiert. Für die 1920er Jahre war das Manifest revolutionär und auch in seinem Umfang suchte es seinesgleichen. Die Idee, die Stadtfunktionen durch räumliche Trennung voneinander zu isolieren, entspricht einerseits dem damaligen Zeitgeist des Funktionalismus, und andererseits scheint es eine logische Antwort auf das enorme Wachstum der von Industrialisierung geprägten Städte gewesen zu sein. Anstatt alle Tätigkeiten an ein Gebäude zu binden, wie es in der Vergangenheit der europäischen Stadt üblich war, sollte die neue Stadt für jede Tätigkeit einen anderen Bereich bekommen. Die bauliche Mischung mehrerer Stadtfunktionen in oft nur einem Gebäude – zur Straße Gewerbe, darüber Wohnraum und im Hinterhof die Werkstätte – wurde für die spätere Misere der Stadtbewohner während der Zeit der Industrialisierung verantwortlich gemacht. Somit mussten die Lebenswelten entflochten werden und die neuen Arbeitsplätze möglichst entfernt von den Wohngegenden liegen.

2.3 Die Charta von Athen – ihr Aufbau, Beobachtungen und Forderungen

„Die Stadt entspricht nicht mehr ihrer Funktion, die darin besteht, die Menschen zu schützen und sie gut zu schützen.“¹¹²

Die *Charta von Athen* besteht aus 95 Thesen und befasst sich mit der Frage, wie sich die Stadt der Gegenwart präsentiert und wie sie sein sollte. Sie ist in drei große Teile gegliedert.¹¹³ Die Charta beginnt mit der Darstellung *„Die Stadt und ihre Region“*,

¹¹² Hilpert, Thilo (1984). Le Corbusiers "Charta von Athen". Texte und Dokumente, Braunschweig. S.155.

¹¹³ Ebd. S.155.

geht über zu ‚*Der gegenwärtige Zustand der Städte – Kritik und Abhilfe*‘ und endet mit ‚*Schlussfolgerungen – Lehrsätze*‘. Der Hauptteil über den gegenwärtigen Zustand der Städte ist in vier Funktionen gegliedert: Wohnen, Freizeit, Arbeiten und Verkehr, ergänzt um einen Punkt über das ‚*Historische Erbgut der Städte*‘. Die Untersuchung von 33¹¹⁴ Städten weltweit durch die einzelnen Mitglieder des CIAM war der Ausgangspunkt für die Charta, die sowohl Missstände aufzeigen, als auch Lösungsansätze präsentieren sollte. Dieser Katalog diente als Grundlage um das Ideal der funktionellen Stadt verwirklichen zu können. Die *Charta von Athen* gilt als das theoretische Grundgerüst zur Funktionsteilung im Städtebau und ist somit maßgeblich für die Idee des fordistischen Wohnbaus verantwortlich. Sie kann als das textliche Konzept des modernen Städtebaus gesehen werden. Interessant ist, dass sie einerseits für den funktionellen Wohnbau verantwortlich gemacht wurde, aber andererseits einige Forderungen enthält, die auch in der Debatte der 1960er Jahre wieder auftauchen, zum Beispiel zur Bodenpolitik [siehe Kapitel 4.4.2].

Die *Charta von Athen* zeichnet sich insbesondere durch drei Dinge aus: Erstens, durch die intensive Analyse von Städten weltweit und die anschließende Thematisierung der katastrophalen (Wohn)Zustände, zweitens durch ihr Interesse an den möglichen Problemen der zukünftigen Stadt und drittens durch die darin erstmals formulierte Funktionsteilung der Stadt, dank derer sie ihren fixen Platz innerhalb der Architekturtheoriegeschichte eingenommen hat. Das oberste Anliegen der Verfasser der Charta war es, eine lebenswertere und den hygienischen Anforderungen entsprechende Umwelt für die städtische Gesellschaft zu schaffen, da „*das Chaos hat in den Städten Einzug gehalten*“¹¹⁵ hatte. Das Zeugnis der bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts kaum regulierten Städte fiel gnadenlos aus. Der Stadtpolitik wurde – so weit vorhanden – absolutes Versagen diagnostiziert. Es wurden Probleme erkannt, gesellschaftlicher als auch baulich-planerischer Natur, die bis zu dem Zeitpunkt in anderen Stadtutopien zwar im Einzelnen aber nie in ihrer Gesamtheit diskutiert worden waren. Das ehrgeizige Ziel der CIAM Architekten war, mit der Charta alle städtischen Probleme und die daraus resultierenden gesellschaftlichen

¹¹⁴ Amsterdam, Athen, Brüssel, Baltimore, Bandung, Budapest, Berlin, Barcelona, Charleroi, Como, Dalat, Detroit, Dessau, Frankfurt, Genf, Genua, Den Haag, Köln, Los Angeles, Littoria, London, Madrid, Oslo, Paris, Prag, Rom, Rotterdam, Stockholm, Utrecht, Verona, Warschau, Zagreb, Zürich.

¹¹⁵ Hilpert (1984) S.122.

Schwierigkeiten in einem Schriftstück zu thematisieren und Lösungsansätze zu formulieren. Nicht nur die akuten Probleme, sondern auch zukünftige Entwicklungen sollten bedacht werden. So widmete die Charta dem Autoverkehr verhältnismäßig viel Platz.¹¹⁶

„Die Schlüssel zum Städtebau liegen in folgenden vier Funktionen: Wohnen, Arbeiten, Sich erholen (in den freien Stunden), Sich fortbewegen.“¹¹⁷ wobei die Wohnung „DAS ZENTRUM [...] DES STÄDTEBAUERS“¹¹⁸ war und als das Zentrum der städtebaulichen Bestrebungen definiert wurde. Die Innenstädte sollten weniger dicht sein und der Kultur und Verwaltung vorbehalten bleiben; Industrie, Gewerbe und Wohnen werden in einem Gürtel um das Zentrum angeordnet; in der Peripherie sollten Satellitenstädte mit reiner Wohnfunktion angesiedelt sein. Für die Umsetzung dieses Programms zentral wurde die Frage nach der Aufteilung des Bodens – Privatinteressen gegen die übergeordneten Interessen der Gemeinschaft –, der Organisation des Verkehrs und der Gesetzgebung.¹¹⁹

2.3.1 Allgemeine Begriffe – Die Stadt und ihre Region

Eine Art Einleitung der *Charta von Athen*¹²⁰ bildet der erste Teil, bestehend aus den Artikeln 1-8, in denen dargelegt wird, warum die Stadt nicht isoliert, sondern als Teil eines Ganzen betrachtet werden müsste. Die festgesetzten politischen Grenzen einer Stadt wären schließlich obsolet, sobald Einflüsse auf die Stadt und ihre Auswirkungen auf die umgebende Region bemerkbar würden. Das vertretene Weltbild der Verfasser war ein durchaus raumdeterministisches. Der Mensch und seine Lebensart wurden als direkte Folge verschiedener Umwelteinflüsse betrachtet,

¹¹⁶ Ein Zugang, der sich am Stadtplan von Brasília ablesen lässt. Brasília ist eine der wenigen Städte weltweit, die nach den Forderungen der Charta errichtet wurden. Neben der klaren Funktionsteiligkeit (Wohnen – Verwalten) lässt sich das an der Wichtigkeit des Autos erkennen. Ganz Brasília kommt ohne eine einzige Kreuzung aus, es ist eine Stadt der langen Wege in der es kaum möglich ist sich ohne ein Auto fortzubewegen.

¹¹⁷ Hilpert (1984) S.157.

¹¹⁸ Ebd. S.158.

¹¹⁹ Ebd. S.105.

¹²⁰ Die Charta von Athen. Zitiert nach: Hilpert, Thilo (1984). Le Corbusiers "Charta von Athen". Texte und Dokumente, Braunschweig. S.113-166.

denn „*Ebenen, Hügel, Berge schalten sich ebenfalls ein, um ein bestimmtes Empfinden zu formen und eine bestimmte Geisteshaltung festzulegen*“.¹²¹ So wurden die erwähnten 33 Städte untersucht um „*die Geschichte der weißen Rasse unter den verschiedensten klimatischen Bedingungen und Breitengraden*“¹²² darzustellen. Das Paradigma des Geodeterminismus war in den Anfängen der Humangeographie in den 1920er Jahren durchaus populär¹²³ und wurde in den darauffolgenden Jahrzehnten – endgültig erst in den 1960er Jahren – von der quantitativen Geographie abgelöst. Die verantwortungsvolle Stadtplanung müsse sich im Spannungsfeld zwischen individuellem Freiheitsbedürfnis und gesellschaftlicher Verantwortung – eine Dichotomie, die in der *Charta von Athen* an mehreren Stellen genannt wurde – aufspannen. Die Rahmenbedingungen waren dabei nicht beständig, sondern immer wieder neu zu definieren, schließlich waren die bestimmenden Faktoren wirtschaftlicher, politischer und gesellschaftlicher Natur permanentem Wandel unterworfen. So ist die Geschichte der Stadt immer eingeschrieben in ihre Gestalt und durch Jahrhunderte präsent. Erst das ‚Maschinenalter‘, das laut der Verfasser wie ein plötzliches Naturereignis auftaucht, hatte diese Ordnung gestört, da die Geschwindigkeit eine mechanische wurde und somit die Menschen in ‚Verwirrung‘ gestürzt hätte. Durch die Landflucht und das enorme Wachstum der Städte innerhalb weniger Jahrzehnte der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte sich die natürliche Beziehung zwischen Arbeitsplatz und Wohnraum aufgelöst; Desorientierung innerhalb der überbevölkerten Städte war die Folge. Den Bedürfnissen der StadtbewohnerInnen selbst wurde in der Stadt des Maschinenalters kein Platz eingeräumt. Im Gegenteil, denn „*die Behausungen sind den Familien ein schlechter Schutz, sie führen zur Zerstörung ihres intimen Lebens, und die Verkennung der Lebensnotwendigkeiten, sowohl der physischen wie der moralischen, trägt ihre vergifteten Früchte: Krankheit, Verkommenheit, Aufruhr.*“¹²⁴

¹²¹ Hilpert (1984) S.118.

¹²² Ebd. S.155.

¹²³ Vertreter waren unter anderem die Geographen Carl Ritter (1779-1850) und Friedrich Ratzel (1844-1904).

¹²⁴ Hilpert (1984) S.122.

Vor diesem Hintergrund wird verständlich, dass die Verbesserung der Wohnungsproblematik als besonders dringlich angesehen und der Wohnraum in der *Charta von Athen* deshalb einen besonderen Schwerpunkt darstellt.

2.3.2 Die vier Funktionen: Wohnen – Freizeit – Arbeit – Verkehr

Als die wichtigste Funktion einer Stadt wurde dem *Wohnen* der größte Platz im zweiten Teil der Charta *Der gegenwärtige Zustand der Städte – Kritik und Abhilfe* eingeräumt. Die *Untersuchungen*, in denen die aktuelle Wohnsituation innerhalb der Städte dargestellt wurde, erstrecken sich von Artikel 9 bis 22, die Forderungen umfassen die Artikel 23 bis 29.¹²⁵

„Das Problem der Wohnung, des Wohnens steht an der Spitze aller anderen.“¹²⁶

Der Ausgangspunkt der Überlegungen war die Bevölkerungsdichte der Städte, die in ihren historischen Kernen zu hoch für die städtebauliche Organisationsform war und laut den Untersuchungen bis zu 1000, teilweise sogar bis 1.500 EinwohnerInnen pro Hektar betrug. Das entspricht ungefähr der Dichte, die auch Friedrich Engels in seinen Beobachtungen beschrieben hatte [siehe Kapitel 1.1.2].¹²⁷

Nicht nur die Wohnungen an sich, auch die Lage der Wohnhäuser wurde scharf kritisiert. Weder neben Verkehrsachsen, noch an zu wenig begünstigten Gebieten der Stadt oder in Form der gängigen Blockrandbebauung, deren Nordseite zwangsläufig nicht den Lichterfordernissen genügte, könne qualitativ hochwertiger Wohnraum entstehen. Nicht einmal die Grundbedürfnisse könnten an diesen Stellen befriedigt werden. Die Korrelation zwischen dichtem, billigem Wohnraum und benachteiligter Lage, wie zum Beispiel an Schattenhängen und in potenziellen Überschwemmungsgebieten, beziehungsweise umgekehrt zwischen hohen Mieten

¹²⁵ Hilpert (1984) S.124-135.

¹²⁶ Ebd. S.155.

¹²⁷ Die Dichte von 60.000 bis 150.000 BewohnerInnen pro Quadratkilometer ist bei einer maximalen Bebauungshöhe von sechs Stockwerken enorm hoch und so hat der CIAM in der Charta für diese Konstruktionsart die zulässige Bevölkerungsdichte mit maximal 25 bis 30.000 Einwohner definiert. Margareten mit ca. 26.000 und die Josefstadt mit ca. 22.000 Einwohnern sind aktuell die Bezirke mit der höchsten Wohndichte in Wien, das von seiner Struktur (alter Stadtkern mit gründerzeitliche Bebauung außerhalb des heutigen Ringes) den vom CIAM beschriebenen Städten nahe kommt.

und guter Lage wurde ebenso festgestellt. Die mangelnde und schlecht zugängliche soziale Infrastruktur, wie zum Beispiel das Vorhandensein von Schulen oder Grünflächen, verminderten die Quartiersqualität zusätzlich. Die Beobachtungen von Wohnungsgestalt, Wohnbaulage und sozialer Einrichtungen wurde erweitert um die Kritik am Wildwuchs der Vororte. Zu spät in die städtische Verwaltung eingegliedert, präsentierten sie sich als *„schmutzige Vorzimmer der Städte“*.¹²⁸ Die Verfasser verurteilten sie als *„eines der schlimmsten Übel des Jahrhunderts“*¹²⁹ unter anderem deshalb, weil durch die wuchernden Vorstädte eine immer größere Distanz zwischen den StadtbewohnerInnen und der umgebenden Natur geschaffen wurde. Selbst die Vorort-BewohnerInnen wurden als eine *„undefinierbare Bevölkerungsschicht“* und als *„Nährboden für Revolutionen“* beschrieben, die ihren Wohnsitz in dieser *„Art Abschaum, der die Mauern der Stadt umspült“*¹³⁰ hätten.

Die zwei dominierenden Ursachen für diese Zustände sahen die Verfasser einerseits in der ‚Geldgier der Spekulanten‘ und andererseits im ‚Maschinenzeitalter‘. Unsolidarisches Verhalten, Gleichgültigkeit und wachsender Egoismus der Stadtbewohnerinnen waren Folgeerscheinungen. Nachdem die Lösung des Wohnungselends als wichtigste Aufgabe des Städtebaus definiert war, wurden die *„besten Standorte“*¹³¹ für die zukünftigen Wohnviertel gefordert. Es müsste eine geringere Wohndichte forciert werden, um hygienischen Mindestanforderungen gerecht zu werden und um ausreichend ‚Luft, Licht und Sonne‘ für alle gewährleisten zu können. *„Die Sonne einzuführen, das ist eine neue und die gebieterischste Aufgabe des Architekten.“*¹³² Die Anordnung von Wohnblöcken entlang Verkehrsachsen sollte ebenfalls untersagt werden. Eine Chance, diese Forderungen zu verwirklichen, sahen die Vertreter des CIAM im Forcieren des Hochausbaus. Durch die Stahlskelettbauweise konnte die zehnfache Höhe im Vergleich zu konventionellen Mauerwerkbauten (maximal sechs Stockwerke) erreicht werden. So sollten mit der neuen Technologie bessere Wohnbedingungen verwirklicht werden, wobei die

¹²⁸ Hilpert (1984) S.131.

¹²⁹ Ebd. S.130.

¹³⁰ Ebd. S.130.

¹³¹ Ebd. S.131.

¹³² Ebd. S.133.

Hochhäuser, laut dem sogenannten ‚Boden-Statut‘ zugunsten weiterer Grünflächen weit von einander entfernt errichtet werden sollten. Die Grünflächen dienten als Naherholungsgebiete und sollten soziale Infrastruktur beherbergen.

Der zweiten Funktion der Stadt, der *Freizeit*, waren elf Artikel gewidmet. Die Untersuchungen wurden in den Artikel 30 bis 34 zusammengefasst, die Forderungen umfassten die Artikel 35 bis 40.

„Eine fruchtbare Verwendung der freien Stunden wird dem Stadtbewohner Gesundheit und Herz stählen.“¹³³

Zwei Beobachtungen wurden besonders betont: Erstens die geringe Anzahl an Freiflächen für alle Generationen in den dicht besiedelten Gebieten und zweitens ihre oftmals exzentrische oder schlecht an die Stadt angebundene Situierung, die einen regelmäßigen Gebrauch durch die BewohnerInnen eher verhinderten denn förderten. Dieses Fehlen von adäquaten Erholungsflächen und Sportanlagen wurde als mitverantwortlich für die Wohnmisere innerhalb der historischen Städte und den schlechten Gesundheitszustand der städtischen Bevölkerung angesehen. Ein *„richtiges Verhältnis von Baumasse zu freiem Raum, das ist die Formel, die einzig und allein das Problem des Wohnens löst.“¹³⁴*

Die umfassende Forderung der Charta war, den Wohnraum um ausreichende Grün- und Freizeitflächen zu erweitern. Die dafür benötigten Flächen sollten einerseits über das ‚Boden-Statut‘ – nachdem der Zwischenraum der Hochhäuser für die Allgemeinheit verwendet werden würde – und andererseits durch den Abriss der ‚Elendsquartiere‘ und die Implementierung von Grünflächen an ihrer statt, sicher gestellt werden. Durch die Schaffung ausgedehnter Grünbereiche anstatt ungesunder Baublöcke hofften die Architekten, die Städte zu ‚gesunden‘. Diese Flächen sollten aber nicht nur ästhetischen Ansprüchen genügen, sondern müssten klar definierten Zwecken zugeführt werden. Ausreichende soziale Infrastruktur wie Schulen, Kindergärten und Ärztezentren sollten ebenso ihren Platz finden wie Sportanlagen, Jugendzentren und andere Erholungseinrichtungen. In unterschiedlichen Größen und Distanzen zur Stadt gelegen hätten diese Flächen den Sinn, genügend Möglichkeiten

¹³³ Hilpert (1984) S.140.

¹³⁴ Ebd. S.137.

zu bieten um die freien Wochenstunden täglich, wöchentlich oder monatlich an verschiedenen Orten verbringen zu können.

Von der dritten Funktion der Stadt, dem *Arbeiten*, handelten die zehn Artikel 41-50. Jeweils fünf formulieren die Beobachtungen (Artikel 41 bis 45) und Forderungen (Artikel 46 bis 50).

*„Der Bruch mit der Organisation der Arbeit hat eine unaussprechliche Wirrnis geschaffen [...] Daraus entstand das große Übel unserer Zeit: DAS NOMADENTUM DER ARBEITERBEVÖLKERUNG.“*¹³⁵

Drei Punkte erschwerten laut den Verfassern das Leben der arbeitenden Bevölkerung. Am offensichtlichsten war erstens die Veränderung der Produktionsverhältnisse. Während über Jahrhunderte Arbeitsplatz und Wohnstätte an einem Ort vereint waren, wurden die Arbeitsplätze durch das ‚Maschinenzeitalter‘ an den Rändern der Stadt oder inmitten von Arbeiterbezirken konzentriert, Arbeits- und Wohnraum somit für Forcierung der maschinellen Massenfertigung getrennt. Aus dieser Aufspaltung ergaben sich zweitens zu lange Anfahrtswege, die wiederum maßgeblich zu einer Überlastung der Verkehrskapazitäten, zumindest zu manchen Tageszeiten, beitrugen. Drittens führte diese Entwicklung zu unkontrolliertem Wachstum an den Stadträndern, Industriegebiete siedelten in einem konzentrischen Kreis rund um die Stadt und verhinderten somit den direkten Zugang der Stadtbevölkerung zur Natur. Bodenspekulationen nahmen durch die Baulandverknappung zu und da die Industriegebiete – so wie fast der gesamte Boden der Stadt – in privater Hand waren, wurde eine vorausschauende, der Allgemeinheit verpflichtete Planung nahezu unmöglich gemacht.

Die Antwort der Charta war ein Bandstadt-Modell, indem für jede Funktion ein Streifen vorgesehen war und die Entfernungen zwischen Arbeitsplatz und Wohnhäusern möglichst gering gehalten wurden. Die Idee bestand darin, Industrieanlagen entlang überregionaler Infrastruktur wie einem Fluss, einer Bahnstrecke oder einer Autobahn anzusiedeln und hinter diesem Bereich Wohnviertel zu errichten. Getrennt wären die zwei – laut den Verfassern – unvereinbaren Funktionen durch einen breiten Grüngürtel, um Emissionen im Wohnbereich möglichst zu vermeiden. Die Wohntypen selber müssten sich in Einzelhäuser, mit und

¹³⁵ Hilpert (1984) S.141.

ohne kleiner Landwirtschaft, und ‚Stockwerkbauten‘ unterteilen. Um diese Viertel nicht zu Schlafstädten verkommen zu lassen, forderte die Charta auch jene Gewerke, die heute wohl als ‚Creative Industries‘ bezeichnet würden – Buchbinder, Goldschmiede, Modehandwerk – wieder in die Stadtstruktur zu integrieren. Auch das klassische Modell der europäischen Stadt lebte und lebt von einer lebendigen Sockelzone und die genannten Handwerksbetriebe würden von der *„intellektuellen Konzentration der Stadt die schöpferische Anregung“*¹³⁶ beziehen.

Als vierte und verbindende Funktion wurden dem *Verkehr* die Artikel 51 bis 64 gewidmet.

*„Der moderne Verkehr ist eines der vielschichtigsten Unterfangen.“*¹³⁷

Die Analyse der 33 Städte stellte fest, dass die alte Stadtsubstanz, zurückgehend auf das Mittelalter, teilweise sogar auf die Antike, nur bedingt fähig war, das aktuelle Verkehrsaufkommen aufzunehmen. Da die Straßen für den Fuhrwerk- und Fußverkehr angelegt waren, entsprächen sie nicht den ‚mechanischen Geschwindigkeiten‘; das schlage sich in der unzureichenden Breite, den zu kurzen Kreuzungsabständen und ihrer Dimensionierung nieder. Auch die Prachtstraßen wurden als Verkehrsbehinderungen angesehen. Weiters wurde angemerkt, dass willkürlich verlegte Eisenbahnlinien oftmals ganze Stadtteile voneinander abschnitten und somit die Zugänglichkeit zu Infrastruktur und dem städtischen Leben erschwerten.

In den 1930er Jahren begann in Europa die schleichende Verdrängung der Pferdefuhrwerke durch Kraftfahrzeuge. Deshalb bezogen sich die Forderungen der Verfasser vor allem auf ein modernes, differenziertes Straßennetz, das vielfältigen Benutzern zur Verfügung stehen müsse: den Fußgängern, den Radfahrern, den Autofahrern, den Straßenbahnen und den Lastfahrzeugen. Da die alte Stadt diese Straßen nicht zur Verfügung stellen konnte, sollten neue errichtet werden. Ein zusätzliches Anliegen der Funktionalisten war die Trennung der einzelnen Verkehrsströme, da die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer nicht vereinbar wären, und eine Klassifizierung der Straßen ihren Funktionen

¹³⁶ Hilpert (1984) S.144.

¹³⁷ Ebd. S.147.

entsprechend einzuführen sei. Es müsse Wohnstraßen, eigene Durchzugsstraßen mit wenigen Kreuzungen, spezielle Straßen für den Lasterverkehr und davon getrennte Fußgängerwege geben. Die Forderung, den Fußgängern andere Wege als den Kraftfahrzeugen zu Verfügung zu stellen „*MUSS ALS EBENSO UNERBITTERLICH ERACHTET WERDEN WIE DIE FORDERUNG, DIE AUF DEM GEBIETE DES WOHNUNGSBAUS JEDE NORDLAGE VERDAMMT.*“¹³⁸ Um die BewohnerInnen nicht durch die Abgase und den Lärm der großen Verkehrsachsen zu stören, sollten die einzelnen Strassen durch breite Grünstreifen isoliert werden.

2.3.3 Historisches Erbgut der Städte – Lehrsätze

Die letzten sechs Artikel von 65 bis 70 des Hauptteils der Charta bezogen sich auf *Historisches Erbgut der Städte*. Sie waren ein klares Bekenntnis zum architektonischen und städtebaulichen Erbe, denn „*die Geschichte ist eingeschrieben in den Grundrissen und Bauten der Stadt.*“¹³⁹ Die Verfasser bekannten sich zur Bewahrung architektonischer Werte, unter der Voraussetzung, dass das Wohl der BewohnerInnen immer Vorrang hätte.

*„In keinem Falle darf der Kult des Malerischen und Historischen wichtiger sein als die gesunde Beschaffenheit der Wohnung, von der das Wohl und die moralische Gesundheit des Individuums so innig abhängt.“*¹⁴⁰

Dezidiert verurteilt wurde jedoch das Zitieren längst vergangener Formensprachen. Dadurch würde jegliche Weiterentwicklung der Baukunst gestoppt. Jede Generation hatte ihre Vorstellungen, ihre Art zu denken, ihre Konstruktionsmöglichkeiten und ihre Materialien. So sollte mit dem architektonischen Erbe auch respektvoll umgegangen werden.

Warum der *Charta von Athen* architekturgeschichtlich eine so große Bedeutung für die Historie der Stadtplanung beigemessen wird, lässt sich am besten anhand der 24 *Lehrsätze* von Artikel 71 bis 95 erklären. Spätestens in diesen 24 Thesen für eine

¹³⁸ Hilpert (1984) S.150.

¹³⁹ Ebd. S.120.

¹⁴⁰ Ebd. S.152.

nachhaltige Stadtentwicklung wird offensichtlich, dass die Verfasser schon in den 1930er Jahren Probleme erkannt hatten, die noch heute als ‚visionär‘ bezeichnet werden können.

Die Lehrsätze datierten den Beginn der ‚Ordnungslosigkeit‘ der Städte mit dem Beginn des ‚Maschinenzeitalters‘. Die grundlegende Problematik des ‚Chaos‘ orteten sie in der Schwäche der administrativen Ebene sich gegen Privatinteressen durchzusetzen. Dieses Ungleichgewicht habe den sozialen Zusammenhalt immer mehr geschwächt. Daher müsste den Autoritäten auf administrativer Ebene mehr Gestaltungsfreiräume gegeben und Kompetenzen klar verteilt werden.

Das wichtigste gesellschaftliche Anliegen war, individuelle Bedürfnisse zu befriedigen und persönliche Freiheiten zu gewährleisten, ohne dabei die übergeordneten Interessen der Gruppe aus den Augen zu verlieren. Die Stadtgestalt war geprägt von der auf den Zyklus des täglichen Lebens abgestimmten Funktionsteilung. Wobei die Wohnung – verglichen mit einem biologischen Organismus – die kleinste soziale Zelle des Städtebaus bildete. Sie schütze die Familie und wäre der Ausgangspunkt anhand dessen alle Beziehungen innerhalb des städtischen Raums festgemacht würden. Von ihr ausgehend müsste auch die Distanz zu den Arbeitsstätten festgelegt werden, wobei die Arbeit wieder zu einer natürlichen, nicht aus wirtschaftlichen Zwängen heraus durchgeführten Tätigkeit werden sollte.

Die ‚mechanischen Geschwindigkeiten‘ hätten sich eigentlich positiv auf die Wohn-Arbeitsdistanz auswirken sollen, aber aufgrund der Verkehrsüberlastung war das Gegenteil eingetreten. Es sei eine Art zu leben entstanden *„die, indem sie die Familien auseinanderreißt, die Grundlagen der Gesellschaft zutiefst verwirrt.“*¹⁴¹ Die Lösung dieses Problems sahen die Verfasser einerseits in verschiedenen Fahrbahnen für unterschiedliche Fortbewegungsarten und –geschwindigkeiten und andererseits in der Forderung nach dreidimensional gedachten Stadtplänen, die nicht nur zweidimensional funktionieren müssten. Um das zu erreichen könnten moderne Konstruktionstechniken¹⁴² zur Problemlösung verhelfen, und das obwohl ‚das Maschinenzeitalter‘ technische Neuerungen gebracht hat, *„die einer der Gründe sind für*

¹⁴¹ Hilpert (1984) S.159.

¹⁴² Stahlskelettbauweise; Prefabrikation; neue Materialien wie Stahl, Stahlbeton, Glas.

die *Ordnungslosigkeit und die Umwälzung in den Städten*.¹⁴³ Trotz allem – und dieses Anliegen wird immer wieder deutlich – soll die Planung der Stadt im ‚menschlichen Maßstab‘¹⁴⁴ passieren. Eine genaue Definition zu diesem Maßstab bleibt die Charta zwar schuldig, da er jedoch als ‚Messinstrument‘ bezeichnet wird, ging es wohl um die Sicherstellung von an die Menschen angepassten Wohnungsgrößen und um Distanzen innerhalb der Stadt, die für alle leicht überwindbar sein sollten.

Neben diesen Überlegungen zur Stadtgestalt fanden sich auch Überlegungen zur Stadtlage in den Lehrsätzen. So dürfte die Stadt nicht mehr als isolierter Organismus betrachtet werden, sondern müsste vermehrt in sein Umland und in seine Region eingebunden werden. Die Zusammenarbeit sollte forciert werden, da nur so ein geordnetes Wachstum, das den menschlichen Bedürfnissen gerecht wird, gewährleistet werden könnte. Um diese großräumlichen Änderungen in Stadt und Umland durchführen zu können, müsste allerdings *„der Boden [...] mobilisierbar sein, wenn es um das allgemeine Interesse geht.“*¹⁴⁵ Dementsprechend dürften auch Enteignungen kein Tabuthema mehr sein, denn der kleinteilige Privatbesitz war der größte Feind der großstädtischen Strategien und verhinderte jegliche baulichen Maßnahmen.¹⁴⁶

Die 24 Lehrsätze fassten abschließend nochmals die vermeintlichen Ursachen der ‚Ordnungslosigkeit‘ der Städte (Maschinenzeitalter, schwacher politischer Gestaltungswille), die möglichen Hilfsmittel zur Umgestaltung (neue technische Konstruktionsmöglichkeiten, Neuregelung des Grundbesitzes, Verlegung des Verkehrs) und diverse Maßnahmen für eine ‚moderne‘ Stadt zusammen. Neben diesen baulichen und strategischen Überlegungen fallen zwei Punkte besonders auf: Erstens das Zusammenspiel von Gesellschaft und Raum und zweitens das Selbstbild der Architekten.

¹⁴³ Hilpert (1984) S.164.

¹⁴⁴ Le Corbusier stellte mit seinem 1945 veröffentlichten Modulor ein auf den menschlichen Körper und seine Tätigkeiten abgestimmtes Proportionssystem vor. Seine Unité d'habitation in Marseille ist auf diese Größen abgestimmt und illustriert wohl am anschaulichsten, was unter menschlichem Maßstab verstanden werden kann.

¹⁴⁵ Hilpert (1984) S.166.

¹⁴⁶ Diese ist Problem immer noch aktuell. So sind in Wien Gründerzeitblöcke in ihrem Besitz oft so zersplittert, dass Sanierung unmöglich wird, sobald sich ein Eigentümer dieses verweigert.

In der Charta wurde eine solidarische Gesellschaft beschrieben und politische Forderungen, vor allem in Bezug auf die Durchsetzungskraft auf administrativer Ebene, sind durchaus sichtbar. Der raumdeterministische Ansatz ist dabei offensichtlich, schließlich gingen die Verfasser davon aus, dass die Stadt und der Wohnraum doch maßgeblich am Wohlbefinden ihrer BewohnerInnen beteiligt wären. Es ging um nichts weniger als *„die Verbesserung des menschlichen Schicksals“*.¹⁴⁷ Denn *„die Städte sind unmenschlich“*¹⁴⁸ und so müsste an der Stadtstruktur und dem Wohnraum angesetzt werden, von dem *„das Wohl und die moralische Gesundheit“*¹⁴⁹ laut den Verfassern abhingen. Das Privatinteresse sollte *„in Zukunft dem Interesse der Gesellschaft unterstellt sein“*¹⁵⁰, denn *„jedem Individuum müssen die fundamentalen Freuden zugänglich sein: die Behaglichkeit des Heims, die Schönheit der Stadt.“*¹⁵¹ Für die Verfasser war ein Zusammenhang zwischen einer fortschrittlichen, solidarischen Gesellschaft und einer modern-funktionalen Stadtstruktur offensichtlich. Auf den Punkt gebracht hieße das, dass die Charaktereigenschaften der StadtbewohnerInnen eins zu eins die Struktur ihrer Stadt widerspiegeln würden. Im Umkehrschluss wäre dann Gesellschaft mit Hilfe des Städtebaus planbar und beeinflussbar.

Diese Überzeugung war unter den Architekten der Moderne durchaus populär und so auch bei den Verfassern der *Charta von Athen*. Denn selbst wenn in der Charta diverse Gründe für den gegenwärtigen Zustand dargestellt waren und Möglichkeiten angedacht wurden, um diese zu bereinigen, wurde doch immer kommuniziert, dass ausschließlich Architekten in der Lage wären diese Probleme zu lösen. Hierzu muss angemerkt werden, dass das Berufsfeld des Architekten Anfang des 20. Jahrhunderts noch umfangreicher war als heutzutage, da es wenige Spezialisierungen gab. Er war Designer, Techniker, Soziologe und Städteplaner in Personalunion, oder verstand sich zumindest als solcher. Aus diesem Verständnis heraus müssen Aussagen wie jene, dass *„die Architektur [...] für das Wohlbefinden und die Schönheit der Stadt*

¹⁴⁷ Hilpert (1984) S.157.

¹⁴⁸ Ebd. S.155.

¹⁴⁹ Ebd. S.152.

¹⁵⁰ Ebd. S.166.

¹⁵¹ Ebd. S.166.

verantwortlich“¹⁵² ist, gelesen werden. Auf der anderen Seite waren sich die Verfasser einer großen Verantwortung bewusst, denn „*DIE ARCHITEKTUR WALTET ÜBER DAS GESCHICK DER STADT.*“¹⁵³

Dass aber die besten Absichten oftmals zu großen städtebaulichen Problemen geführt haben, wurde spätestens in den 1960er und 1970er Jahren offensichtlich. In diesen zwei Jahrzehnten entwickelte sich eine Debatte um den großvolumigen, meist monofunktionalen Wohnbau, beziehungsweise über die Trabantenstädte am Stadtrand, die als gebaute Umsetzung der theoretischen Forderungen der Charta angesehen wurden. Infolge der Diskussion um die modernen Ideale der Funktionsteiligkeit begannen immer mehr Planende diese zu hinterfragen.

¹⁵² Hilpert (1984) S.165.

¹⁵³ Ebd. S.164.

3 Das funktionale Stadtmodell als eine Leitidee des Wiederaufbaus

„Die Maschine ist das Werkzeug unserer Zeit. Sie ist Ursache jener Wirkungen, durch die sich die Gesellschaftsordnung manifestiert.

Neue Materialien, Methoden, Prozesse, statische und dynamische Erkenntnisse, Planungen, soziologische Verhältnisse müssen akzeptiert werden.

Den Bedingungen der Industrialisierung folgend, durch Multiplikation von Zelle und Element, soll sich das Bauwerk indirekt entwickeln.“¹⁵⁴

Der in die USA emigrierte deutsche Architekt Konrad Wachsmann besuchte 1954 erstmals seit seinem erzwungenen Exil Deutschland und fand sich in einem Land wieder, das trotz der großen Zerstörungen noch nicht die industriellen Fertigungsmöglichkeiten für den Wiederaufbau nutzte. Wachsmann selbst hatte in den USA eng mit dem ehemaligen Bauhausdirektor Walter Gropius zusammengearbeitet und einen Forschungsschwerpunkt auf die Produktion von prefabrizierbaren Holzhäusern gelegt. Ein technisches Interesse, das ihn zeitlebens begleiten sollte. Motiviert durch seine Studien in den USA und durch das Interesse der jungen Architekten in Deutschland und Österreich an seinen Ideen, stieß Wachsmann Ende der 1950er Jahre die Diskussion um den industriellen Massenwohnbau im deutschsprachigen Raum mit an.¹⁵⁵ Nach dem Wiederaufbau im Anschluss an den zweiten Weltkrieg und der darauffolgenden Phase geprägt vom Leitbild der *aufgelockerten und gegliederten Stadt* in den 1950er Jahren, sprachen Wachsmann's 'Sieben Thesen' jene Punkte an, die in weiterer Folge die dritte Stadterweiterungswelle in Deutschland und Österreich ab dem Ende der 1950er bis in die 1970er Jahre charakterisieren würden; in der architektonischen Gestalt ebenso wie als gebautes Manifest einer wiedergeborenen, neuen und demokratischen Gesellschaft, die den Nationalsozialismus überwinden hatte können.

¹⁵⁴ Wachsmann, Konrad (1957). Sieben Thesen. Zit. nach: Conrads, Ulrich (1975). Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts, Gütersloh [u.a.]. S.148.

¹⁵⁵ Ebd. S.148.

Die *Maschine* steht in der ersten der sieben Thesen Wachsmanns einerseits für das Sinnbild eines Werkzeugs des schnellen und effizienten Bauens, andererseits für die Ursache der gesellschaftlichen Entwicklungen seit der Industriellen Revolution. Darüber hinaus kann die Maschine – als Synonym für das industrielle Zeitalter – auch für den Bedeutungswandel von Wohnraum an sich verantwortlich gesehen werden. Neben der Trennung von Arbeits- und Wohngemeinschaft waren das der Funktionswandel der Familie, die Mobilität und der höhere Stellenwert von Freizeit.¹⁵⁶ Weiters steht die *Maschine* für den Beginn der Entwicklung einer emanzipierten Gesellschaft, für den Wandel von einer feudalen, vorindustriellen zu einer demokratischen Gesellschaftsordnung und somit für den gesellschaftlichen Fortschrittgedanken, der sich gegen den Nationalsozialismus richtet.

Die zweite These behandelt die *neuen Materialien*, nämlich jene der Moderne wie zum Beispiel Stahl, Stahlbeton, und Glas. Diese nüchtern-technischen Baustoffe, die Fortschritt, Klarheit und Ordnung signalisierten, sollten in der Architektur der ersten Jahrzehnte nach Ende des Zweiten Weltkrieges zum Einsatz kommen. Le Corbusier war schon in den 1920er Jahren der Meinung gewesen, dass ein neues Gesellschaftsbewusstsein auch neue Materialien – er meinte Eisenbeton – brauche, um den Fortschrittgedanken baulich zu manifestieren. Auf der Steinkonstruktion „haben sich die Akademien ihren Thron errichtet, von dem aus sie dogmatisieren, ausbeuten, terrorisieren und die Lebenskraft der neuen Gesellschaft lähmen.“¹⁵⁷ Mit den neuen *Methoden* meinte Wachsmann wohl die Möglichkeiten der industriellen Vorfertigung von einzelnen Bauteilen, die mit aktuellen *statischen Erkenntnissen* viel größere Konstruktionshöhen zuließen und einen raschen Wiederaufbau, gepaart mit flexibler Stadterweiterung im Sinne von neu zu gründenden Wohnvierteln, garantierten. Im letzten Punkt werden *soziale Verhältnisse* angesprochen, die es zu akzeptieren gelte. Nach dem zweiten Weltkrieg war die Gesellschaft aufgrund der vielen (jungen) Todesopfer durch zwei Strukturmerkmale besonders geprägt. Erstens, durch das wegen des Krieges sprunghaft angestiegene Durchschnittsalter und zweitens durch die geringere Haushaltsgröße, die sich in einem Wohnungsmehrbedarf

¹⁵⁶ Herlyn, Ulfert (1970). Wohnen im Hochhaus. Eine empirisch-soziologische Untersuchung in ausgewählten Hochhäusern der Städte München, Stuttgart, Hamburg und Wolfsburg, Stuttgart [u.a.]. S.20f.

¹⁵⁷ Le Corbusier (1964). 1929. Feststellungen zu Architektur und Städtebau, Berlin [u.a.] S.48.

niederschlug.¹⁵⁸ Die oberste Prämisse war also, in einem möglichst geringen Zeitraum den nötigen Wohnraum zur Verfügung zu stellen, was einen vermehrten Ausbau von vielen kleineren Wohnungen nach sich zog, die in weiterer Folge zusammengelegt werden konnten.

Die dritte These erwähnt die *Multiplikation von Zelle und Element*, die – ähnlich einer Wabe – Struktur und Ästhetik eines Bauwerks bestimmen sollte. Schon Le Corbusier sah in der seriellen Produktion die Zukunft des Baugewerbes, wie er in seinem Werk ‚Städtebau‘ erkennen lässt:

*„Folge der regelmäßigen Planung: die Serie. Folge der Serie: der Standard, die Vollkommenheit (Schaffung von Typen). Die regelmäßige Planung trägt Geometrie in das Werk. Ohne Geometrie gibt es kein gutes Menschenwerk. Die Geometrie ist das Wesen der Architektur selbst. Zwecks Einführung der Serie in die Konstruktion der Stadt muß das Bauen industrialisiert werden. Das Bauen ist die einzige wirtschaftliche Tätigkeit, die sich der Industrialisierung bisher entzogen hat. Das Bauen selbst ist also dem Fortschritt ausgewichen.“*¹⁵⁹

Hier trat der Glaube an den technischen Fortschritt besonders hervor. Die serielle Massenproduktion, die sich in der Zwischenkriegszeit in Europa noch nicht hatte durchsetzen können, in den USA aber schon längst den ‚American way of life‘ prägte, sollte nach dem Zweiten Weltkrieg in Europa populär werden; günstigere Produktionsmöglichkeiten den architektonischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wiederaufbau Mitteleuropas beschleunigen. Neben dieser rational-produktionsorientierten Komponente suggeriert die *Multiplikation* auch immer den utopischen Gleichheitsansatz, der dem Funktionalismus seit seinen Anfängen innewohnte. Die Bedürfnisse des Menschen könnten dementsprechend in eine normierte Wohnung gefasst werden – nicht das Individuum, sondern das Kollektiv wird so zum bestimmenden gesellschaftlichen Element.

Die Aspekte, die Konrad Wachsmann in seinen ‚Sieben Thesen‘ 1957 ansprach – das Ausnutzen technischer Möglichkeiten, die materielle Gestaltung und Ästhetik und gesellschaftliche Umschwünge – waren allerdings nicht neu. Sie dominierten schon vor dem Zweiten Weltkrieg die theoretische Debatte der modernen Architekten in

¹⁵⁸ Bihl, Gustav (2006). Vom Kriegsende 1945 bis zur Gegenwart, in: Csendes, Peter; Oppl, Ferdinand. (Hg.) Wien [u.a.]. S.585.

¹⁵⁹ Hildebrandt, Hans (1979). S.142.

Europa; Vertreter vom Bauhaus, De Stijl und vom CIAM diskutierten bereits in der Zwischenkriegszeit die Ideen einer zeiteffizienten und mit Hilfe der industriellen Möglichkeiten, vereinfachten Bauweise. Diese Grundsätze wurden nach dem Zweiten Weltkrieg im Grunde wieder entdeckt und Konrad Wachsmann formulierte in wenigen Sätzen einen Text, der als eine Art Leitfaden für die architektonische Gestalt – allen voran die des Wohnbaus – vom Ende der 1950er bis in die 1970er Jahre gelesen werden kann.

3.1 Der Funktionalismus nach dem Zweiten Weltkrieg – Bauen für die Demokratie?

Viele Vertreter der sogenannten Moderne emigrierten so wie Konrad Wachsmann während der Kriegsjahre in die USA. Einige, weil sie persönlich und politisch verfolgt wurden, die meisten jedoch, weil die Arbeitsbedingungen im Laufe des Krieges schlechter geworden waren und kaum ein wirtschaftliches Überleben zuließen. Amerika als Geburtsland des Fordismus und der seriellen Massenerzeugung musste für die ausgewanderten Architekten der Avantgarde das ideale Laboratorium darstellen, um sich mit der industriellen Fertigung von Bauteilen zu beschäftigen, beziehungsweise um ihr Wissen an die jüngere Generation weiterzugeben. Viele emigrierte Architekten unterrichteten während der 1940er Jahre an amerikanischen Hochschulen; so lehrten die ehemaligen Bauhausdirektoren Walter Gropius in Harvard und Ludwig Mies van der Rohe in Chicago am Illinois Institut of Technology (IIT). Wurde die der Rationalität verschriebene Theoriendebatte der Zwischenkriegszeit noch von einem kleineren, elitären Kreis innerhalb der Architektenzunft geführt, kam das funktionale Gedankengut spätestens nach dem Zweiten Weltkrieg endgültig in der breiten Masse der Architekturschaffenden in Amerika und Europa an.

Vor allem die jungen, nach dem Krieg und teilweise in den USA ausgebildeten Architekten¹⁶⁰, griffen die politisch scheinbar unbelasteten Ideale der Moderne auf. Teilweise wurden sie von den Protagonisten der 1920er und 1930er Jahre unterrichtet,

¹⁶⁰ Als Beispiel sei hier der Architekt, Stadtplaner und Theoretiker Gerd Albers genannt.

die Ideen und Konzepte der Modernisten waren jedenfalls weit verbreitet.¹⁶¹ So konnte die neue Generation auf einem theoretischen Grundstock aufbauen und beginnen, die funktionalen Ideen ihrer Lehrer, der Vorreiter des Funktionalismus, ab Ende der 1950er Jahre umzusetzen. Diese jungen Architekten waren zusätzlich um Distanz zu den Vertretern der ersten Phase des Wiederaufbaus bemüht, da in Deutschland wie in Österreich die Architektur oftmals von Sympathisanten des nationalsozialistischen Regimes umgesetzt wurde – als Beispiel wären hier unter anderem Rudolf Hillebrecht, der am Wiederaufbau Hannovers nach dem Krieg beteiligt war oder Johannes Göderitz, der zusammen mit Roland Rainer schon während der Kriegszeit die Grundkonzepte für ‚Die gegliederte und aufgelockerte Stadt‘¹⁶² verfasste und somit die theoretische Grundlage für die zweite Phase des Wiederaufbaus schuf, zu nennen. Nicht nur in der Politik, dem Staatsapparat und anderen Organen des Wiederaufbaus, sondern auch unter den Architekten gab es direkt nach dem Krieg kaum Ressourcen ohne Naheverhältnis zum Nationalsozialismus. Die meisten Vertreter der Avantgarde hatten spätestens Ende der 1930er Jahre die nationalsozialistischen Länder verlassen um weiter ihren Beruf ausüben zu können. Geblieben waren jene, die sich mit dem Regime arrangierten und auch unter den Nationalsozialisten ein wirtschaftliches Auskommen hatten. Die Anfänge des direkten Wiederaufbaus waren dementsprechend von alten Namen geprägt (unter anderem: Johannes Göderitz, Konstanty Gutschow, Rudolf Hillebrecht, Ernst Neufert, Friedrich Tamms).¹⁶³ Viele Stadtbauämter wie jenes in Hannover (Hillebrecht) oder Düsseldorf (Tamms) waren von ehemals nationalsozialistischen Sympathisanten besetzt, die ihre Vergangenheit nur teilweise rechtfertigten¹⁶⁴ und die wiederum ihre ehemaligen Weggefährten protegierten. Ein ehemaliger Spottreim dieser Zeit der auf dieses Netzwerk ehemaliger Architekten des Dritten Reichs hieß:

¹⁶¹ Tessin, Wulf (1987). Die Neubausiedlungen der Sechziger/ Siebziger Jahre, in: Herlyn, Ulfert; Saldern, Adelheid v.; Tessin, Wulf (Hg.). Neubausiedlungen der 20er und 60er Jahre, Frankfurt am Main. S.88.

¹⁶² Vgl. das Geleitwort in: Göderitz, Johannes; Rainer, Roland; Hoffmann, Hubert (1957). Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Thübingen.

¹⁶³ Siehe zu den bruchlosen Biographien der Architekten: Durth, Werner (1987). Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900-1970, Braunschweig.

¹⁶⁴ Während sich manche Architekten wie Paul Bonatz in ihren autobiographischen Erinnerungen (‚Leben und Bauen‘, 1950) nachträglich in einem besseren Licht darstellen wollten (Durth 1987, S.271), standen andere wie Friedrich Tamms sehr offen zu den ehemaligen Tätigkeiten: „*Was heißt da Schuld! Schuldig sind sie alle, und ich schließe mich nicht aus.*“ (Durth 1987, S.260)

„*Aller Anfang ist der Ziegel // Und dann später der Zement, // Aber nichts hält so zusammen // wie`ne Clique die sich kennt.*“¹⁶⁵ Folglich versuchte sich die junge Architektengeneration möglichst von diesem Gedankengut zu distanzieren.

Schon in seinem Beginn in der Zwischenkriegszeit haftete dem Funktionalismus etwas Emanzipatorisches an. Bis heute wird ‚die Moderne‘ gerne pauschalisiert und mit demokratischen Werten, traditionelles Bauen gerne mit konservativen bis nationalen Werten in Verbindung gebracht. Diese Assoziation lässt sich wohl auch auf die große Sympathie für den neuen Stil im sozialdemokratischen Lager, zurückführen. Besonders im Bereich des Wohnungsbaus gab es Unterstützung für diesen fortschrittlich-sozialen Stil. Als Beispiel können hier die Jahre des ‚Roten Wiens‘ genannt werden, während derer mit Hilfe des Wohnbauprogramms bis 1934 knapp 65.000 Wohnungen in 400 sogenannten ‚Volkswohnpalästen‘ errichtet wurden.¹⁶⁶ Die Architekten dieser Wohnungen standen zwischen den Traditionen. So beinhaltet schon der Name ‚Volkswohnpalast‘ eine gewisse Opulenz, die eher den Vertretern der Akademien zugesprochen werden muss. Bei genauer Betrachtung einzelner Anlagen fällt darüber hinaus auf, dass die Fassaden durchaus vielfältige ornamentale Details aufweisen und somit gegen die streng funktionalistische Idee sprechen. Trotzdem muss bei den ausführenden Architekten der Wiener Gemeindewohnbauoffensive differenziert werden, schließlich können einige, wie Adolf Loos (‚Ornament und Verbrechen‘ ‚Warum Architektur keine Kunst ist‘¹⁶⁷), die erste Architektin Margarethe Schütte-Lihotzky und Josef Frank, durchaus als Vertreter eines frühen Funktionalismus gesehen werden. Andere wiederum, wie Josef Hoffmann vertraten die dekorative Jugendstiltradition. Die Wohnanlagen selbst wurden fast ausschließlich sehr traditionell mit Ziegelwerk errichtet, ohne moderne Materialien zu berücksichtigen. Diese Methode verlängerte die Arbeitsschritte, denn schließlich sollten durch die Errichtung der Wiener Gemeindebauten nicht nur die Wohnungsnot, sondern auch die herrschende Arbeitslosigkeit nach der großen Wirtschaftskrise der 1920er Jahre gelindert werden. Zusätzlich bekamen die Wiener Gemeindebauten eine Art Corporate Identity, eine Regionalprägung zum Beispiel

¹⁶⁵ Architektur. Düsseldorf: Rathaus mit Figürkes. In : Der Spiegel, Heft 44, 1952. Hamburg. 30-32. S.30.

¹⁶⁶ Maderthaner (2006) S.381f.

¹⁶⁷ Opel, Adolf (Hg.)(2010). Adolf Loos Gesammelte Schriften, Wien.

durch die häufige Verwendung von Klinker, die die Gebäude auch heute noch unverkennbar den Jahren des Roten Wiens zuordnen lässt. Die rege Bautätigkeit der Zwischenkriegszeit war ein politisch motivierter Schritt auf dem Weg in eine neue sozialdemokratische Gesellschaft, die sich mit Hilfe der funktionalen, aber durchaus regional geprägten Architektur ihre ersten Denkmäler setzte.

Versuchte also die Avantgarde der Zwischenkriegszeit den überladenen ‚Steinpalästen‘ der akademischen Architekten mit ornamentlosen, meist mit Stahlbeton verwirklichten Konstruktionen entgegen zu treten, wandten die Architekten nach dem Zweiten Weltkrieg dieses emanzipatorische Kapital des Funktionalismus gegen die *„teils bombastisch-verkitschte, teils kleinkarierte, von Blut und Boden-Mystik geprägte Architektur der Nazizeit“*¹⁶⁸ an. Mit der Zuwendung zum Funktionalismus konnte der vorherrschenden Provinzialität Internationalität entgegengestellt und mit der Entnazifizierung begonnen werden. Der wichtigste Punkt ist aber – neben der Distanz zur Architektenriege der Nationalsozialisten – die Idee, mit einem neuen Baustil nach dem Zweiten Weltkrieg neu anfangen zu können. Baulich sollte ein Zeichen für eine neue Gesellschaft gesetzt werden, denn es schien als ob *„die Rezeption dieser nicht mehr jungen Moderne etwas mit Freiheit und Demokratie zu tun“*¹⁶⁹ hätte. Das funktionalistische Bauen war somit politisch-ideologisch ab dem Ende der 1950er und bis in die 1970er Jahren fast ebenso stark aufgeladen wie in der Zwischenkriegszeit; schließlich ging es hier wie da um demokratisches Bauen.

Ein Vertreter der Moderne aus den 1920er Jahren, der Bauhaus Architekt Walter Gropius, sah im Wiederaufbau nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges ebenfalls eine Chance für die funktionale Bauweise. Er hoffte, dass die Ideen und theoretischen Konzepte des Bauhauses, des CIAMs und anderer Plattformern der avantgardistischen Architekturszene der Zwischenkriegszeit, endlich großmaßstäblich in der Praxis erprobt werden könnten. Hierbei ging es Gropius jedoch nicht ausschließlich um die ideale Stadtform, sondern ebenfalls um die gesellschaftliche

¹⁶⁸ Hilpert (1978) S.11.

¹⁶⁹ Ebd. S.11.

Komponente des Städtebaus. Im Zuge seiner Lehrtätigkeit in Harvard stellte er 1956 fest:

„Nach fast 25 Jahren wertvoller Forschungsarbeit und theoretischer Formulierung unserer Gedanken für die Planung, müssen wir endlich zur aktiven Verwirklichung schreiten. Trotz der Fülle theoretischer Gedanken über die Organisation des Zusammenlebens der Menschen, die sich angesammelt hat, sind wir kaum zu irgendwelchen neuen praktischen Erfahrungen gekommen. Es gibt keinen anderen Weg, als mutig und vorurteilslos neue praktische Versuchssiedlungen in einem Zug aufzubauen, um dann ihren Lebenswert systematisch zu untersuchen.“¹⁷⁰

In diesem Zitat von Gropius wurde der Glaube an eine normierbare und kalkulierbare Gesellschaft gut sichtbar. Es soll stellvertretend für die Vertreter des, wie Ulfert Herlyn schreibt, ‚doktrinären Funktionalismus‘¹⁷¹ stehen. Das Selbstverständnis der Architekten hatte sich während des Krieges nicht geändert. Sie sprachen sich allumfassendes Expertentum und das alleinige Wissen um die Lösung aller architektonischen und städtebaulichen Probleme zu.¹⁷² Genau bei diesem Verständnis von allumfassenden, doktrinären funktionalistischen Prinzipien setzt heute oftmals Befremden ein.

Trotzdem musste nach den unglaublichen Zerstörungen des Krieges möglichst schnell Wohnraum geschaffen werden; alleine in Deutschland war mehr als jede vierte Wohnung zerstört, dreizehn Millionen Menschen waren ohne Obdach.¹⁷³ Wie ausgeführt war der Funktionalismus der Baustil der Stunde, da er in der Effizienz seiner Herstellung und seinem schnörkellosen Aussehen die Eigenschaften eines schnellen, vom Nationalsozialismus abgewandten Wiederaufbaus vereinte. Die Rückbesinnung auf die Theorien der Moderne verhalf Siegfried Giedions Schrift *‚Befreites Wohnen‘*¹⁷⁴ zu neuer Popularität. Die Forderungen dieser Schrift nach mehr innerstädtischem Freiraum und die Grundsätze der *Charta von Athen* Licht, Luft und

¹⁷⁰ Eisinger, Angelus (2006). Die Stadt der Architekten. Anatomie einer Selbstdemontage, Gütersloh [u.a.]. S.66f.

¹⁷¹ Herlyn, Ulfert. (1987). Die Neubausiedlungen der Zwanziger Jahre, in: Herlyn, Ulfert; Saldern, Adelheid von; Tessin, Wulf (Hg.). Neubausiedlungen der 20er und 60er Jahre. Ein historisch-soziologischer Vergleich, Frankfurt am Main. S.42f.

¹⁷² Eisinger (2006) S.66.

¹⁷³ Schäfers, Bernhard (2003). Architektursoziologie. Grundlagen - Epochen - Themen, Leverkusen. S.129.

¹⁷⁴ Giedion ((1929)1985).

Sonne konnten erstmals in größerem Maßstab umgesetzt werden. Diese Überlegungen führten anfänglich zu Wohnblöcken in Zeilenbauweise, die in großen Abständen voneinander errichtet wurden um optimale Belichtungsverhältnisse zu garantieren, später zu hofartigen Typologien. Die anfängliche Euphorie über die neue Art zu wohnen war groß, konnte in den neuen Wohnhäusern – zumindest ab den 1960er Jahren – doch ein Lebensstandart mit Zentralheizung, fließendem Wasser und eigenen Sanitäreinrichtungen angeboten werden, der vor dem Krieg noch unerreichbar war. Parallel zu der Entwicklung großer Stadtviertel abseits der Kernstädte (in Deutschland teilweise für mehrere zehntausend BewohnerInnen geplant) kam es durch die steigende Motorisierung in Europa nach amerikanischem Vorbild zu einer ausgedehnten Suburbanisierung. In Deutschland wurden in den ersten zehn Jahren nach Kriegsende über eine Million neuer Wohnungen errichtet, wobei der Anteil an Sozialwohnungen durchschnittlich ca. zwei Drittel betrug.¹⁷⁵

„Allzu schnell war man bereit, in der kahlen, scheinbar sachlichen, in Wirklichkeit langweiligen Hochhausarchitektur der Cities und Trabantenstädte eine Folge funktionalistischen Denkens zu sehen, das in einer absichtlichen Zweckrationalität auf eigene Zwecksetzung verzichtet hatte und so den Interessen der politisch und ökonomisch Herrschenden dienstbar geworden ist. Diese Polemik trifft viele Epigonen zu Recht. Die ‚Klassiker‘ verdienen aber eine differenzierte Beurteilung. Sie waren keineswegs unpolitische Fachleute, deren verengte Rationalität zum Werkzeug irrationaler Kräfte wurde. Eher musste man in ihren theoretischen Erörterungen und ihren Entwürfen einen großartigen Versuch sehen, für den Menschen des Industriezeitalters ein neues Gehäuse zu schaffen, das Teil einer erneuerten gesellschaftlichen Ordnung ist.“¹⁷⁶

Die Kritik an den neuen Großsiedlungen, die weniger wohlwollend als ‚Hausfrauengettos‘¹⁷⁷ tituiert wurden, setzte Mitte der 1960er Jahre an mehreren Fronten ein. Einerseits in der sozialwissenschaftlichen Debatte, losgetreten durch Alexander Mitscherlichs *„Die Unwirtlichkeit unserer Städte“*¹⁷⁸ [siehe Kapitel 4], andererseits im öffentlichen Bewusstsein, geweckt durch Zeitungsartikel, die die schwierigen Wohnverhältnisse beleuchteten, [siehe Kapitel 4.3.].

¹⁷⁵ Schäfers (2003) S.132.

¹⁷⁶ Hilpert (1978) S.11.

¹⁷⁷ Heil (1974). Neue Wohnquartiere am Stadtrand, in: Pehnt, Wolfgang (Hg.). Die Stadt in der Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart. S.181.

¹⁷⁸ Mitscherlich (1971 (1965)). Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden, Frankfurt am Main.

3.2 Wiederaufbau und Stadterweiterung an den Beispielen Österreichs und Deutschlands

Die erste Phase des Wiederaufbaus im deutschsprachigen Raum direkt nach dem Zweiten Weltkrieg war nicht von städtebaulichen Idealen, sondern von Aufräumarbeiten und der Grundversorgung der Bevölkerung mit Wohnraum, geprägt. Erst nach Beseitigung der ärgsten Wohnungsnot dominierten die Grundthesen zweier städtebaulicher Ideologien der Zwischenkriegszeit und früher, die beginnende Stadtexpansion Anfang der 1950er Jahre. Einerseits die Funktionsteilung der *Charta von Athen* und andererseits das Streben nach der Verbindung von Stadt und Land, wie sie im *Gardencity*-Konzept von Howard beschrieben worden war.¹⁷⁹ Die aufgelockerte Bauweise beider Konzepte stellte den definitiven Bruch mit der als rückständig und unhygienisch empfundenen industriellen Stadt in Aussicht.

Der architektonisch-städtebauliche Anspruch, eine neue Stadtgestalt zu entwerfen, ging Hand in Hand mit dem politischen Willen, einer jungen, dynamischen und demokratischen Gesellschaft das entsprechende Umfeld zu bieten.¹⁸⁰ Aus der unmittelbaren Geschichte heraus konnte abgelesen werden, dass sich die Bevölkerung in wirtschaftlich schwachen Zeiten eher an totalitären Ideologien orientierte. Nicht umsonst hat der Nationalsozialismus seine Stärke unter anderem aus der weltweiten Wirtschaftskrise der 1930er Jahre gezogen. Im Umkehrschluss müsste eine Bevölkerung, die wirtschaftlich sicheren Zeiten entgegenblickt auch eher die junge Demokratie unterstützen. Der Wiederaufbau wurde so zum politischen Instrument. Mit seiner Hilfe kam es zu Arbeitsplatzbeschaffung und er kurbelte die Wirtschaft an. Durch die Förderung von Eigenheimen sollte das Selbstwertgefühl gestärkt werden und folglich sich die Zufriedenheit der Bevölkerung insgesamt steigern. Wie schon in den großen Diktaturen des 20. Jahrhunderts oder auch in der Zwischenkriegszeit („Rotes Wien“) wurden die Architektur und der Städtebau somit abermals als physische Manifeste gesellschaftlich-politischer Intentionen instrumentalisiert. Dieses

¹⁷⁹ Heil (1974) S.187. und Lohmann, Michael (1974). Grünplanung, in: Pehnt, Wolfgang. Die Stadt in der Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart. S.201.

¹⁸⁰ Schulz, Günther (1988). Eigenheimpolitik und Eigenheimförderung im ersten Jahrzehnt nach dem Zweiten Weltkrieg, in: Schildt, Axel; Sywottek, Arnold. Massenwohnung und Eigenheim, Frankfurt am Main [u.a.]. S.419.

Kapitel soll die Entwicklungslinien aufzeigen, anhand derer sich der Wiederaufbau und in weiterer Folge die Stadterweiterung ab Anfang der 1950er Jahre bis in die frühen 1970er Jahre in Deutschland und Österreich abspielte.

3.2.1 Die Entwicklung der Raumordnung – Politische Voraussetzungen und Entscheidungen nach dem Zweiten Weltkrieg

Bei einer Gegenüberstellung der Entwicklung des Wiederaufbaus und der folgenden Stadterweiterung von Deutschland und Österreich müssen die unterschiedlichen Größen beider Länder immer mitbedacht werden. War Österreich mit knapp sechseinhalb Millionen EinwohnerInnen nach dem Krieg nur ein Zehntel so groß wie Deutschland und hatte Österreich keine Handvoll an Großstädten mit über 100.000 EinwohnerInnen, so waren die Probleme, mit denen beide Länder zu kämpfen hatten, doch ähnliche. Die Wohnraumvernichtung durch den Krieg in den deutschen und österreichischen Städten war enorm; in Deutschland wurden rund dreizehn Millionen Menschen obdachlos.¹⁸¹ In Wien war rund ein Fünftel aller Wohnungen vernichtet oder unbewohnbar geworden und die Hälfte des übriggebliebenen Wohnraums war ebenfalls stark in Mitleidenschaft gezogen. Der Krieg vernichtete somit die Wohnbauleistung der Zwischenkriegszeit mit 60.000 Gemeindewohnungen und circa 20.000 Genossenschaftswohnungen.¹⁸² Diese Zerstörung in Verbindung mit großen Flüchtlingsströmen war schließlich Ursache für massive Obdachlosigkeit. In den folgenden Jahren machte sich außerdem eine demographische Strukturverschiebung in Richtung eines höheren Durchschnittsalters bemerkbar.¹⁸³ Diese Schwierigkeiten stellten die Großstädte in Deutschland und Österreich vor ihre dringlichste Aufgabe, nämlich möglichst schnell Wohnraum wieder herzustellen.

Die legislativen Rahmenbedingungen für diesen Wiederaufbau waren in beiden Ländern anfangs nur bedingt gegeben, da die Institutionalisierung der Raumordnung

¹⁸¹ Schäfers (2003) S.129.

¹⁸² Bihl, Gustav (2006). Vom Kriegsende 1945 bis zur Gegenwart, in: Csendes, Peter; Oppl, Ferdinand. Wien [u.a.]. S.585.

¹⁸³ Bihl (2006). S.585.

als Planungsinstrument mit der tatsächlichen Geschwindigkeit, mit der der Wiederaufbau voran getrieben werden musste, nicht mithalten konnte. Neben der formalen Verabschiedung entsprechender Gesetze musste zusätzlich in beiden Ländern das Wort ‚Planung‘ wieder positiv besetzt werden¹⁸⁴, war doch die Bedeutung des Wortes noch zu nahe an totalitäre Diktaturen geknüpft und damit eindeutig negativ konnotiert. Daraus mag sich diese politische Zurückhaltung in Österreich und Deutschland in den ersten Jahren nach Kriegsende erklären, sich dem mächtigen Instrument der Raumordnung, beziehungsweise der Raumplanung, wieder anzunähern.

In Österreich wurde die Republik beruhend auf der Verfassung von 1920/1929 wieder ausgerufen. Die Frage der Raumordnungskompetenz wurde in der Verfassung nicht geregelt und weder dem Bund noch den Ländern zugewiesen, sodass diese brisante Thematik der Verfassungsgerichtshof erst 1954 zugunsten der Bundesländer entschieden wurde. Salzburg war in weiterer Folge 1956 das erste Land, das ein Raumordnungsgesetz verabschiedete.¹⁸⁵ Die restlichen Bundesländer zogen bis 1974 nach, wobei die Stadtplanung Wiens weiterhin auf der Bauordnung beruhte. Für Raumplaner ist dieses Urteil des Verfassungsgerichtshofes von 1954 bis heute umstritten, wurde doch mit dieser schnellen Entscheidung die Verantwortung des politisch mächtigen Instruments der Raumordnung dezentralisiert.¹⁸⁶ Die örtliche Raumordnung wurde 1962 durch eine Novelle des Bundesverfassungsgesetzes auf Gemeindeebene installiert und besagt, dass jede Gemeinde ein örtliches Raumordnungskonzept, einen Flächenwidmungsplan und einen Bebauungsplan erlassen muss. Die BürgermeisterInnen – meist nicht vom Fach – sind somit oberster Raumplaner und erste Bauinstanz innerhalb der Gemeinden, und sind zusammen mit dem gewählten Gemeinderat ausschließlich dem jeweiligen Landesrat, der als Prüfungsorgan dient, verantwortlich.

¹⁸⁴ vgl. Albers, Gerd (1997). Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa. Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen, Braunschweig. S.87 und Tessin, Wulf (1988). Zum Entstehungskontext der Stadtteilsiedlungen in den Sechziger Jahren, in: Schildt, Axel; Sywottek, Arnold (Hg.). Massenwohnung und Eigenheim, Frankfurt am Main [u.a.]. S.495.

¹⁸⁵ Ebd. S.87.

¹⁸⁶ Ein aktuelles Beispiel für die Folgen dieser Entscheidung ist unter anderem die geringe Absprache der Länder über die (sinnvolle) Errichtung von Landeskrankenhäusern. So konnten nur zwölf Kilometer auseinander das Landeskrankenhaus Hainburg in Niederösterreich und das Krankenhaus Kittsee im Burgenland errichtet werden und über Jahre hinweg parallel, statt ergänzend, arbeiten.

In Deutschland dauerte die Verabschiedung von Gesetzen zur Raumordnung etwas länger als in Österreich, dafür sicherte sich hier der Bund die Kompetenzen. Obwohl während des Krieges zehn Millionen Wohnungen beschädigt oder zerstört worden waren, war den verantwortlichen Planern trotz des daraus resultierenden Zeitdrucks bewusst, dass die alte Stadtorganisation überdacht werden musste. So sollte eine aufgelockerte Struktur durch eine geringere Bebauungsdichte und dadurch mit mehr freien Grünflächen entstehen.¹⁸⁷ Als Beispiel kann hier Hannover¹⁸⁸ genannt werden, das aufgrund eines engagierten Stadtbaurats, Rudolf Hillebrecht, den Wiederaufbau nutzte, überkommene (Verkehrs)Strukturen neu zu organisieren und somit zu einem Musterbeispiel des Wiederaufbaus zu werden. Hannover zeigt aber auch die große Schwäche der deutschen Raumordnung nach 1945 auf. Ohne engagierte Einzelpersonen – so wie Stadtbaurat Hillebrecht – konnten städtebauliche Entwicklungen nicht in dieser Qualität passieren. Zusätzlich ist die Stadtentwicklung in Hannover ein gutes Beispiel dafür, dass der Wiederaufbau von Architekten und Stadtplanern voran getrieben wurde, die zu lösende Planungsaufgaben über politische Befindlichkeiten stellten und eine große Anpassungsfähigkeit an die jeweils aktuellen Machthaber bewiesen. Schließlich war Rudolf Hillebrecht schon unter den Nationalsozialisten als Planer tätig gewesen. Während des Krieges arbeitete er bei Architekt Gutschow in Hamburg, wo er vor allem für die Errichtung von Luftschutzbunkern und für die Beseitigung von Fliegerschäden verantwortlich war. 1943 wurde er dann von Albert Speer, einem Freund aus Studienzeiten, für den ‚Wiederaufbaustab‘ rekrutiert.¹⁸⁹ Diese engen Verbindungen Hillebrechts zum nationalsozialistischen Regime sind später aber kaum mehr thematisiert oder kritisch hinterfragt worden.

Nach der Schaffung der Bundesländer 1946 wurde das sogenannten ‚Aufbaugesetz‘ erlassen, das 1949 in Kraft trat. Es hatte den schnellen Wiederaufbau der Städte zum Ziel und wurde entgegen seiner Bestimmung mehr als Provisorium gesehen.¹⁹⁰

¹⁸⁷ Albers (1997) S.40.

¹⁸⁸ Das Wunder von Hannover. In : Der Spiegel, Heft 23, 1959. Hamburg. 56-69.

¹⁸⁹ Ebd. S.61.

¹⁹⁰ Albers, Gerd (1974). Ideologie und Utopie im Städtebau, in: Pehnt, Wolfgang (Hg.). Die Stadt in der Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart. S.463.

Bereits zwei Jahre später, 1951, legte die Bundesrepublik das ‚Bundesbaugesetz‘ als Entwurf vor. Aufgrund von Unklarheiten die Gesetzgebungskompetenzen betreffend, wurde es jedoch erst 1960 verabschiedet.¹⁹¹ Zu dieser Zeit war der Wiederaufbau bereits in vollem Gange und das Gesetz somit wenig richtungsweisend. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch, dass für die Förderung des Wiederaufbaus das neu geschaffene Wohnungsbauministerium verantwortlich war und somit im Gegensatz zum konservativen England stand, wo ein Planungsministerium installiert wurde.¹⁹² Deutschland wollte sich anscheinend durch die Betonung des Wohnbaus noch mehr von der – in Deutschland in weiterer Folge als sozialistisch und kommunistisch gebrandmarkten – ‚Planung‘ abwenden. Deshalb ist der ideologische Hintergrund des deutschen Wiederaufbaus in einem durchaus normierten, familienorientiertem und bürgerlichem Gesellschaftsbild zu finden, das im Gegensatz zum Kollektivismus des Kommunismus stehen sollte. Dementsprechend legten die Wohnbaugesetze aus 1953 und 1956 einen Schwerpunkt – neben der Reintegration des Wohnungsbaus in den freien Markt – auch auf die Förderung des Einfamilienhauses¹⁹³ und definierten die Familie als „*Norm des Baugeschehens*“.¹⁹⁴ Vor allem durch das Bundesbaugesetz aus 1960 und die Aufhebung der Preisgrenze für Bauland stiegen die Bodenpreise besonders im städtischen Bereich um ein Vielfaches. Dieser Preisanstieg war ebenfalls ein wesentlicher Grund, für den vermehrten Bau von Großsiedlungen in günstigeren Stadtrandlagen seit Beginn der 1960er Jahre.¹⁹⁵

Dieser kurze Abriss zeigt die Entwicklung des Stellenwerts der Raumordnung in Österreich und Deutschland in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg auf. Während in Österreich die Raumordnung bis heute dezentralisiert und zu einem großen Teil in der Verantwortung der Gemeinden und der BürgermeisterInnen liegt, die nicht in allen Gemeindematerien SpezialistInnen sein können, hat Deutschland durch ein bundesweites Raumordnungsgesetz (ROG) die Möglichkeit geschaffen,

¹⁹¹ Albers (1997) S.41.

¹⁹² Albers (1974) S.463.

¹⁹³ Becker, Heidede (1977a). Großsiedlungen am Stadtrand als sozialräumlicher Siedlungstyp, in: Becker, Heidede; Keim, Dieter. Gropiusstadt: soziale Verhältnisse am Stadtrand, Stuttgart [u.a.]. S.20.

¹⁹⁴ Lücke, Paul: Vom Wohnungsbau zum Städtebau. In: Bundesblatt, Jg.11(1962), Heft 4, S.159. Zit. nach Becker, Heidede (1977a) S.20.

¹⁹⁵ Becker (1977a) S.22f.

Richtlinien in Bezug auf Siedlungsstruktur, Infrastruktur, die Entwicklung ländlicher Räume, etc. vorzugeben. In Österreich fehlt diese übergeordnete Instanz, die es vermag, bundesweite Strategien rechtlich bindend durchzusetzen.

Die Institutionalisierung der Raumordnung passierte wegen ihres Stellenwerts unter den Nationalsozialisten nur schleppend. Die Betrachtung der geschichtlichen Entwicklung diverser Raumordnungsgesetze ist insofern spannend, als eine gewisse Skepsis von politischer Seite offensichtlich wird, die Frage der Raumordnung und die Kompetenzen darüber nach dem Zweiten Weltkrieg zu entscheiden. Die zwar bundesweite aber zögerliche Institutionalisierung der Raumordnung in Deutschland, beziehungsweise ihre dezentrale Verankerung in Österreich könnten den Schluss zulassen, dass politisch Verantwortliche der Nachkriegszeit nicht unbedingt mit einer Materie in Verbindung gebracht werden wollten, die geschichtlich betrachtet erst durch die Nationalsozialisten institutionalisiert und instrumentalisiert wurde. Die Neuaufteilung von Raum und Boden war den Nationalsozialisten insofern ein großes Anliegen gewesen, als ihrer Überzeugung nach nur in der Rückkehr zum bäuerlichen Dasein eine weitere Wirtschaftskrise – deren Auslöser die Nationalsozialisten in der Industrialisierung und dem Kapitalismus schnell gefunden hatten – verhindert werden könnte. Um dieses Vorhaben umzusetzen, wurde 1935 die Reichsstelle für Raumordnung geschaffen, deren Aufgabe die Neuorganisation, Planung und Ordnung des gesamten deutschen Reichgebietes inklusive der eroberten Länder war. Die Einführung dieser Reichsstelle legte in weiterer Folge den Grundstein für die Raumordnung in Deutschland. Im Gegensatz zu Österreich haben es jedoch deutsche Raumordner – trotz Kontroversen – geschafft, die Raumordnung als eigene Materie und die Kompetenzen über sie im deutschen Grundgesetz von 1949 zu verankern. Es ist daher durchaus verständlich, dass bedingt durch die Vorgeschichte der Institutionalisierung der Raumordnung in den ersten Jahrzehnten nach dem Krieg, eine gewisse politische Skepsis gegenüber der Materie bestehen blieb und eine Einführung des bundesweiten Raumordnungsgesetzes bis 1961 verzögerte. Durch das zaghafte Agieren der Politik konnten 1961 kaum mehr Vorgaben zum Wiederaufbau gemacht werden und so scheint es fast, als wäre die politische Nachkriegsgeneration nicht unglücklich darüber gewesen, dass die Erneuerung der Städte ideologisch von Architekten und Stadtplanern argumentiert und gelenkt wurde. Diese wiederum scheuten sich nicht davor, die Verantwortung für den Wiederaufbau und folglich für die Stadterweiterungen zu übernehmen. Bereits in den 1920er und 1930er Jahren

ließen Architekten und Städteplaner durchaus mit großem Selbstbewusstsein aufhorchen („*DIE ARCHITEKTUR WALTET ÜBER DAS GESCHICK DER STADT*“¹⁹⁶). Der Architekt und Städteplaner Gerd Albers – selbst ein Vertreter der Nachkriegs-Architekten-Generation Deutschlands und ehemaliger Student von Ludwig Mies van der Rohe am Illinois Institute of Technology in Chicago – meinte, dass sich die Städtebauer „*gleichsam als einzige Sachwalter einer geordneten Entwicklung in einer weitgehend ungeplanten Welt fühlten*.“¹⁹⁷ Als solche sahen sie sich auch für den Wiederaufbau verantwortlich. Dabei blieb die politische Einstellung, und damit auch die Anbiederung an das nationalsozialistische Regime, der einzelnen Protagonisten im Hintergrund und wurde in der Nachkriegszeit selten zum Vorwurf gemacht. Wie bereits erwähnt, wurde der Wiederaufbau der zerbombten Städte in Österreich und Deutschland durchaus von Architekten und Städtebauern geleitet, die sich zumindest mit dem nationalsozialistischen Regime arrangiert, wenn nicht sogar offensichtlich zusammen gearbeitet hatten.

3.2.2 Erste Phase: Der unmittelbare Wiederaufbau

Die Zeit des Wiederaufbaus und der Stadterweiterungen zwischen 1945 und den 1970er Jahren kann in drei Phasen unterteilt werden¹⁹⁸, deren Übergänge fließend waren und deren Ausprägungen in Deutschland – vermutlich wegen der größeren Anzahl an Großstädten über 100.000 EinwohnerInnen – wesentlich deutlicher zu Tage traten als in Österreich; hier vor allem in Wien. Während die Jahre nach dem Krieg in erster Linie eine möglichst schnelle Wiederherstellung der nötigsten Wohninfrastruktur kennzeichnete, waren die zwei darauf folgenden Phasen durchaus stadtideologisch geprägt; einerseits vom *Gardencity*-Konzept und andererseits vor allem durch die Funktionsteiligkeit der *Charta von Athen*, die „*in allen wesentlichen Punkten keinen Widerspruch mehr findet*“, da die „*abweichende Planung allgemein als*

¹⁹⁶ Hilpert (1984) S.164.

¹⁹⁷ Albers (1974) S.162f.

¹⁹⁸ Lohmann (1974) S.201. und Albers (1974) S.464ff.,

*fehlerhaft empfunden und beurteilt wird. Die Charta als Kampfschrift findet keinen ernsthaften Gegner mehr.*¹⁹⁹

Die knapp zwei Jahrzehnte zwischen dem Beginn der 1930er Jahre und dem Ende der 1940er Jahre waren im Vergleich zu den pulsierenden Jahren der Zwischenkriegszeit mit ihren radikal-fortschrittlichen Ideen und Thesen innerhalb der Architekturszene erst von Anpassung und Unauffälligkeit, später durch Pragmatismus geprägt. Mit der Schließung des Bauhauses 1933 und dem Vorwurf des ‚Kulturbolschewismus‘ gegenüber jeglichen modernen Tendenzen war die Architektur dieser Schule verpönt. Während der Zeit des nationalsozialistischen Regimes sahen sich die Planer gezwungen zu kooperieren oder auszuwandern. Diese fortschrittsfeindliche Umgebung, gepaart mit den entbehrungsreichen ersten Jahren nach Kriegsende, behinderte fast eine ganze Generation an Planern eigene theoretische Ideen und Modelle zu entwickeln, die nicht im Zusammenhang mit den Reichsstadtfantasien Adolf Hitlers standen. Aus diesem Kontext heraus ist verständlich, dass großer Pragmatismus den Wiederaufbau der ersten Jahre prägte. Erst die darauf folgenden Erweiterungswellen sollten wieder auf ideologische Städtebaumodelle aus der Zwischenkriegszeit oder früher zurückgreifen.

3.2.3 Zweite Phase: die gegliederte und aufgelockerte Stadt der 1950er Jahre

*„Ein Zeitalter, das der scheinbar unbegrenzten Wunderkraft der Technik fast blindlings vertraute, glaubte alle Fragen mit technischen Mitteln lösen zu können, auch wenn sie gar nicht technischer Natur sind. [...] Aber eine Zeit, die die Menschen in großen Massen zu mechanischer Arbeit zusammenführt, bedarf für das Wohnen nicht neuer Mechanisierung und Kasernierung, sondern der Ruhe, Abgeschlossenheit und Naturnähe.“*²⁰⁰

Die zweite Phase des Wiederaufbaus und der beginnenden Stadterneuerung orientierte sich durchaus am Gartenstadt-Modell von Ebenezer Howard. Dies zeichnete sich durch kleinteilige Bebauung aus, die in Nachbarschaften organisiert, einzelne Stadtteile bildete, die wiederum einer Kernstadt – Howard nannte sie *Central*

¹⁹⁹ Wolff, Josef (1960) Die Zielsetzung des neuzeitigen Städtebaus. In: Bundesblatt Jg.9, Heft 2., 74-76. S.75. Zit. nach: Becker, Heidede (1977a) S.24.

²⁰⁰ Göderitz; Rainer; Hoffmann (1957) S.13.

City – zugeordnet waren. Diese Phase kann unter dem Schlagwort der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* zusammen gefasst werden und begann gegen Ende der 1940er Jahre. Das Modell überschritt ausgerechnet mit seiner Etablierung als Leitidee des zeitgenössischen Städtebaus – festgemacht erstens an der Erscheinung des theoretischen Werks von Göderitz, Hoffmann und Rainer ‚*Die gegliederte und aufgelockerte Stadt*‘ 1957²⁰¹, zweitens an der Fertigstellung des Musterprojekts von aufgelockertem Wohnbau in Berlin, dem Hansaviertel, ebenfalls 1957, und drittens an der Verabschiedung eines deutschen Bundesgesetzes zur Festlegungen von Baulanddichten weit unter den bis dahin üblichen Ausnutzungsgrenzen – seinen Zenit in Deutschland und auch in Österreich.²⁰² Die theoretischen Überlegungen hinter diesem Modell waren einerseits gekennzeichnet von der Abneigung gegenüber der Zinskaserne als städtebauliches Motiv der industriellen Stadt²⁰³, von der Funktionsteiligkeit der *Charta von Athen* („gegliedert“) und ihrem großen Wunsch nach Luft, Licht und Sonne für den Wohnbau, und der Idee der Gartenstadt von der Verbindung der Stadt mit dem Land („aufgelockert“).²⁰⁴ Die Grundthesen dieser *gegliederten und aufgelockerten Stadt* finden sich im gleichnamigen Werk.²⁰⁵

Ausgangspunkt für dieses Modell ist die städtische Funktionsteiligkeit, also die Gliederung in Arbeits- und Wohnbereiche, die wie bei einem Organismus von Verkehrsadern durchzogen sind. Ausgehend von der Wohnung, die „*die kleinste, aber wichtigste und im wörtlichen Sinne maßgebende Zelle*“²⁰⁶ darstellte, waren die Wohnviertel gekennzeichnet von einer kleinteiligen Bebauung, hauptsächlich bestehend aus Einfamilienhäusern und maximal drei bis vierstöckigen Wohnhäusern. Vor allem der Wiener Architekt und einer der Verfasser Roland Rainer vertrat die Meinung, dass ein Einfamilienhaus in geschlossener Verbauung auf einem kleinen Grundstück von maximal 150m² ähnliche Dichten erreichen könne wie eine

²⁰¹ Göderitz; Rainer; Hoffmann (1957)

²⁰² Albers (1974) S.464f. und Tessin, Wulf (1988). Zum Entstehungskontext der Stadteilsiedlungen in den Sechziger Jahren, in: Schildt, Axel; Sywottek, Arnold. *Massenwohnung und Eigenheim*, Frankfurt am Main, New York. S.504.

²⁰³ Tessin, Wulf (1988) S.504.

²⁰⁴ Albers (1974) S.461.

²⁰⁵ Göderitz; Rainer; Hoffmann (1957)

²⁰⁶ Ebd. S.29.

höhergeschossige Verbauung, jedoch den menschlichen Grundbedürfnissen nach Natur und Intimität eher entgegen käme. Großen Stellenwert wurde der Durchgrünung der Wohnviertel beigemessen, die die geringe Wohndichte noch zusätzlich auflockern sollte. Wohnhochhäuser waren verpönt und wurden durchwegs abgelehnt. Das Erscheinungsbild der Stadt sollte, in Analogie zu den Kirchtürmen der Gotik, geprägt sein von den Gebäuden des öffentlichen Lebens und der Arbeit, die sich über die niedrige Wohnbebauung und die Grünflächen erheben sollten.

Begründet wurde das Konzept einerseits emotional mit dem suggerierten menschlichen Wunsch nach Frei- und Grünflächen, andererseits aber rational durch Berechnungen, die genau definierten, wie viele Haushalte eine Nachbarschaftseinheit bilden sollten und wann eine Volksschule beziehungsweise eine weiterführende Schule benötigt würde. Die Nachbarschaftseinheit war eine Idee aus den USA, deren Hintergrund die Überlegung darstellte, dass ein niederschwelliges, in Nachbarschaften organisiertes Partizipationsmodell als Gegenteil zur etablierten politischen Elite soviel Selbstverantwortung für die unmittelbare Umgebung mit sich bringen würde, dass totalitäre Ideologien keine Chance hätten (*grassroots democracy*).²⁰⁷ Das Modell der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* steht also zwischen den Gegensätzen von Rationalität und Emotion, zwischen funktionaler Nüchternheit und großer Naturverbundenheit, so als hätten sich die Vertreter nicht zwischen dem Heraufbeschwören der *guten alten Zeit* und einem neuen Zeitalter entscheiden können. Das wundert nicht, schließlich waren die Vertreter und größten Befürworter dieser städtebaulichen Leitidee ebenfalls ambivalente Architekten und Städteplaner. Wie bereits angemerkt, wurde der Wiederaufbau in Deutschland und Österreich von jenen Planern voran getrieben, die sich – in welcher Form auch immer – mit den Nationalsozialisten arrangiert hatten. Die Vertreter der Moderne weilten Ende der 1940er und Anfang der 1950er Jahre (noch) in den jeweils gewählten Exilstaaten wie den USA oder Schweden und kehrten, wenn überhaupt, meist erst zehn bis fünfzehn Jahre nach Kriegsende in ihre Heimatländer zurück. Jene Architekten aber, die den Wiederaufbau mit vorantrieben, wie Johannes Göderitz, Konstanty Gutschow, Rudolf Hillebrecht, Ernst Neufert und Friedrich Tamm²⁰⁸

²⁰⁷ Albers (1974) S.461.

²⁰⁸ Zur Problematik bruchloser Biographien der Architekten: Durth, Werner (1987)

vereinen den Widerspruch, zuerst unter den Nationalsozialisten tätig gewesen zu sein und sich anschließend an die neu gegründeten Republiken angepasst zu haben, um weiterhin als Architekten arbeiten zu können.

Neben dieser politisch-ideologischen Debatte um die Protagonisten, setzte Ende der 1950er eine immer größere Kritik an diesem Modell ein. Hauptargument der kritischen Stimmen war jenes der Zersiedelung. Die dezidierte – politische – Förderung des Einfamilienhauses, aufgebaut auf dem Gedanken der Familie als bestimmende gesellschaftliche Einheit, und die Zunahme der privaten Fahrzeuge führten zu wenig dichten Wohnvierteln, die kaum soziale, noch ökonomische oder kulturelle Infrastruktur aufweisen konnten und die vor allem in Stadtrandlagen undefinierte Siedlungsgebiete hervorbrachten.²⁰⁹ Der Vorwurf von mangelnder Urbanität war allgegenwärtig. Eine wichtige Publikation, die ebenfalls gegen eine Zersiedelung argumentierte und die diffusen Argumente in ein Werk zusammenfasste, erschien 1961 unter dem Titel *„Tod und Leben großer amerikanischer Städte“*.²¹⁰ Die Autorin, die Kanadierin Jane Jacobs plädierte in dieser einflussreichen Schrift für gewachsene Stadtstrukturen, für eine kritische Bevölkerungsdichte, die städtische Infrastruktur wie adäquate Bildungseinrichtungen und kulturelle Angebote zuließ, und gegen eine steril-moderne Stadtplanung. Bevölkerungsdichte und Mannigfaltigkeit waren die zwei Schlagworte, in denen Jacobs eine gewisse Urbanität ortete, denn *„die direkte Beziehung zwischen hoher Bevölkerungsdichte und vielfältigen Diensten sowie anderen Arten von Vielfalt leuchtet im allgemeinen ein.“*²¹¹

3.2.4 Dritte Phase: Verdichtung und Verflechtung ab den frühen 1960er Jahren

„Eine kompakte Silhouette hellgrauer und gelbgetönter, vier-, sechs- und neugeschossiger Wohnblocks, abends eine imposante Lichterkulisse beiderseits der sechsspurigen Schnellstraße, unmittelbar hinter dem Wald beginnend, an den sich die Stadt in den letzten Jahren herangeschoben hat. [...] Wo früher die Stadt in ihr

²⁰⁹ Albers (1974) S.465.

²¹⁰ Jacobs, Jane (1993). *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*, Basel.

²¹¹ Ebd. S.120.

Umland zerlief, entstand in wenigen Jahren ein Kranz neuer Wohnquartiere: Trabantensiedlungen, Parkwohnanlagen, neue Stadtteile, Großsiedlungen in der Sprache der Planer; Wohnsilos, Retortenstädte, Hausfrauengettos in den Augen der Kritiker; gar ‚grüne Hölle‘ im Jargon eines Massenblattes.“²¹²

Um 1960 kanalisieren sich einige Vorstellungen von Städtebau, beziehungsweise wurde die Kritik an der Umsetzung des Wiederaufbaus immer lauter. Somit kann ungefähr um diese Zeit auch der Beginn der Trendwende von der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* hin zu dichteren Wohnbauvierteln angesetzt werden. Die damit eingeläutete 3. Phase, die von Anfang der 1960er Jahre bis in die 1970er Jahre dauerte, wird am ehesten unter den Schlagworten *Verdichtung und Verflechtung* zusammengefasst. In diesen gut 15 Jahren sind die größten Stadterweiterungsviertel in Österreich und Deutschland entwickelt und gebaut worden. Es muss allerdings festgehalten werden, dass die Grenzziehung zwischen den beiden städtebaulichen Leitbildern nicht an einem einzelnen Umstand oder gar in einem einzelnen Jahr festgemacht werden kann; vielmehr entwickelte sich dieser Umschwung aus der mannigfaltigen Kritik an der fehlenden Dichte kombiniert mit den gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Umständen der 1960er Jahre. Zusätzlich konnte sich mit einem neuen Leitbild die unbelastete Architekten- und Stadtplanergeneration von der großstadtfeindlichen und teilweise konservativen bis nationalsozialistisch geprägten Tradition des bis dato umgesetzten Wiederaufbaus distanzieren.²¹³ Auf diese Einflüsse, die im Laufe der späten 1950er bis in die Mitte der 1960er Jahre eine Verschiebung der städtebaulichen Paradigmen verursachten, soll hier eingegangen werden.

Die Schlagworte *Verdichtung und Verflechtung* und *Urbanität durch Dichte* beschreiben die Dritte Phase des Städtebaus der 1960er und 1970er Jahre. Der Masterplan von ‚Le Mirail‘ in Toulouse, geplant von den Architekten Candilis, Josic und Woods ab 1961, war die Initialzündung für dieses Leitbild. Mit seinen großzügigen, hofartigen Strukturen stand der neue Stadtteil für die neue städtische

²¹² Heil, Karolus (1974). Neue Wohnquartiere am Stadtrand, in: Pehnt, Wolfgang. Die Stadt in der Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart. S.181.

²¹³ Durth, Werner (1987).

Großform.²¹⁴ Unter *Verdichtung* wurde einerseits eine höhere Bevölkerungszahl pro Hektar verstanden, aber auch eine Vergrößerung der Planungsgebiete. *Verflechtung* stand in diesem Zusammenhang nicht für eine allgemeine Funktionsmischung – die Trennung von Wohnen und Arbeiten wurde weiterhin beibehalten – sondern für eine Ausrichtung auf eine Art Zentrum, zum Beispiel auf ein Kaufhaus oder eine Freizeiteinrichtung. Somit wurden die neuen Großsiedlungen oftmals zu eigenständigen Trabantenstädten. Zusätzlich lösten hofartige Strukturen den Zeilenbau ab. Die Bevölkerungsstruktur sollte ebenfalls heterogener werden.²¹⁵

Diese Grundprinzipien hatten zur Folge, dass die meist hofartigen Komplexe mit mehr als acht, teilweise terrassierten Stöcken, im Laufe der Zeit wesentlich höher wurden als der maximal viergeschossige Zeilenbau der 1950er Jahre, aber auch eine flächenmäßige Ausdehnung erfuhren. In Deutschland waren während der 1950er Jahre die Wohnanlagen für maximal 1000 EinwohnerInnen geplant worden, in den 60er Jahren für über 5000; in den 1970er Jahren erreichte man allerdings neue Wohnanlagen mit teilweise einer Größe von 50.000 und mehr EinwohnerInnen.²¹⁶ Als Beispiele können hier das Märkische Viertel in Berlin, Baubeginn 1963 für 50.000 EinwohnerInnen, Neu-Perlach in München, Baubeginn 1967, ursprünglich ausgelegt auf 80.000 EinwohnerInnen²¹⁷ und Gropiusstadt in Berlin, errichtet von 1962 bis 1975 für 45.000 EinwohnerInnen²¹⁸, genannt werden. In Österreich wurden vor allem in Wien Großsiedlungen gebaut, die allerdings bei weitem nicht die Ausdehnung deutscher Siedlungen erreichten. In Wien war die höchste Wohnbauleistung von 1961 bis 1970 mit knapp 4.500 Wohneinheiten pro Jahr erreicht, das entspricht Wohnraum für ungefähr 13.500 Menschen (bei durchschnittlicher Belegung von drei BewohnerInnen).²¹⁹ Parallel zu den deutschen Städten konnten in Wien die gleichen beschriebenen Tendenzen, jedoch in abgeschwächter Form, beobachtet werden. Die

²¹⁴ Schäfers, Bernhard; Köhler, Gabriele (1989). Leitbilder der Stadtentwicklung. Wandel und jetzige Bedeutung im Expertenurteil, Pfaffenweiler. S.40.

²¹⁵ Tessin, Wulf (1988) S.504.

²¹⁶ Ebd. S.76.

²¹⁷ Schäfers, Bernhard (2006) S.92.

²¹⁸ Becker, Heidede; Keim, Dieter (1977). Gropiusstadt: soziale Verhältnisse am Stadtrand. Soziologische Untersuchung einer Berliner Großsiedlung, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz. S.13

²¹⁹ Marchart (1984) S.73.

größten Siedlungen Wiens, die Großfeldsiedlung in Floridsdorf mit 6500 Wohnungen (cirka 20.000 BewohnerInnen), errichtet ab Mitte der 1960er Jahre, die Per-Albin-Hanson-Siedlung-Ost in Favoriten, errichtet Anfang der 1970er Jahre mit 4300 Wohnungen (etwa 13.000 EinwohnerInnen) oder auch der Wohnpark Alterlaa in Liesing, errichtet Ende der 1970er Jahre für knapp 10.000 BewohnerInnen, bleiben in ihrer Größe doch deutlich unter den deutschen Großsiedlungen.²²⁰

Die Frage nach den Gründen für diese oft sehr ehrgeizigen Stadterweiterungsprojekte lässt sich nur unter Berücksichtigung der gesamtgesellschaftlichen Situation in den 1960er und 1970er Jahren beantworten, die in Deutschland und Österreich sehr ähnlich waren. Für beide Länder gilt, dass sich das erste Mal im 20. Jahrhundert die politischen Verhältnisse beruhigt und stabilisiert hatten. Nach den Kriegen in der ersten Hälfte des Jahrhunderts prägten die 1960er Jahre Stabilität und Zuversicht. In dieser Phase kam es zu einem enormen Wirtschaftswachstum und somit konnten längerfristige Projekte in Ruhe entworfen und umgesetzt werden. Auch das Wort der ‚Planung‘ hatte nicht mehr den negativen Beigeschmack, im Gegenteil, ‚Planung‘ stand jetzt für Voraussicht und Sicherheit. Nachdem in den 1920er Jahren der große Wohnanlagenbau vor allem sozialreformerisch intendiert war, ging es in den 1960er Jahren hauptsächlich darum, den ‚Wohlstand für alle‘ zu halten. Dieser Wohlstand war besonders den sozialdemokratischen Kommunen ein Anliegen – in Deutschland ebenso wie im von der SPÖ regierten Wien.

„Zielsetzung dieser sozialdemokratischen Wohnungs- und Städtebaupolitik war damals: Es sollten so schnell wie möglich viele, finanziell erschwingliche Wohnungen mit gehobene Standard gebaut werden. Die Wohnungen sollten ‚im‘ Grünen liegen, in einem gesunden Wohnumfeld mit guter Infrastruktur, säuberlich getrennt von den Stätten der Arbeit.“²²¹

Um die große Nachfrage nach leistbarem Wohnraum, die sich aufgrund des Bevölkerungswachstums vor allem im städtischen Umland²²² und durch die durch Baulandknappheit bedingten Preissteigerungen ergeben hatte, zu befriedigen, wurden die neuen Wohnsiedlungen größtenteils mit industriell vorgefertigten Bauteilen

²²⁰ Bihl(2006) S.591.

²²¹ Tessin, Wulf (1988) S.507.

²²² Heil (1974) S.185f.

errichtet. Die Zeit des ungebrochenen Fortschrittsglaubens der 1960er und 1970er Jahre wurde somit zum Zeitalter des Fertigteilbaus. Die rationelle und günstige Tafelbauweise kam den Baufirmen auch insofern entgegen, weil die Verknappung des Arbeitskräfteangebots zur Zeit des Wirtschaftswunders für große Preissteigerungen am Bausektor gesorgt hatte.²²³ Die Gemeinde Wien gründete 1961 sogar eine eigene Firma, die ‚Montagebau Wien‘, um den industriellen Fertigteilbau voran zu treiben. Diese Begeisterung der Baubranche für schnellen und kostengünstigen, aber auf Grund der noch wenig ausgereiften Technologien oftmals qualitativ nicht immer einwandfreien Wohnbau, brachte ihr den Vorwurf ein, dass funktionalistische Architektur immer auch kapitalistische Architektur sei. Trotz allem war in dieser Zeit die Wohnzufriedenheit in den neuen Wohnungen anfänglich enorm. Einerseits weil sie im Grünen lagen, andererseits weil der Wohnkomfort dank des Ausstattungsgrads mit genügend Zimmern und Zentralheizung ein nicht gekannter war.²²⁴ Aufgrund der Größe lagen die meisten Großsiedlungen am Stadtrand, manche von ihnen waren so groß, dass sie eine eigene kleine Stadt bildeten (z.B. Gropiusstadt, Märkisches Viertel).

Auch wenn sich die Stadterweiterungssiedlungen in Österreich und Deutschland vor allem in ihrer Größe unterschieden, kam es innerhalb dieser doch zu ähnlichen Problemen. Nachdem die ersten Wohnanlagen sehr gut angenommen worden waren, war der Markt Anfang der 1970er Jahre vor allem in Deutschland gesättigt. In dieser Zeit änderten sich zusätzlich die gesamtgesellschaftlichen Rahmenbedingungen. Die Wirtschaft brach erstmals nach dem Zweiten Weltkrieg wieder ein; es entstand eine neue Armut, die monofunktionalen Siedlungen waren immer schwieriger zu bewerben und wurden erstmals richtig überdacht.²²⁵ Die Probleme, die sich im Laufe der Zeit innerhalb der Trabantenstädte ergeben hatten, wie die fehlende Durchmischung gesellschaftlicher Gruppen und die daraus folgende Dominanz von sozial schwachem Milieu, überdurchschnittlich junge BewohnerInnen, wenig bis keine Freiräume oder Betreuung für Kinder und Jugendliche, kaum Infrastruktur innerhalb der Siedlungen, zu wenige und zu weit entfernte Schulen beziehungsweise

²²³ Tessin, Wulf (1987) S.88.

²²⁴ Heil (1974) S.193.

²²⁵ Tessin, Wulf (1988) S.509.

Kindergärten, das Fehlen nachbarschaftlicher Beziehungen und eine meist eintönig-graue Ästhetik wurden mit der Zeit immer offensichtlicher und begleiten viele Großsiedlungen bis in die heutige Zeit.

4 Kritik am funktionellen Stadtmodell

4.1 Kritik der funktionalen Architektur

Der Funktionalismus war und ist sowohl in der Architektur als auch in der Soziologie einer der am meisten polarisierenden Begriffe.²²⁶ Ab den 1930er Jahren wurde der Sammelbegriff ‚Funktionalismus‘ für die rationelle, moderne Architektur in Europa (Bauhaus, De Stijl, CIAM), den USA (Chicagoer School of Architecture) und Russland (Konstruktivismus) gebraucht, laut dem Architekturtheoretiker Reyner Banham der Begriff erst ab 1932 konsequent verwendet.²²⁷ Die unterschiedlichen Stömungen des Funktionalismus verband dabei eine technisch-rationale Formensprache, ‚moderne‘ Materialien wie Stahl, Stahlbeton und Glas, und der Einsatz von neuesten Technologien. Mit ihrer Hilfe sollte die Architektur, sowie in weiterer Folge der Städtebau, von Grund auf erneuert werden, um ein entsprechendes Umfeld für „eine neue Gesellschaft“²²⁸ zu entwerfen. Der Funktionalismus nahm schon alleine durch sein schlichtes und reduziertes äußeres Erscheinungsbild eine konträre Position zu diversen historistischen Strömungen ein. Seine Argumentation bediente sich wissenschaftlich-rationaler Methoden, um mit deren Hilfe die Lebensumwelt der Gesellschaft neu zu ordnen. Das äußerte sich unter anderem in gegliederten Stadtvisionen (Charta von Athen) und funktional durchorganisiertem Wohnraum (CIAM Kongress zur ‚Wohnung für das Existenzminimum‘ und die ‚Unité d’habitation‘ von Le Corbusier).

Laut der Soziologin Heide Berndt liegt „die Besonderheit des Funktionalismus [...] in der exakten Darstellung des Prinzips, das das Leben auf der zweiten Stufe der gesellschaftlichen Entwicklung reguliert: Beherrschung durch Berechnung zu vollenden.“²²⁹ In dieser Berechnung wird der offensichtlichste Angriffspunkt der

²²⁶ Schäfers, Bernhard (2003) S.90.

²²⁷ Banham, Reyner (1964). Die Revolution der Architektur. Theorie und Gestaltung im Ersten Maschinenzeitalter, Hamburg. S.267f.

²²⁸ Le Corbusier (1963 (1922)) S.47.

²²⁹ Berndt, Heide (1978). Die Natur der Stadt, Frankfurt a. Main. S.191.

funktionalistischen Architektur sichtbar, denn schließlich muss bei Kalkulation von gewissen Normen ausgegangen werden um nachvollziehbare Schlüsse zu erhalten. Wer aber wäre in der Lage solche zu definieren? Bedeutete das nicht eine schwer vertretbare Anmaßung? Ist es überhaupt möglich, beziehungsweise wünschenswert, jeden Entwurfsprozess mit kausalen Zusammenhängen zu erklären?

Ein gutes Beispiel dafür ist Le Corbusier's Idee des ‚Modulor‘.²³⁰ Ausgehend von einem Modellmenschen, dem Modulor, definierte er die Norm menschlicher Maße. Auf der Grundlage des benötigten Bewegungsraums des Modulors konnte er die Mindestanforderungen an Wohnraum festlegen. Diese Vereinheitlichung funktionierte allerdings nicht als Maßeinheit für die Allgemeinheit, da er zum Beispiel regionale Größenunterschiede nicht bedachte. So werden die Wohnräume des Schweizer Architekten heutzutage oftmals als sehr niedrig und beengend empfunden.²³¹ Diese Betonung des Ordnungsgedanken, der auch später in der *Charta von Athen* mit ihrer strikten Funktionstrennung auftaucht, steht exemplarisch für viele Vertreter des Funktionalismus. Die schon früh aufkommende Kritik daran bezog sich zusätzlich auf die gesellschaftliche Komponente, dem ‚Funktionieren‘. Sobald Architekten zwanghaft versuchen ausschließlich rational begründbare Entwurfsschritte zu setzen und alle Menschen in genormte Wohnungen passen sollen, beziehungsweise in einem System funktionieren müssen, sodann wird die Idee des Funktionalismus totalitär und erinnert an ideologisch begründete Gesellschaftssysteme im 20. Jahrhundert.²³²

Die Kritik am Funktionalismus setzte gut zwei Jahrzehnte nach dem Zweiten Weltkrieg ein und entzündete sich vor allem am Wiederaufbau der Städte und der Architektur der Nachkriegsjahre.²³³ Ein ausschlaggebendes Moment war ein vielbeachteter Vortrag von Theodor Adorno. Unter dem Titel ‚Funktionalismus heute‘ sprach Adorno auf einer Tagung am 22. September 1966 in Berlin vor dem Deutschen Werkbund über die Auswirkungen funktionalistischen Bauens. Entgegen

²³⁰ Le Corbusier (1956(1948)). Der Modulor. Darstellung eines in Architektur und Technik allgemein anwendbaren harmonischen Maßes im menschlichen Maßstab. Stuttgart.

²³¹ Schäfers, Bernhard (2003) S.177.

²³² Ebd. S.118.

²³³ Ebd. S.135.

dem Diktat von *form follows function* bestand seine Hauptthese darin, dass keine Form rein aus einer Funktion abgeleitet werden könne, denn: „*was gestern funktional war, kann zum Gegenteil werden.*“²³⁴ In der Architektur und im Städtebau müsse immer ein ‚Mehr‘ als Material und Form beinhaltet sein, denn ohne diesen ‚Mehrwert‘ würde das bloß Nützliche und Funktionale zum „*Mittel der Verödung der Welt, des Trostlosen.*“²³⁵ Im gleichen Jahr, in dem Adorno seinen viel zitierten Vortrag hielt, erschien auch Alexander Mitscherlich's Pamphlet ‚Die Unwirtlichkeit unserer Städte‘, welches den Wiederaufbau mit seinen Auswüchsen der Stadterweiterung scharf verurteilte. Die Studentenrevolte ab 1967 verlieh der Kritik an der funktionalen Architektur vor allem einen anti-kapitalistischen Zug und fand mit dem Werk ‚Architektur und Ideologie‘²³⁶ seinen Weg an die Öffentlichkeit.

4.2 Die Entstehung einer Debatte

Wie bereits im vorhergehenden Kapitel angedeutet, wurde Mitte der 1960er Jahre vor allem in Deutschland eine ausführliche Debatte um den Wiederaufbau und die Probleme der neuen Stadterweiterungssiedlungen begonnen. Inhalt dieses Kapitels soll die Darstellung der Ursprünge, die Vorstellung der ProtagonistInnen, den Verlauf und die von den WissenschaftlerInnen angebrachten Kritikpunkten innerhalb dieser Debatte sein.

Die Diskussionen über die städtebauliche Struktur der Satelliten- und Trabantenstädte und die Lebensverhältnisse innerhalb der Siedlungen verstummten das 20. Jahrhundert über nicht und werden unter geänderten Vorzeichen immer noch geführt. Während der Fokus auf die Neubausiedlungen der 1960er und 1970er Jahre gerichtet blieb, änderten sich die gesellschaftlichen Umstände frappant. Begann die Debatte in den Zeiten des großen Bevölkerungswachstums – zuerst innerhalb der Städte, später ausgeweitet auf die Stadtregionen – stehen die Wohnbauten heutzutage als Mahnmal

²³⁴ Adorno, Theodor (1970). Funktionalismus heute, in: Adorno, Theodor. Ohne Leitbild, Frankfurt am Main. S.106.

²³⁵ Ebd. S.123.

²³⁶ Berndt, Heide; Lorenzer, Alfred; Horn, Klaus (1968). Architektur als Ideologie, Frankfurt am Main.

für das Phänomen der sogenannten ‚Shrinking Cities‘, der ‚schrumpfenden‘ Städte, die mit Bevölkerungsrückgang zu kämpfen haben. In den Jahren um die Jahrtausendwende waren sie Grund für die Überlegungen, wie mit leerstehenden Megastrukturen nachhaltig umgegangen werden könnte. Der Ursprung dieser sozialwissenschaftliche Debatte, die durch die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts dynamisch gebliebenen ist, kann zeitlich mit dem Ende der Beseitigung der Kriegsschäden und dem sich entwickelnden wirtschaftliche Aufschwung Deutschlands eingeordnet werden. So begann sich Widerstand gegen die städtebaulich ideologischen Voraussetzungen zu regen, nachdem mit Hilfe eines schnellen Wiederaufbaus innerhalb von nur zwei Jahrzehnten die ärgste Wohnungsnot gelindert worden war.

Der erste Text, der ein gewisses Unbehagen in Bezug auf die neugegründeten Wohnsiedlungen in Worte fasste, war Alexander Mitscherlich's ‚Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden‘, der 1965 in der edition suhrkamp erschien. Parallel zur Generalabrechnung Theodor Adornos mit seinem Vortrag ‚Funktionalismus heute‘ wurde der Grundstein für die von VertreterInnen der Sozialwissenschaft und Sozialpsychologie angestoßene Diskussion um die Auswirkungen der modernen Neubausiedlungen auf Gesellschaft und Raum gelegt. Die wichtigsten Diskussionspunkte der SozialwissenschaftlerInnen waren die Forderung nach einem neuen Bodenrecht, das monotone Aussehen der Neubausiedlungen, die Ignoranz der Bedürfnisse einzelner BewohnerInnengruppen und die Frage nach dem Einfluss der neuen Strukturen auf die Gesellschaft.

Laut dem Soziologen Bernhard Schäfers waren die 1960er Jahre das *„Jahrzehnt der Planungstheorie und Planungspraxis“* in dem *„Planung als Dritter Weg zwischen Kapitalismus und Sozialismus“*²³⁷ installiert wurde. Die Sozialwissenschaft übernahm im Zuge dieser Planungseuphorie eine immer wichtigere Rolle als Reflexionswissenschaft, welche die Zusammenhänge zwischen Raum, Stadt, Region und Gesellschaft kritisch analysierte und den Suburbanisierungsprozess beziehungsweise die Installierung großer Wohnsiedlungen theoretisch kommentierte. Im Verweis auf die funktional durchmischte, traditionell geprägte europäische Stadt

²³⁷ http://www.ifs.tu-darmstadt.de/fileadmin/soziologie/sudheimer/Schaefers-DarmstadtText-final_071126.pdf. 13.10.2011

wurden die monofunktionalen Stadtquartiere und neu geschaffenen Satellitenstädte auf allen Ebenen – von der physischen Gestalt der neuen Stadtteile über gesellschaftliche Bedingungen und Auswirkungen bis hin zu Kritik an den verantwortlichen Planern – immer stärker hinterfragt.

Wichtige Vorreiterrolle spielten dabei der Psychoanalytiker und Vorstand des Sigmund-Freud-Instituts in Frankfurt Alexander Mitscherlich, seine Assistentin Heide Berndt, eine ehemalige Studentin Adornos, und der Soziologe Walter Siebel. Auch der bekannte Stadtsoziologe Hans Paul Bahrdt, Professor für Soziologie an der Universität Göttingen, steuerte mit seinem Werk ‚Humaner Städtebau‘ 1968 wichtige Überlegungen bei, wobei zumindest sein Ton versöhnlicher stimmte als das selbstbezeichnete Pamphlet Mitscherlich’s. Ausgehend von Adornos bereits erwähntem Vortrag ‚Funktionalismus heute‘ wurde zusätzlich eine Projektgruppe, bestehend aus Heide Berndt, Alfred Lorenzer und Klaus Horn gegründet, die mit der Schrift ‚Architektur als Ideologie‘ 1968 ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur damaligen Debatte leistete. Die Ausgangsthese aller drei Aufsätze bediente sich jedoch *„einem zu kruden Verständnis des Funktionalismus als kapitalistischer Architektur“*²³⁸ um konstruktive Kritik an den Architekten und Planern zuzulassen.

Parallel zu den eher allgemein formulierten ‚Rundumschlägen‘ wurden einige empirische Untersuchungen in Neubausiedlungen durchgeführt um die Lebensrealität der BewohnerInnen abzubilden, wobei die VerfasserInnen dem Stadtsoziologen Hans Paul Bahrdt nahe standen. Die frühen Untersuchungen zum ‚Leben im Hochhaus‘ und der ‚Stadt am Stadtrand‘ gaben einen durchaus positiven Blick der BewohnerInnen auf ihre neue Heimat wieder.²³⁹ So schreibt auch Hans Paul Bahrdt 1967 in ‚Humaner Städtebau‘, dass die eigene Erfahrung Vorurteile das Wohnhochhaus betreffend ausräumen würde, wobei er einschränkt, dass die Wohnzufriedenheit wohl bei jenen

²³⁸ http://www.ifs.tu-darmstadt.de/fileadmin/soziologie/sudheimer/Schaefers-DarmstadtText-final_071126.pdf. 13.10.2011

²³⁹ Herlyn, Ulfert (1987). Lebensbedingungen und Lebenschancen in den Großsiedlungen der 60er und 70er Jahre, in: Herlyn, Ulfert; Saldern, Adelheid v.; Tessin, Wulf. Neubausiedlungen der 20er und 60er Jahre, Frankfurt am Main S.102. und Zapf, Katrin; Heil, Karolus; Rudolph, Justus (1969). Stadt am Stadtrand, Frankfurt am Main. S.107.

höher sei, die freiwillig eingezogen waren.²⁴⁰ Wann genau die Stimmung innerhalb der Neubausiedlungen sich zum Negativen wandte und sich mit der Außenwahrnehmung deckte, ist nicht genau zu datieren und war vermutlich auch von Stadtteil zu Stadtteil verschieden. Den Quellen zufolge scheint es plausibel, dass die Euphorie – je nach Siedlung – zumindest das erste Lebensjahrzehnt der Neubauten andauerte, aber im Laufe der 1970er Jahre jedenfalls endgültig abflaute.²⁴¹ Ulfert Herlyn macht dafür zwei Hauptgründe verantwortlich. Einerseits die beginnenden Bauschäden, da oftmals schnell und billig gebaut wurde, und andererseits die ‚sozialen Brennpunkte‘, die auch am Deutschen Städtetag von 1980 im Mittelpunkt standen.²⁴²

Die insgesamt jedoch fundamentale Kritik der SozialwissenschaftlerInnen an den neugeplanten Quartieren war für die Planer wenig hilfreich.²⁴³ Anstatt zusätzliche Anregungen zu geben und Lösungsansätze zu präsentieren, verurteilen sie in den 1960er und 1970er Jahren aktuelle architektonische Ambitionen und prägten das Verhältnis zwischen Planern und SoziologInnen nachhaltig mit großem Misstrauen. Obwohl die Kritik der SozialwissenschaftlerInnen an den gegenwärtigen Stadtleitbildern nicht immer konstruktiv war, baute sie großen Druck auf die politisch Verantwortlichen auf. So zog die Debatte das Städtebauförderungsgesetz 1971 in Deutschland nach sich, das eine Absage an die räumliche Entmischung von Stadtfunktionen und somit einen ersten Bruch mit dem funktionalistischen Dogma darstellte.

²⁴⁰ Bahrdt, Hans Paul (1972). *Humaner Städtebau. Überlegungen zur Wohnungspolitik und Stadtplanung für eine nahe Zukunft*, Hamburg. S.68.

²⁴¹ Die Studie ‚Stadt am Stadtrand‘ von Katrin Zapf, Karolus Heil und Justus Rudolph aus 1969 untersuchte Münchener Siedlungen, die Anfang der 1960er erbaut wurden und kommen zu einem positive Image unter den Bewohnerinnen und Bewohnern. Die Studie ‚Gropiusstadt. Soziale Verhältnisse am Stadtrand‘, herausgegeben 1977 von Heidede Becker und Dieter Keim, wurde nach circa zehn Jahren Gropiusstadt verfasst und zeichnet ein weitaus weniger positives Bild einer Neubausiedlung.

²⁴² Herlyn, Ulfert (1987a). S.103

²⁴³ Schäfers, Bernhard (2003) S.137.

4.3 Unbehagen macht sich breit. Zeitgenössische Reportagen aus den Hochhäusern in deutschen und österreichischen Städten

Parallel zur wissenschaftlichen Debatte, deren Problemfelder noch in Kapitel 4.4 ausgeleuchtet werden, wurden vor allem in Deutschland immer wieder Reportagen über die schwierigen Lebensumstände innerhalb der Trabantenstädte in überregionalen Leitmedien wie im *Der Spiegel* oder *Die Zeit* publiziert. Die anschließende Aufarbeitung ausgewählter Reportagen der 1960er und 1970er Jahre, die in diesen Medien veröffentlicht wurden, erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern soll vielmehr einen Eindruck der damaligen Berichterstattung vermitteln. Mit Hilfe der medialen Debatte kann aufgezeigt werden, dass die in der Mitte der 1960er Jahre einsetzende sozialwissenschaftliche Kritik am Großsiedlungsbau keine theoretische Abhandlung lebensferner Probleme war, sondern vielmehr ein Stück angewandte Sozialwissenschaft am Beginn der Institutionalisierung dieser Disziplin um 1960 darstellt.

„Gropiusstadt, das sind Hochhäuser für 45 000 Menschen, dazwischen Rasen und Einkaufszentren. Von weitem sah alles sehr neu und gepflegt aus. Doch wenn man zwischen den Hochhäusern war, stank es überall nach Pisse und Kacke.“²⁴⁴

Eines der wohl am meisten berührenden und schockierenden Porträts eines deutschen Mädchens ist die Jugendbiographie der Christiane Felscherinow, die unter dem Titel *„Christiane F. – Wir Kinder vom Bahnhof Zoo“* 1978 erschien. Neben ihrer tragischen Geschichte und ihren immer wieder scheiternden Versuchen ein Leben ohne Drogen zu führen, erzählt die 15-jährige sehr plastisch von ihrem Leben in Gropiusstadt. In diese Berliner Trabantenstadt zog sie mit ihrer Familie im Alter von sechs Jahren, also 1968, und verbrachte dort den größten Teil ihrer Jugend. Sie liefert minutiöse Schilderungen ihres Lebens in dieser Trabantenstadt und berichtet von den Schwierigkeiten, denen vor allem kleine Kinder ausgesetzt waren. Diese lernten schnell *„einfach automatisch zu tun, was verboten war. Verboten zum Beispiel war, irgendetwas zu spielen, was Spaß machte.“²⁴⁵*

²⁴⁴ Christiane F. (1978). *Wir Kinder vom Bahnhof Zoo*, Hamburg. S.16.

²⁴⁵ Ebd. S.23.

Christiane F. beschreibt vor allem die Spielplätze und die Freiräume von Gropiusstadt als kinderfeindliche Orte. Die Parkanlagen glichen Schilderparks, die Kindern hauptsächlich Verbote erteilten, Grünanlagen durften nicht betreten und Spielplätze nur am Vormittag und am späteren Nachmittag benutzt werden. Der Lift war in den mindestens 13-stöckigen Wohnhäusern unentbehrlich und kleine Kinder, denen ihr Kochlöffel zum Drücken der Knöpfe abhanden kam, waren hilflos. Christiane F. beschreibt weiter, wie nach und nach alle Freiräume in Gropiusstadt verboten, eingezäunt oder zubetoniert und so „*eben alles immer perfekter mit der Zeit in Gropiusstadt*“²⁴⁶ wurde. Ihre sehr authentische Darstellung steht stellvertretend für die Lebenssituation vieler BewohnerInnen von Trabantenstädten und wird in ihren Aussagen von vielen Zeitungsreportagen über Großsiedlungen in den 1960er und 1970er Jahren bestätigt.

Bei Durchsicht der Archive der zwei deutschen Leitmedien *Der Spiegel* und *Die Zeit* fällt auf, dass die städtebauliche Debatte um den Wiederaufbau in der deutschen Öffentlichkeit um einiges präsenter war als in Österreich. Es finden sich während der 1960er und 1970er Jahre einige Reportagen, Artikel und Berichte, die sich mit Großsiedlungen und ihren BewohnerInnen auseinandersetzten. Die Beiträge können, ähnlich einem Spiegelbild, parallel zum öffentlichen Wahrnehmungswandel von Trabantenstädten gelesen werden. Von der anfänglichen Euphorie gegen Ende der 1950er Jahre, über die spätere Ablehnung Ende der 1970er Jahre und die darauf folgenden Analysen, warum sich die Stadterweiterungssiedlungen nach dem Zweiten Weltkrieg oftmals nicht nach Wunsch entwickelt hatten.

Eines der ersten vielbesprochenen Stadtprojekte war der Wiederauf- und Umbau Hannovers. *Der Spiegel* schrieb 1959 euphorisch von der „*Großstadt im Grünen*“²⁴⁷ und lobte das große Engagement von Stadtbaurat Hillebrecht, der Hannover mit Hilfe zahlreicher verkehrstechnischer Überlegungen und baulichen Neustrukturierungen erfolgreich in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts geführt hätte. Die Regelung des Auto- und Fußverkehrs war ein Angelpunkt bei der Neuplanung von Stadtvierteln und der Umgang mit der fortschreitenden Motorisierung wurde eine immer dringendere

²⁴⁶ Christiane F. (1978) S.33.

²⁴⁷ Das Wunder von Hannover. In : *Der Spiegel*, Heft 23, 1959. Hamburg. S.60.

Frage, da sich die alleinige Verbreiterung der Straßen als nicht zielführend erwies. So galt auch der Masterplan von ‚Le Mirail‘, einer französischen Trabantenstadt für 100.000 EinwohnerInnen mit einer größeren Parkplatz- als Wohnungsanzahl und getrennten Auto- und Fußwegen, für den Stadtplaner Ernst May als „*der Stadtplan des Jahres 2000*“.²⁴⁸

Die Euphorie über die neuen Errungenschaften war groß und erst gegen Ende der 1960er Jahre mehrten sich zumindest in den Zeitungen jedoch die kritischen Artikel. Anfänglich wurde der Reizlosigkeit der Trabantenstädte noch mit einem Augenzwinkern begegnet. So wurde der Babyboom in Gropiusstadt (dreieinhalbfache Geburtenrate im Vergleich zu Rest-Berlin) mit fehlenden Lokalen und dem Komfort der neuen Wohnungen argumentiert, da „*die Hausfrau, anders als in Gründerzeit-Miethäusern mit dem WC auf halber Treppe, leicht bekleidet durch Bad und Wohnung turteln kann*“.²⁴⁹ Bald allerdings wich diese leichte Ironie frustrierter Ernüchterung.

Eine große *Der Spiegel*-Reportage widmete sich 1968 dem Berliner Märkischen Viertel²⁵⁰, ein Artikel aus *Die Zeit* 1968²⁵¹ ebenso. Die Schwierigkeiten und Probleme in beiden Reportagen klingen sehr ähnlich zu jenen, die Christiane F. in Gropiusstadt beschrieben hat. Die BewohnerInnen lebten zunehmend in einer isolierten, aggressiven Atmosphäre, das Wort ‚asozial‘ wurde zum gängigen Adjektiv in der Beschreibung von Nachbarn, und Kinder hatten in den zubetonierten Höfen zwischen den Wohnblöcken kaum Spielmöglichkeiten.

„*Ween wa vor de Türe stehen, kommt gleich der Hauswart und scheucht uns. Det eenzige, wo wa sitzen könn, is` hinten am Kanal.*“²⁵²

Der Traum von einem ‚besseren Leben‘, mit dem die ehemaligen BewohnerInnen der Arbeiterbezirke in Wedding und Kreuzberg in die neue Trabantenstadt umgesiedelt wurden, erfüllte sich nicht; im Gegenteil. Da die Mieten in den neuen Wohnungen

²⁴⁸ Städtebau. Autos raus. In : *Der Spiegel*, Heft 46, 1962. Hamburg. S.117.

²⁴⁹ Städtebau. Die Wüste lebt. In : *Der Spiegel*, Heft 11, 1968. Hamburg. S.170.

²⁵⁰ Städtebau. Slums verschoben. In : *Der Spiegel*, Heft 37, 1968. Hamburg.

²⁵¹ Brei für alle. In: *Die Zeit*, Nummer 47, 1969. Hamburg.

²⁵² Städtebau. Slums verschoben. In : *Der Spiegel*, Heft 37, 1968. Hamburg. S.138

dreimal so hoch waren als im Vergleich zum Wohnraum den alten Bezirken, verfügten die Familien über noch weniger finanziellen Spielraum als zuvor.

„Det könn` se drehen, wie Se wollen: Die Miete frisst ihnen `ran, det der Unterhalt nich` mehr reicht.“²⁵³

Das Märkische Viertel war gegen Ende der 1960er Jahre teilweise noch in Bau, bis 1972 sollte es mit 16.000 Wohnungen für bis zu 60.000 BewohnerInnen fertig gestellt sein. 22 Architekten verantworteten die Megastrukturen des Viertels verantwortlich, innerhalb derer manche Blöcke bis zu 700 Meter in der Länge maßen. Die Euphorie der Planer war groß, Architekt Herbert Stranz beschrieb seinen Beitrag mit folgenden Worten:

„Die Maximalhöhe war vorgegeben, der Rest ist angewandte Sonne. [...] Individualismus der Einzelwohnung im Arrangement, durch Staffelung und Farbe betont: Das ist Demokratie.“²⁵⁴

Die Grundsätze der *Charta von Athen*, einerseits jener der Funktionsteiligkeit und andererseits der Anspruch, die Baukörper gemäß genügend ‚Luft, Licht und Sonne‘ auszurichten, waren hier ebenso offensichtlich wie die Überzeugung, eine moderne Bauform für eine neue, demokratische Gesellschaft gefunden zu haben. Auch wenn die Absichten der Architekten und Planer durchaus idealistisch waren, waren die Neubauviertel unmittelbar nach Fertigstellung im Alltag angekommen und offenbarten ihre Fehler. In einer weiteren *Der Spiegel* Reportage aus 1969 wurden bereits Verlust der Lebensqualität und Baumängel der oft nur wenige Jahre zählenden Neubausiedlungen diagnostiziert.²⁵⁵ Nach den zeitgenössischen Reportagen über die Lebensumstände wurden ab Mitte der 1970er Jahre weitere im Entstehen begriffene Projekte schon im Vorfeld kritisch betrachtet. Die geplante Trabantenstadt in Hamburg-Allermöhe hätte bis 1985 noch größere Dimensionen als das Märkische Viertel annehmen sollen, stieß jedoch auf enormen Widerstand der Bevölkerung und der politischen Opposition (CDU) war jedoch enorm.²⁵⁶ Neben der Aufgabe, geplante Großprojekte einer immer kritischer werdenden Bevölkerung nahezubringen, wurde

²⁵³ Städtebau. Slums verschoben. In : *Der Spiegel*, Heft 37, 1968. Hamburg. S.138.

²⁵⁴ Ebd. S.134.

²⁵⁵ Gesellschaft. Es bröckelt. In : *Der Spiegel*, Heft 6, 1969. Hamburg.

²⁵⁶ Allermöhe – Getto für die junge Mittelklasse?. In : *Der Spiegel*, Heft 46, 1973. Hamburg. S.78-84.

in den Zeitungen auch die Frage nach der ‚Schuld‘ an der Misere diskutiert, die offensichtlich mit der Entstehung von Trabantenstädten Hand in Hand ging. Einerseits wurden den Bauunternehmern rücksichtslose Profit-Gier, zum Beispiel bei der Planung der Trabantenstadt Allermöhe in Hamburg²⁵⁷, und den Architekten überhöhtes Selbstbewusstsein vorgeworfen²⁵⁸, andererseits stand auch das Wohnhochhaus als Typologie im Kreuzfeuer der Kritik. In einem Artikel der österreichischen Tageszeitung *Die Presse* von 1977²⁵⁹ wurde das Wohnhochhaus, anhand des Beispiels der ‚Wohntürme Alterlaa‘ von Architekt Harry Glück wegen seiner baulichen Struktur zum Beispiel für den Bewegungsmangel von Kindern verantwortlich gemacht, die wegen der Erschließung durch Lifte mit zu hohen Bedienungsmanualen ohne Beaufsichtigung nicht zu den Spielflächen gelangen konnten; darüber hinaus aber auch für die Entscheidung vieler BewohnerInnen gegen Nachkommen sowie für das Bestehen eines erhöhten Infektionsrisikos. Die Replik auf diese Auffassung findet sich in der *Die Zeit*.²⁶⁰ Nicht das Hochhaus in seiner baulichen Struktur, sondern die sozialen Probleme, die hineingetragen werden, verursachten demnach den negativen Beigeschmack, der den Großwohnsiedlungen Ende der 1970er Jahre schon innewohnte. Zu viele Menschen, zum Beispiel 74.000 in München-Neuperlach, die Angehörige einer zu homogenen Bevölkerungsschicht seien, meist junge Familien aus bildungsfernem Milieu, würden zeitgleich in halb fertige Trabantenstädte, meist noch ohne Spielplätze und Jugendzentren, ziehen. Die hohen Mieten der zu kleinen Wohnungen, die in vielen Fällen schlecht an die jeweilige Stadt – München, Berlin, Hamburg – angebunden wären, verschärften die sozialen Schwierigkeiten.

Die offensichtlichen Probleme konnten mit Hilfe der Medienberichterstattung natürlich nicht behoben werden, es wurde aber auf die schwelenden Konflikte innerhalb der Großsiedlungen aufmerksam gemacht und die Öffentlichkeit für diese sensibilisiert. Als Ergänzung zu der wissenschaftlich-theoretischen Debatte, die sich

²⁵⁷ Städtebau. In die Marsch gesetzt. In: *Der Spiegel*, Heft 53, 1975. Hamburg.

²⁵⁸ Albers, Gerd (1978) Sind die Architekten an allem Schuld? In: *Die Zeit*, Nummer 35, 1978. Hamburg.

²⁵⁹ Wenn das Hochhaus zur Falle wird. Mehr Krankheiten, aber weniger Kinder. In: *Die Presse*, Tageszeitung, 13.7.1977, Wien.

²⁶⁰ Das Hochhaus ist an allem Schuld. Macht es die Menschen krank, kriminell, einsam und zu Selbstmördern? In: *Die Zeit*, Nummer 34, 1979. Hamburg.

ab 1965 mit Mitscherlich's Polemik zu formieren begann, wurde erst der Jubel über den Fortschritt, danach die Kritik an den neuen Lebenswelten in eine öffentlichkeitswirksame Form gegossen. Die Einblicke in die Lebensrealität innerhalb der ‚Wohnmaschinen‘ am Stadtrand und die immer lautere Kritik von ExpertInnen, BewohnerInnen, PolitikerInnen und manchen Planern an den anonymen ‚Betonsilos‘ bewirkte ein Umdenken im Wohnungssiedlungsbau in Deutschland und Österreich, sodass viele geplante Trabantenstädte gar nicht oder zu späterem Zeitpunkt nur mehr teilweise verwirklicht wurden, und in Folge der Wohnungsbau in den 1980er und 1990er Jahren in wesentlich kleinerem Maßstab weitergeführt wurde.

4.4 Problemfelder

Die Kritik der SoziologInnen spannte sich zwischen zwei Polen auf. Einerseits gab es die Polemiken und Pamphlete der SozialwissenschaftlerInnen, die zwar allgemein, aber in durchaus griffiger Weise gegen die aktuelle Stadtsanierung und –erweiterung ins Feld zogen. Andererseits sind die Studien innerhalb der Wohnanlagen der 1960er Jahre zu erwähnen, die zu einem differenzierteren Blick auf die Lebensweise und die Wohnzufriedenheit innerhalb der großen Neubausiedlungen gelangten.

Die Kritik an den Neubausiedlungen selbst wurde vor allem in ihren Anfängen eher unsystematisch vorgetragen²⁶¹ und durchaus emotional formuliert; nüchternere Analysen kamen erst um 1970 mit soziologischen Studien innerhalb der Siedlungen auf.²⁶² Um die Grundanliegen der Debatte trotzdem strukturiert wiederzugeben, ist das Kapitel in einzelne Problemfelder unterteilt. Sie ergaben sich vor allem durch vergleichende Lektüre der Werke von Heide Berndt, Hans Paul Bahrdt, Klaus Horn, Alfred Lorenzer und Alexander Mitscherlich. Diese erschienen zwischen 1961 und 1971, schärften das Bewusstsein der Öffentlichkeit über den Wiederaufbau zu diskutieren und standen am Anfang des gesteigerten Interesses der SozialwissenschaftlerInnen an den Lebensumständen innerhalb der Neubausiedlungen. Die erwähnten WissenschaftlerInnen stimmten zwar darin überein, dass es neue Ideen

²⁶¹ Zapf; Heil; Rudolph(1969) S.11.

²⁶² zum Beispiel: Herlyn, Ulfert (1970) und Zapf; Heil; Rudolph(1969)

für die Stadterweiterung bräuchte, die Art und Weise wie die Kritik an den Neubausiedlungen vorgetragen wurde, war jedoch durchaus verschieden. Während der Kreis um Alexander Mitscherlich (u.a. Heide Berndt) sehr polemisch gegen die bestehenden Stadtideologien vorging, waren die Positionen um Hans Paul Bardth (u.a. Ulfert Herlyn, Wulf Tessin) wesentlich differenzierter und lösungsorientierter. Als zusätzliches Material zu dieser theoretischen Debatte dienten die empirischen Studien über die ‚Stadt am Stadtrand‘ (1969), das ‚Wohnen im Hochhaus‘ (1970) und der ‚Gropiusstadt‘ (1977).

Die Problemfelder, die behandelt werden, beginnen erstens mit der physischen Gestalt der Stadt, gehen zweitens über zu bodenpolitischen und wirtschaftlichen Interessen von Stadterweiterung, behandeln drittens die ignorierten Bedürfnisse der BewohnerInnen, diskutieren viertens die Trennlinie zwischen Anonymität und Isolation und erörtern fünftens die Kritik an den ‚Experten‘ aus Architektur und Stadtplanung. Diese fünf Unterpunkte sind in sich gegliedert nach der Materie der Kritik, ihren Kritikern, dem Versuch einer Erklärung der Gründe der Kritik und schließlich nach der Frage, ob Lösungsvorschläge zu den einzelnen Punkten von den SozialwissenschaftlerInnen ausformuliert wurden.

4.4.1 Die physische Gestalt der Stadt

Die Architektur und der Städtebau sind im Alltag omnipräsent. Sie repräsentieren, dienen als Orientierungshilfe, stellen Orte der Kommunikation und des Rückzugs zur Verfügung. Sie haben Herrschaftsverhältnisse in ihre Gestalt eingeschrieben und sind *„Gruppenausdruck und Ausdruck der Geschichte von Gruppen“*.²⁶³ Der frühe Vordenker der Soziologie, Wilhelm Riehl, meinte, der Stadtplan sei der Grundriss der Gesellschaft.²⁶⁴ Somit stehe die Stadt als steinernes Abbild für gesellschaftliche, soziale, ökonomische und gestalterische Werte einer bestimmten Zeit. Dieses Bild einer Stadt lässt umgekehrt auch Rückschlüsse auf den gegenwärtigen Stand einer Gesellschaft zu, einer Methode, der sich ArchäologInnen und HistorikerInnen ebenso

²⁶³ Mitscherlich (1971 (1965)) S.32.

²⁶⁴ Ulfert Herlyn im Gespräch mit Lothar Bertels. In: Bertels, Lothar (2008). Stadtgespräche, Wiesbaden. S.57.

bedienen um vergangene Jahrhunderte zu erforschen, wie SozialwissenschaftlerInnen, die sich mit der aktuellen gesellschaftlichen Situation auseinandersetzen und diese reflektieren.

Aus diesen Gründen stand seit dem Beginn der sozialwissenschaftlichen Debatte um die Stadterneuerung und -erweiterung in der Mitte der 1960er Jahre die physische Gestalt der wachsenden Stadt im Focus der (Stadt)SoziologInnen. Allerdings wurden nicht nur die städtebaulichen Strukturen hinterfragt, sondern es wurden auch die architektonische Gestalt der Wohnhäuser in Bezug auf ihren Einfluss auf die Gesellschaft beziehungsweise in ihrer Funktion als Spiegelbild derselben analysiert und interpretiert. Die Kritikpunkte an der Physis der modernen Großsiedlungen, beziehungsweise an den Auswüchsen der Suburbanisierung, gestalteten sich mannigfaltig. Hauptdiskussionspunkte waren das Zerlaufen der Stadt in ihr Umland, die in den 1960er Jahren noch zu wenig dichten und zu klein dimensionierten Neubausiedlungen, die Entmischung der einzelnen Stadtfunktionen, die serielle Produktion der Wohnhäuser und die – oftmals aus der Herstellungsweise resultierende – monotone Ästhetik der neuen Siedlungen.

„Wir hatten Anlaß, die Zerstörung unserer Städte zu beklagen -und dann die Formen ihres Wiederaufbaus; wir haben gegenwärtig Anlaß, die Zerstörung der an die Städte grenzenden Landschaften zu beklagen - und haben wenig Hoffnung, daß diese Schäden wieder gut zu machen sind.“²⁶⁵

Die Skepsis gegenüber der Stadtstruktur spannte sich zwischen zwei Polen auf. Einerseits wurde seit Jane Jacob's Werk ‚Tod und Leben großer amerikanischer Städte‘²⁶⁶ aus 1961 die in Einfamilienhäusern ausufernde Suburbanisierung verurteilt, genauso jedoch Siedlungen mit mehrgeschossigen Wohnhäusern; denn beide seien ‚antistädtisch‘ und ‚fressen‘ sich, wie Alexander Mitscherlich schreibt²⁶⁷, gesichtslos‘ in das Land hinein. Das Einfamilienhaus sei *„ein Vorbote des Unheils, den man immer weiter draußen in der Landschaft antrifft, [...] der Inbegriff städtischer Verantwortungslosigkeit und der Manifestation des privaten Egoismus.“*²⁶⁸ Mitscherlich

²⁶⁵ Mitscherlich (1971 (1965)) S.10.

²⁶⁶ Jacobs, Jane (1993 (1961)). Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Basel.

²⁶⁷ Mitscherlich (1971 (1965)) S.52. und Mitscherlich, Alexander (1972). Thesen zur Stadt der Zukunft, Frankfurt am Main. S.3.

²⁶⁸ Ebd. S.36.

vertrat die Meinung, dass eine moderne und nachhaltige Stadtplanung vor allem auf der Kernsanierung der bestehenden Städte beruhen müsste. Städtewachstum sollte Schritt für Schritt vor sich gehen, nur so kann ein Quartier eine Art Heimat werden. Bei großen Neubausiedlungen aus einem Guss könne sich ein ‚Stadtgeist‘ nicht einstellen.²⁶⁹ Er entwarf daher keine Möglichkeiten, wie sich Stadt in ihr Umland ausbreiten sollte, beziehungsweise wie eine vernünftige Stadterweiterung, die nicht auf reiner Nachverdichtung der Stadtkerne beruhte, aussehen müsse.²⁷⁰

Der Soziologe Hans Paul Bahrtdt betrachtete die Zersiedlung in seinem Werk ‚Humaner Städtebau‘ differenzierter als Mitscherlich. So sollte das Wohnhaus entweder ein Einfamilienhaus oder ein Hochhaus sein, da die drei- bis fünfstöckige Zeilenverbauung weder die Vorteile des Einfamilienhauses wie einen eigenen Garten, noch den Komfort eines Wohnhochhauses, wie Lift oder Müllentsorgung böte. Trotzdem stand auch Bahrtdt dem Einfamilienhaus ambivalent gegenüber. ‚Sozialpolitisch‘ betrachtet sollten Familien mit mehreren Kindern die Möglichkeit haben in Flachbauten zu wohnen. Einfamilienhäuser mit einer realistischen Grundstücksgröße – also zumindest 1000m² – hielt er aber bereits für ‚fragwürdig‘ und schlug vor, ähnlich wie auch Göderitz, Hoffmann und Rainer in Zukunft nur mehr reihenhausartig zu bauen. Im Gegensatz zu Mitscherlich hatte Bahrtdt durchaus Vorstellungen über die Größe von Neubausiedlungen. Er meinte, dass solche für 16.000 bis 20.000 Menschen errichtet werden sollten, da diese Einwohnerzahl eine adäquate Infrastruktur tragen könne wobei die *„Kombination von Hochhäusern und Flachbauten mit sehr kleinen Gärten [...] eine ökonomische Dichte und trotzdem angenehme Geräumigkeit“*²⁷¹ ermögliche.

Einen wesentlichen Grund, warum das Stadtumland der Zersiedelung preisgegeben war, erkannten die meisten SoziologInnen in der Funktionstrennung des Städtebaus. Durch die Überzeugung, dass die Trennung von Arbeit-, Wohn- und Freizeitwelt sinnvoll wäre, kam es zu ausgestorbenen ‚Schlafstädten‘ oder, laut Karolus Heil, zu ‚Hausfrauengettos‘. Heide Berndt sah die Ursache für das Auseinanderdividieren der

²⁶⁹ Mitscherlich (1972) S.32.

²⁷⁰ Alexander Mitscherlich über Hans Paul Bahrtdt: ‚Humaner Städtebau‘. Unser Aller Versagen. In: Der Spiegel, Heft 18, 1968. 169-171. S.171.

²⁷¹ Bahrtdt, Hans Paul (1972). Humaner Städtebau. Überlegungen zur Wohnungspolitik und Stadtplanung für eine nahe Zukunft, Hamburg. S.143.

Stadtfunktionen in den „kapitalistischen Produktionsverhältnissen“ denn diese „veränderten auch das räumliche Gefüge der alten Städte in einschneidender Weise. [...] Die historische Gliederung der Städte wurde abgelöst von der funktionalen Gliederung.“²⁷²

Für Alexander Mitscherlich war diese räumliche Entmischung Ursache und Symptom zugleich. Die Ideologie, infolge der Großstadtkritik des 19. Jahrhunderts alle Funktionen einer Stadt zu trennen, erschien unzeitgemäß, da schließlich die meisten Fertigungsbetriebe lange nicht mehr der Schwerindustrie angehörten.²⁷³ Die Funktionstrennung hinterfragte er fundamental:

„Die hochgradig integrierte alte Stadt hat sich funktionell entmischt. Die Unwirtlichkeit, die sich über diesen neuen Stadtregionen ausbreitet, ist niederdrückend. Die Frage lautet: muß das so sein, ist das unausweichlich?“²⁷⁴

Einen pragmatischeren Zugang zu dem Thema ‚Entmischung‘ hatte Hans Paul Bahrdt. Nicht die Funktionstrennung per se hätte an der Zersiedelung des Stadtlums Schuld, sondern die wenig präzise Umsetzung beziehungsweise die falsche Interpretation der Gartenstadt-Idee. War Ebenezer Howard von durchaus vernünftigen Dichten, einer Art Quartierskern und einem Grüngürtel zur scharfen Abtrennung der Siedlungslinie ausgegangen, wurde in der Nachkriegszeit die Stadterweiterung ins Umland wenig begleitet und konnte daher nicht die nötigen Dichten für funktionierende Infrastruktur erzeugen. Auch wenn Bahrdt dem Einfamilienhaus nicht in den Maßen ablehnend gegenüber stand wie Mitscherlich, sah er die Zukunft des Wohnens doch eher im Siedlungsbau, der von den neuen Produktionsmöglichkeiten unterstützt würde.

Diese serielle Produktion von Bauteilen war ein weiterer Punkt, der in Zusammenhang mit der physischen Gestalt der neuen Großsiedlungen gebracht wurde. Sie war durchaus umstritten, da sie einerseits für die reizlose Optik der neuen Siedlungsarchitektur und andererseits als Sinnbild für optimiertes, einer

²⁷² Berndt, Heide (1968). Ist der Funktionalismus eine funktionale Architektur? Soziologische Betrachtung einer architektonischen Kategorie, in: Berndt, Heide; Lorenzer, Alfred; Horn, Klaus. Architektur als Ideologie, Frankfurt am Main. S.15.

²⁷³ Mitscherlich (1971 (1965)) S. 15.

²⁷⁴ Ebd. S.9.

wirtschaftlicher Gewinnmaximierung²⁷⁵ verpflichteten Bauens stand [siehe Kapitel 4.4.2.]. Die Ursprünge für die „eindimensionale“ Ästhetik²⁷⁶ des Funktionalismus wurden von Adorno, Berndt und Mitscherlich in der Debatte um das Ornament geortet. Der Wiener Architekt Adolf Loos hatte schon 1908 in seinem vielbeachteten Aufsatz ‚Ornament und Verbrechen‘ gegen jegliche Ornamentik polemisiert, denn die *„Evolution der Kultur ist gleichbedeutend mit dem Entfernen des Ornaments“*.²⁷⁷ Loos war in der architekturhistorischen Debatte wohl einer der Ersten, der derartig klare Worte für die Diskrepanz von Form und Funktion fand. Seine Überlegungen führten zu den Grundprinzipien der Funktionalisten, die die Form jedes Gegenstandes ausschließlich rational über die Funktion der jeweiligen Aufgabe – vom Alltagsdesign bis hin zum Städtebau – ableiten wollten. Dieses Ziel *„des Funktionalismus [...] eine menschenwürdige, wahre Architektur zu schaffen, dem ‚Zeitalter der Vernunft‘ angemessen“* beinhaltete die Entbehrung des Ornaments *„weil es Symbol unerfüllter Hoffnung war, die nun gestillt sein sollte“*.²⁷⁸ Das funktionalistische Ziel stellte sich jedoch als Trugbild heraus, war es doch mehr Spiegel einer phantasielosen Gesellschaft, der ‚puritanische Selbstverstümmelung‘ zu Grunde lag.²⁷⁹ Fehlende Formensprache erschwerte die Orientierung innerhalb der Siedlungen und wurde durch ‚Kunst am Bau‘ pervertiert, um die Wohnblöcke – vor allem für Kinder – unterscheidbar zu machen. Der österreichische Architekt Richard Neutra sprach in diesem Zusammenhang von der ‚Verregelmäßigung der Umwelt‘ und der ‚Giftigkeit der Monotonie‘.²⁸⁰ Tatsächlich stellte sich die Frage, was die *„Monotonie der Fensterreihung der meisten Hochhäuser und der starren Addition von Siedlungshäusern“*²⁸¹ über die Werte und Prinzipien der gegenwärtigen Gesellschaft aussagten. Diese Frage stellte sich auch Heide Berndt und verlangte eine Loslösung der Diskussion um schmucklose, eintönige Fassaden aus dem kunsthistorischen Kontext, denn *„die ästhetischen Forderungen müssen zugleich*

²⁷⁵ Horn, Klaus (1968). Zweckrationalität in der modernen Architektur. Zur Ideologiekritik des Funktionalismus, in: Berndt, Heide; Lorenzer, Alfred; Horn, Klaus. Architektur als Ideologie, Frankfurt am Main. S.118.

²⁷⁶ Berndt (1968) S.40.

²⁷⁷ Loos, Adolf (1908) S.364.

²⁷⁸ Horn (1968) S.109.

²⁷⁹ Mitscherlich (1972) S.27.

²⁸⁰ Ebd. S.53.

²⁸¹ Ebd. S.19.

*Forderungen nach neuen Formen des sozialen Zusammenlebens bewußt machen.*²⁸² Auch Mitscherlich forderte ein ‚mehr‘ als reine Funktionalität der Bautechnik und wollte *„die Forderung nach Funktionalität auch auf die Erfüllung psychologischer Bedürfnisse ausgedehnt wissen.“*²⁸³

Hans Paul Barhdt stand den Möglichkeiten der seriellen Produktion durchaus positiv gegenüber, denn *„ein größeres Maß an Langweiligkeit und Eintönigkeit als die meisten Neubauviertel heute zeigen, könne auch durch Serienfabrikation von Wohnhäusern gar nicht erreicht werden“.*²⁸⁴ Er verwies auf die Schönheit der japanischen Architektur, in der das

Tatami als kleinste Maßeinheit diene. Die eleganten Formen und die handwerkliche Kunst, die die japanische Architektur durch die Jahrhunderte auszeichnete, würden jeglichen Vorwurf der Uniformität verhindern. Er schlug eine Art Baukastensystem vor, das aus verschiedenen Wohnbauelementen bestünde und mit dessen Hilfe von innen nach außen und je nach Bedarf der BewohnerInnen Wohnraum geschaffen würde. So könnten in großem Stil Wohnsiedlungen geschaffen werden, deren monotone Hülle nicht mehr als Sinnbild trister Wohnverhältnisse zur Illustration zeitgenössischer Zeitungsreportagen dienten.²⁸⁵

4.4.2 Bodenpolitische und wirtschaftliche Interessen

Wie bereits im Kapitel ‚Die physische Gestalt der Stadt‘ angedeutet, wurden die Stadterweiterungen auch unter dem ökonomisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkt diskutiert, wobei vor allem zwei Themen die Diskussion beherrschten: Erstens wie mit der Ressource ‚Boden‘ innerhalb der Städte und im Stadtumland umzugehen wäre und zweitens die Art der Produktion von Neubausiedlungen mit Hilfe industrieller Serienproduktion und deren Folgen.

„Dabei wäre die Herausbildung dieser neuen Siedlungsformen [Großsiedlungen, Anm.] kaum denkbar gewesen, wenn sie nicht den

²⁸² Berndt, Heide (1968) S.42.

²⁸³ Ebd. S.19.

²⁸⁴ Barhdt (1972) S.87.

²⁸⁵ Gesellschaft. Es bröckelt. In : Der Spiegel, Heft 6, 1969. Hamburg.

*Interessen der großen Bau- und Kapitalgesellschaften entsprochen hätten.*²⁸⁶

Der SozialwissenschaftlerInnen Karolus Heil fand sehr klar Worte für den Zusammenhang zwischen der Entwicklung neuer Wohnsiedlungen und wirtschaftlichen Interessen. Ein Umstand, der mit zunehmender Bautätigkeit vor allem von Sozialwissenschaftlern immer stärker hinterfragt wurde, vor allem aufgrund der Tatsache, dass die meisten Erweiterungsgebiete außerhalb der städtischen Bereiche lagen. Warum die meisten Großsiedlungen auf der ‚grünen Wiese‘ errichtet wurden, hatte in erster Linie mit der Bodenpolitik zu tun. Im Laufe der 1960er Jahre stieg der Bodenpreis in Deutschland im Mittel um mehr als das Doppelte. Nicht beachtet waren hierbei die noch extremeren Preissteigerungen innerhalb der Städte und die punktuellen Gewinne aus Umwidmungen von Acker- zu Bauland.²⁸⁷ Der Trend zum Einfamilienhaus war an dieser Wertsteigerung maßgeblich beteiligt. Durch die ausgedehnte Suburbanisierung des Stadtumlands kam es zu Bodenteuerungen und Baulandknappheit, wobei die Kommune vom steigenden Mehrwert des Bodens in keiner Weise profitierte. Suburbanisierung und teure Grundstückpreise trieben die Neubausiedlungen immer weiter ins Umland der Städte und führten einer kleinen Gruppe an Grundbesitzern aufgrund der Umwidmungen ihres bis dato Grünlands zu großem Wohlstand.²⁸⁸ Neben der Monotonie und dem Verlust des Naturraums war die Preisentwicklung in den meisten Stadtumlandgebieten ein Grund für Mitscherlich gegen das Einfamilienhaus zu argumentieren, denn *„wir müssen lernen, darauf zu verzichten, durch Bauwerke unseren Status zu repräsentieren, uns Natur zu Wucherpreisen zu kaufen.“*²⁸⁹ Die Bodenspekulationen wurden aufs Schärfste kritisiert. Doch trotz zahlreicher Reformvorschläge, um diesem Phänomen Einhalt zu gebieten, blieb die Bodenordnung unangetastet. Die Interessen der Eigentümer wogen wohl zu hoch. Erst in der Mitte der 1970er Jahre entdeckte man die Bodenpolitik als einen Teil der

²⁸⁶ Heil, Karolus (1974) S.187.

²⁸⁷ Schreiber, Folker (1974). Soziale Bodenpolitik, in: Pehnt, Wolfgang. Die Stadt in der Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart. S.386f.

²⁸⁸ Schreiber (1974) S.287.

²⁸⁹ Mitscherlich (1971 (1965)) S.53.

Gesellschaftspolitik²⁹⁰; und das beginnende Umweltbewusstsein unterstützte diesen Meinungswandel.

Aber nicht nur der Debatte um die Stadtentwicklung außerhalb der Städte lag die Forderung nach einem neuen Bodenrecht zugrunde, sondern auch der innerstädtische Wiederaufbau wurde ob mangelnder Durchgriffsrechte der Kommunen kritisiert. Durch die enormen Bombenschäden wäre es in vielen deutschen Städten möglich gewesen, die Grundrisse neu zu überdenken und die bauliche Infrastruktur modifiziert wieder aufzubauen. Die Bebauung hätte weniger dicht ausfallen, die Verkehrswege für den zu erwartenden Zuwachs von Automobilen erweitert, die öffentlichen Gebäude neu dimensioniert und der Wohnbau nach dem aktuellen Stand der Forschung betrieben werden können. Da aber nach den Zerstörungen die Grundgrenzen und damit ihre Zugehörigkeit zu den Eigentümern unangetastet blieben, mussten sich die Organisatoren und Planer des Wiederaufbaus mit den kleinteiligen Besitzverhältnissen der Vorkriegszeit auseinandersetzen; zusätzlich wollten die meisten Grundbesitzer ihre Häuser an der gleichen Stelle wieder aufbauen. Obwohl Enteignungen zum Wohle der Allgemeinheit prinzipiell möglich gewesen wären, wurde das Instrument aufgrund langwieriger Verfahren kaum angewandt.²⁹¹ Auch dieses Verhalten führte zu großen Baulandpreiserhöhungen und *„der Respekt vor dem privaten Eigentum [ging] soweit, daß [...] kaum wirksame Mittel gegen die Bodenspekulation geschaffen wurden.“*²⁹² Einer Stadt jedoch gelang das scheinbar Unmögliche und so nutzte Hannover die Chance auf einen Neuanfang.²⁹³ Ein Neuanfang, der jedoch ohne den engagierten Stadtbaurat Hillebrecht in dieser Form wahrscheinlich nicht stattgefunden hätte [siehe dazu Kapitel 4.2.1.].

Neben der Forderung nach einem neuen Bodenrecht war ein zweiter Kritikpunkt die offensichtliche Diskrepanz zwischen der rationellen Bauweise und dem unverhältnismäßig teuren Wohnraum.

²⁹⁰ Schreiber (1974) S.400.

²⁹¹ Bahrdt (1972) S.21.

²⁹² Ebd. S.21.

²⁹³ Das Wunder von Hannover. Das Wunder von Hannover. In : Der Spiegel, Heft 23, 1959. Hamburg.

„Noch nie war es um unsere Wohnungen so jämmerlich bestellt. Noch nie zahlten wir für das simple Dach über dem Kopf einen so unverhältnismäßig hohen Preis.“²⁹⁴

Für Planungs- und Baufirmen stellten die großen Stadterweiterungsprojekte sicherlich eine spannende Aufgabe dar. Auch wenn unter Hochdruck, oft innerhalb nur weniger Wochen, Wohnsiedlungen entworfen wurden, waren die Planungsaufgaben herausfordernd und die Aussichten auf große finanzielle Rendite bei gering erscheinendem Risiko ein Anreiz. Mit Hilfe der neuen Produktionsmethoden und der seriellen Herstellung einzelner Bauteile konnte ökonomisch effektiv geplant und gebaut werden. Dieser wirtschaftliche Mehrwert kam aber in den seltensten Fällen bei den EndkonsumentInnen, den BewohnerInnen der Neubausiedlungen, an. Die ‚Extraprofit‘²⁹⁵ durch serielle Produktion und daraus folgender Arbeitszeiterparnis verblieben bei den Baufirmen und Wohnbaugesellschaften.

„Die Logik solcher Städte wie Gropiusstadt beruht auf der Rentabilität des Kapitals und orientiert sich nicht an den Bedürfnissen und Lebensnotwendigkeiten der Menschen. Immer deutlicher treten die bisher nur vermuteten Folgen der vorfabrizierten Lebensweise zutage.“²⁹⁶

Der Vorwurf, dass über den wirtschaftlichen Erfolg die Bedürfnisse der BewohnerInnen vernachlässigt würden, war allgegenwärtig. Auch mussten sich die BewohnerInnen meist innerhalb des ersten Lebensjahrzehnts ihrer Siedlung mit ‚bröckelnder‘ Substanz auseinandersetzen. Dennoch waren die Mieten für viele, vor allem für sozial schwächere Familien, überraschend hoch.²⁹⁷

4.4.3 Die (ignorierten) Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner

„Der Anthropologe kommt aus der Verwunderung darüber nicht heraus, dass die merkantile Planung unserer Städte offenbar nur für

²⁹⁴ Gesellschaft. Es bröckelt. Das Wunder von Hannover. In : Der Spiegel, Heft 6, 1969. Hamburg. S.42.

²⁹⁵ Tessin (1988). S.502.

²⁹⁶ Jürgen Quandt, Kreisjugendpfarrer und geschäftsführender Pfarrer des evangelischen Zentrums ‚Haus der Mitte‘ in: Christiane F. (1978) S.87.

²⁹⁷ Städtebau. Slums verschoben. In : Der Spiegel, Heft 37, 1968. Hamburg. 134-138. und Brei für alle. In: Die Zeit, Nummer 47, 1969. Hamburg.

*einen Alterstypus und da noch mangelhaft genug geschieht, und zwar für den erwerbsfähigen Erwachsenen..*²⁹⁸

Es überrascht wenig, dass nicht nur die Bauweise auf effiziente Ökonomie ausgerichtet war, sondern auch der offensichtliche Idealbewohner der Neubausiedlungen in die Welt des Wirtschaftswunders der 1960er Jahre passt: Nämlich der erwerbstätige, überwiegend männliche Erwachsene, der im Idealfall den Haushalt seiner (Ehe)Frau überlassen konnte, untertags auswärts arbeitete und abends in seine ‚Schlafstadt‘ zurückkehrte.²⁹⁹ Ein Umstand, der seit den ersten Großsiedlungen immer wieder kritisiert worden war, war jener, dass andere Bevölkerungsgruppen wie Kinder, Jugendliche und ältere Leute keine Lobby hatten und dementsprechend nicht auf deren Bedürfnisse in Planung und Umsetzung des neuen Siedlungsbaus eingegangen wurde. Neben diesen benachteiligten Altersgruppen, waren aber auch Frauen Leidtragende an den monofunktionalen Großstrukturen.

Bevor auf die Probleme einzelner Bevölkerungsgruppen – Kinder und Jugendliche, alte Menschen, Frauen – eingegangen werden soll, muss die demographische Struktur in den großen Neubausiedlungen und Trabantenstädten dargestellt werden. Eines der offensichtlichen Merkmale der Neubauquartiere ist zugleich eines ihrer größten Probleme: Die unausgewogene Altersstruktur und der sich daraus ergebende niedrige Altersdurchschnitt. Die überdurchschnittlich hohe Anzahl an jungen Familien ging Hand in Hand mit einer Überrepräsentation von Kindern und jungen Erwachsenen bei einer unterdurchschnittlichen Belegung von Jugendlichen und älteren Menschen. Auch wenn sich zwischen der Mitte der 1960er Jahre bis Mitte der 1970er Jahre die Altersstruktur innerhalb der Siedlungen ans gesamtdeutsche Gebiet annäherte, waren die Strukturunterschiede immer noch sichtbar.³⁰⁰ Karolus Heil führte als Beispiel die Großsiedlung München-Perlach an. Hier zählte ein Drittel der BewohnerInnen keine 14 Jahre und diese Altersgruppe somit doppelt so stark vertreten als im restlichen

²⁹⁸ Mitscherlich (1971 (1965)) S.91f.

²⁹⁹ Becker, Heidede (1977b). Tagesabläufe und Tätigkeitsefelder von Bewohnern, in: Becker, Heidede; Keim, Dieter. Gropiusstadt: soziale Verhältnisse am Stadtrand, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz. S.236-242.

³⁰⁰ Herlyn, Ulfert (1987a) S.107.

Stadtgebiet Münchens.³⁰¹ Auch andere Studien kommen zu einem ähnlichen Ergebnis. So wies die von Katrin Zapf, Karolus Heil und Justus Rudolph untersuchte Altersstruktur in ihrer Studie³⁰² zu vier neuen Großsiedlungen in München ebenfalls verhältnismäßig viele Kinder aus und auch die Studie zur Gropiusstadt³⁰³ unterstreicht den Eindruck. Diese untypische Bevölkerungsstruktur zog einerseits die Schwierigkeit nach sich, altersgruppengerechte Infrastruktur über die Jahre konstant auszunutzen – zum Beispiel Kindergärten und Schulen – und behinderte andererseits gewünschte Vielfalt und Lebendigkeit im Quartier.³⁰⁴

Diese wenig ausgeglichene Altersstruktur war sicher ein Grund, warum ein wesentlicher Kritikpunkt vieler Sozialwissenschaftler eine an diese Verhältnisse nicht angepasste Infrastruktur war. Alexander Mitscherlich meinte, es sei reine Fahrlässigkeit der Stadtplanung, *„dass sie an Grundbedürfnisse der verschiedenen Altersgruppen erst erinnert werden muss.“*³⁰⁵

Vor allem Kinder und Jugendliche kämpften mit den nicht kindgerechten Großsiedlungen. Die meist monotonen Wohnblöcke schufen wenig Orientierung innerhalb der Siedlung. Für Mütter war es oftmals nicht möglich, von der Wohnung aus dem Kind beim Spielen zuzusehen und behielten es daher in höheren Stockwerken öfters in der Wohnung. Selbst banale Kleinigkeiten, wie zum Beispiel zu hohe Bedienelemente in den Liften, erschwerten den jüngeren Kindern das Leben. Zusätzlich zu diesen baulichen Hindernissen mangelte es an Freiräumen. In manchen Städten hatte gerade jedes zehnte Kind Zugang zu einem Spielplatz.³⁰⁶ Innerhalb der Großsiedlungen war die Situation kaum weniger angespannt. Auch wenn Plätze für die Kinder zur Verfügung standen, so war deren Ausführung steril und regten nicht zu phantasievollen Spielereien an. Die Zufriedenheit der Hausgemeinschaften in

³⁰¹ Heil, Karolus (1974) S.190.

³⁰² Zapf; Heil; Rudolph(1969) S.223ff.

³⁰³ Keim, Dieter; Schneider, Wolfram (1977). Wohnungsbau und Belegungspolitik, in: Becker, Heidede; Keim, Dieter. Gropiusstadt: soziale Verhältnisse am Stadtrand, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz. S.154f.

³⁰⁴ Heil, Karolus (1974) S.109 und Bahrtdt (1972) S.122f.

³⁰⁵ Mitscherlich (1972) S.10f.

³⁰⁶ Wetterling, Horst (1971). Kinder haben keine Lobby, in: Schultz, Uwe. Umwelt aus Beton; Reinbek b. Hamburg. S.61.

Neubauviertel mit den Angeboten für Kinder stieg zwar im Laufe der 1970er Jahre, war aber alles andere als ausreichend.³⁰⁷

In ihrem Buch ‚Wir Kinder vom Bahnhof Zoo‘ beschrieb Christiane F. die Situation als sehr triste und reglementiert – so durften Spielplätze nur wenige Stunden benutzt werden und dann nur, wenn das *„Ruhebedürfnis der Hausgemeinschaft“*³⁰⁸ gewahrt würde. Nicht nur Kinder, auch Jugendliche litten an den fehlenden Lern- und Freiräumen. Der hochgradig versiegelte und vor allem kontrollierte Zwischenraum der Siedlungen eignete sich nicht als Experimentierfeld für soziales Handeln. Ein Anliegen, das auch Mitscherlich formulierte. Vor allem in ihrer Teenager-Zeit bräuchten junge Menschen Bewegungsräume um soziales Verhalten zu lernen und auszuprobieren – er nennt dies die Aneignung eines ‚community spirits‘.³⁰⁹ Falls das nicht möglich sei, äußere sich das in destruktivem Verhalten der Jugendlichen wie Vandalismus, gesteigerter Aggressivität und Diebstahl.³¹⁰ Christiane F. beschrieb dieses Dilemma ebenfalls in ihren Kindheitserinnerungen:

*„Ansonsten: ‚Ballspiele sportlicher Art sind nicht gestattet.‘ Kein Völkerball, kein Fußball. Für die Jungs war das besonders schlimm. Die ließen ihre überschüssige Kraft an den Spielgeräten und Sitzbänken und natürlich an den Verbotsschildern aus. Es muß einige Kohle gekostet haben, die kaputten Schilder immer wieder zu erneuern.“*³¹¹

Ein Beispiel für versuchte Jugendarbeit war das *Haus der Mitte* in Berlin Gropiusstadt. Das Evangelische Zentrum wurde 1972 eröffnet und bot den größeren Kindern und Jugendlichen eine Anlaufstelle mit einer Kinderbücherei und einer Tagesstätte. Der täglich geöffnete ‚Jugendkeller‘ wurde von bis zu 500 Jugendlichen besucht und somit sehr gut angenommen.³¹² Schon bald wurde das *Haus der Mitte* jedoch der Mittelpunkt von steigendem Drogenkonsum. Christiane F. erlebte dort ihren Einstieg ins Drogenmilieu und der damalige Kreisjugendpfarrer Jürgen Quandt berichtete von dem rapiden Zuspruch der Jugendlichen zu Heroin, der die Pädagogen

³⁰⁷ Herlyn, Ulfert (1987a). S.108.

³⁰⁸ Christiane F. (1978) S.24.

³⁰⁹ Mitscherlich (1971 (1965)) S.112.

³¹⁰ Herlyn, Ulfert (1987a) S.108.

³¹¹ Christiane F. (1978) S.24.

³¹² Becker, Heidede; Keim, Dieter (1977) S.280f.

völlig überraschte. Auch er ortete die Ursachen darin, dass junge Menschen als schwächstes Gesellschaftsglied den *„zerstörerischen Lebensbedingungen am unmittelbarsten ausgeliefert“*³¹³ waren. Diese erklärte er mit dem Fehlen von Spielflächen für Kinder, Freizeiteinrichtungen für Jugendliche und der Abwesenheit jeglicher Erholungsflächen wie größeren Parks, Wiesen oder Wäldern.³¹⁴

Die größte Gefahr in der Ignoranz jugendlicher Bedürfnisse gegenüber sah Mitscherlich darin, dass diese im Erwachsenenalter ihre sozialen Defizite nicht aufholen würden. Er vermutete, dass sie sich im Umkehrschluss ebenso wenig um die Gemeinschaft kümmern würden, wie die Gemeinschaft sich um ihre jugendlichen Belange angenommen hatte. Eine Stadt, die sich nicht um ihre jüngsten und schwächsten EinwohnerInnen kümmere, dürfe sich nicht wundern, *„wenn ihre erwachsenen Bewohner dann später nicht am politischen Leben in der Gemeinde Anteil nehmen.“*³¹⁵

Neben den jüngsten Mitgliedern der Siedlungsgemeinschaften hatten auch ältere Leute erheblichen Schwierigkeiten im Alltag in Großwohnsiedlungen. Im Gegensatz zu den überdurchschnittlich präsenten Kindern waren Menschen über 65 Jahren unterdurchschnittlich repräsentiert. Auch wenn der Prozentsatz seit den 1960 Jahren kontinuierlich gestiegen war, war diese Altersgruppe Mitte der 1970er Jahre innerhalb der Neubausiedlungen nur halb so stark (7%) vertreten wie im restlichen Deutschland (14%).³¹⁶ Es stellten sich grundsätzliche Frage nach dem Umgang mit der älteren Generation und ihrem Platz innerhalb der Gesellschaft³¹⁷, denn *„es ist ungleich bequemer, die noch produktiven alten Menschen irgendwo an gottverlassenen Orten in Altersheime auszusiedeln, als sich zu bemühen, Lösungen zu finden, in denen sie produktiv, und wenn nicht mehr dies, so doch respektiert unter uns bleiben können.“*³¹⁸ Zugleich wurde jedoch die Bauform der meisten Großsiedlungen mit ihren Wohnhochhäusern aus mehreren Gründen als nur bedingt adäquat für ältere

³¹³ Christiane F. (1978) S.87.

³¹⁴ Ebd. S.87.

³¹⁵ Mitscherlich (1971 (1965)) S.93.

³¹⁶ Herlyn, Ulfert (1987a) S.111f.

³¹⁷ Siehe zu dieser Thematik: Blume, Otto (1971). Alte Menschen in der Großstadt - hilflos?, in: Schultz, Uwe. Umwelt aus Beton; Reinbek b. Hamburg. und Mitscherlich (1972) S.115-119.

³¹⁸ Mitscherlich (1971 (1965)) S.25.

Mitglieder der Gemeinschaft gesehen. Als einen Vorteil beschrieb der Sozialwissenschaftler Ulfert Herlyn³¹⁹ die Gemeinschaftseinrichtungen, die den BewohnerInnen zur Verfügung standen und einen hohen Komfort ermöglichten. Diese konnten jedoch von älteren Benutzern aufgrund des technischen Aufwands oftmals nicht benutzt werden. Die Nachteile sah er vor allem in der möglichen Gefahr der Vereinsamung. Die Anonymität der meisten Wohnhochhäuser entspräche nicht dem Zuwendungsbedarf, den ältere, manchmal in ihren Bewegungen schon eingeschränkte BewohnerInnen hätten. Deshalb sollte an alte Menschen nur in jenen Quartieren eine Wohnung vergeben werden, wo in unmittelbare Nähe die eigenen Kinder oder andere Verwandte lebten. Eine andere Schwierigkeit ergebe sich auch aus den unterschiedlichen Bedürfnissen von spielenden und lärmenden Kindern und den ruhebedürftigen älteren BewohnerInnen. Alles in allem könnten alte Menschen jedoch ihren Platz in den großen Neubausiedlungen finden, wenn ihre Bedürfnisse berücksichtigt würden. Allem voran wäre eine gute medizinische Versorgung von Nöten³²⁰ und die bauliche Struktur müsste mitbedacht werden. So sollten ältere Menschen entweder in den untersten Stockwerken oder aber in einem Haus mit zwei Liften unterkommen, da die eingeschränkte Bewegungsfreiheit der erste Schritt in die Vereinsamung sei.

Nicht nur den Bedürfnissen der Altersrandgruppen wurde beim Neubau der Großsiedlungen wenig Beachtung geschenkt, auch Frauen waren mit Schwierigkeiten innerhalb der Siedlungen konfrontiert. Schon die städtebauliche Anlage, die auch innerhalb der Quartiere Funktionstrennung anstrebte, verursachte durch die Entmischung einen Zeitmehraufwand einerseits für die Erledigung alltäglicher Dinge und behinderte andererseits die Möglichkeit, Kinder und Beruf gemeinsam zu organisieren. Nicht ohne Grund bezeichnete Karolus Heil die neuen Trabantenstädte als ‚Hausfrauengettos‘. Die Suburbanisierung in den 1960er Jahren forcierte das ‚Hausfrauen-Modell‘, da der Betreuungsaufwand der Kinder und die Alltagsorganisation durch die Platzierung der Eigenheime ‚auf der grünen Wiese‘ von

³¹⁹ Herlyn, Ulfert (1970). Wohnen im Hochhaus. Eine empirisch-soziologische Untersuchung in ausgewählten Hochhäusern der Städte München, Stuttgart, Hamburg und Wolfsburg, Stuttgart, Bern. S.203f.

³²⁰ Die mangelhafte medizinische Versorgung der Gropiusstadt wird in der Studie ‚Gropiusstadt‘ (1977), herausgegeben von Heidede Becker und Dieter Keim, vor allem im Zusammenhang mit der Versorgungssituation von Menschen über 65 Jahren festgestellt (S.359-362).

langen Wegen geprägt war und sich somit ein Elternteil – in fast allen Fällen die Mutter – um den gemeinsamen Haushalt kümmerte. Auch wenn eine Trabantsiedlung physisch wenig mit einem Einfamilienhaus gemein hat, bleiben die durch Funktionstrennung verursachten Probleme doch ähnlich. Die Großsiedlungen hatten die Einkaufsmöglichkeiten ‚unter einem Dach‘ zentralisiert, was für die meisten Frauen längere Wege zum Einkaufen bedeutete. Auch andere Einrichtungen wie zum Beispiel Ärzte, Kindergärten und Parks waren unregelmäßig über die Viertel verteilt. Neben diesen monofunktionalen Vierteln im Quartier kam noch die rigorose Trennung von Arbeitsplatz und Wohnung, wodurch es in den Stadtrandsiedlungen kaum Arbeitsplätze gab und die meisten Arbeitnehmer auspendelten. Alexander Mitscherlich fragte sich, ob diese Entmischung so notwendig sei wie es suggeriert würde.

„Das mag für die 'schmutzigen' Industrien noch angehen, nicht aber für die zahllosen sauberen Fertigungs- oder die Verwaltungsbetriebe gelten. Eine berufstätige Mutter, die in wenigen Minuten zu Hause sein kann, verliert keine wichtige Zeit des Zusammenseins mit den Kindern durch lange Verbindungswege.“³²¹

Er war der Meinung, dass es Müttern möglich sein müsse die Mutterrolle mit ihrem Beruf zu vereinbaren, ohne dabei die Beziehung zwischen Mutter und Kind in Mitleidenschaft zu ziehen. Falls diese Bindung nämlich einen Schaden nehme, käme ‚antisoziales Betragen‘ zu Tage, dass sich in Vandalismus und Bindungsstörung auswirke.

4.4.4 Zwischen Anonymität und Isolation

Die Frage, inwiefern Großwohnsiedlungen zu einer Vereinsamung der BewohnerInnen führen könnten, wurde in der Debatte um die neuen Quartiere gerne erörtert. Die Diskussion spannte sich zwischen den Polen ‚Anonymität‘ und ‚Isolation‘ auf. ‚Anonymität‘ kann durchaus erwünscht sein und wird durch einen selbstbestimmten Abstand zu den Nächsten definiert. Jeder entscheidet somit selbst, inwiefern mit anderen NachbarInnen oder HausbewohnerInnen Kontakt aufgenommen wird und welche (persönlichen) Informationen ausgetauscht werden.

³²¹ Mitscherlich (1971 (1965)) S.15f.

‚Isolation‘ steht hingegen für einen nicht mehr selbst gewählten Umstand, der keinen Kontakt mehr zulässt. Folglich stellt sich die Frage, wo die Grenze zwischen einerseits dem Wunsch nach Anonymität, und die damit verbundene individuelle Freiheit, und andererseits beginnender Isolation mit ihren Auswirkungen zu ziehen ist.

Mitscherlich und Bahrdr waren nicht die ersten, die sich Gedanken zu Anonymität und Isolation innerhalb der Stadt, beziehungsweise innerhalb der stadtähnlichen Gefüge der zehntausende BewohnerInnen zählenden Neubausiedlungen machten und deren Auswirkungen auf die einzelnen BewohnerInnen und die Gemeinschaft analysierten. Georg Simmel (1858-1918), einer der Mitbegründer der Soziologie im deutschsprachigen Raum, beschrieb in seinem bedeutenden Aufsatz ‚Die Großstädte und das Geistesleben‘ 1903 als Erster den Charakter des Typus ‚Großstädter‘, der mit seinen spezifischen Eigenschaften, nämlich ‚Blasiertheit‘, ‚Reserviertheit‘ und ‚Intellektualität‘, ein hohes Maß an persönlicher Freiheit erlangen könne. Die Grundaussagen von Simmel’s Essay zum Charakter des ‚Großstädters‘ waren in den Texten von Bahrdr und Mitscherlich, wenn auch nicht explizit angesprochen, ein Thema.

Unter ‚Blasiertheit‘ verstand Simmel die Fähigkeit der Städter, mit der durch die städtische Umwelt verursachten Reizüberflutung umzugehen, indem sie diese gewissermaßen ausblenden. ‚Reserviertheit‘ stand für den distanzierten Umgang mit den Mitmenschen im öffentlichen Raum; die ‚Intellektualität‘ sollte das rationale Kalkül unterstreichen, mit Hilfe dessen der Großstädter der Überreizung begegnet. Nur durch diese Eigenschaften, die einer Art Schutzschild gleichen, könne der Städter innerhalb der Stadt zu ‚persönlicher Freiheit‘ und ‚individueller Unabhängigkeit‘ gelangen. Diese Individualität ist auch ein wesentlicher Unterschied zum Kollektiv in Dorfgemeinschaften.

Um sich diese Eigenschaften überhaupt anzueignen und in weiterer Folge von den positiven Seiten des Stadtlebens zu profitieren, muss die Stadt Grundvoraussetzungen bieten. Hans Paul Bahrdr stellte die Stadt an der Wechselwirkung von öffentlichem und privatem Raum dar. Erst durch die Trennung des sozialen Lebens innerhalb des städtischen Raums in einen öffentlichen und einen privaten Bereich konnten sich differenzierte Räume ausbilden, die in weiterer Folge die Stadt bestimmten. Diese

Dualität zwischen Öffentlichkeit und Privatheit würde das Leben „*aller, die am städtischen Leben teilnehmen*“³²² bestimmen.

Diese These der Polarität sollte auch auf Wohnhochhäuser anwendbar sein und großstädtisches Verhalten im Simmel'schen Sinne erzeugen. In seinem Werk ‚Humaner Städtebau‘ stellte Bahrdt fest, dass

*„von den Hochhaus-Bewohnern gerade das als positiv bewertet wird, was den konservativen Großstadtkritiker abstoßen mag. Daß man mit den Mitbewohnern weniger Kontakt hat, mehr für sich lebt, sich weniger beobachtet fühlt, weniger auf andere Rücksicht nehmen muß und auch nicht so viel Streit hat, wird ganz überwiegend positiv bewertet. Zweifellos ist es im Hochhaus kaum mehr möglich, alle Hausbewohner zu kennen. Nachbarliche Beziehungen bilden sich auch im Hochhaus, aber am häufigsten zwischen den Parteien im gleichen Stockwerk. Es herrscht noch stärker als in anderen Mehrfamilienhäusern die Tendenz, sich die Nachbarn, mit denen man Beziehungen haben will, auszusuchen.“*³²³

Empirische Studien wie zum Beispiel ‚Leben im Hochhaus‘ von Ulfert Herlyn³²⁴ unterstrichen, dass BewohnerInnen eine gewisse Anonymität und das Fehlen der sozialen Kontrolle sehr schätzten. So kam Herlyn zu dem Schluss, dass eine gewisse Abwehrhaltung gegenüber den NachbarInnen zum Leben im Wohnhochhaus dazu gehöre, dass sie zur Wahrung der Privatsphäre unabdinglich sei und gerne in Kauf genommen würde. Die BewohnerInnen verhielten sich also so, wie der Großstädter bei Simmel – eine gewisse Anonymität als Tausch gegen persönliche Freiheit.

Wenn sich also das Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit die Balance hält, scheint das Zusammenleben zu funktionieren. Was passiert allerdings, wenn dieses Gleichgewicht in Schieflage gerät, weil zum Beispiel die öffentlichen Räume verschwinden?

„Die Stadt als politischer [...] Raum muß jener Polarität [zwischen Öffentlichkeit und Privatheit, Anm.] Raum geben. Wo solche Dialektik nicht von gestalteten Räumen, und zwar von öffentlichen wie intimen,

³²² Bahrdt, Hans Paul (1961). Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau, Hamburg. S.55.

³²³ Bahrdt (1972). S.69.

³²⁴ Herlyn, Ulfert (1970). Wohnen im Hochhaus. Eine empirisch-soziologische Untersuchung in ausgewählten Hochhäusern der Städte München, Stuttgart, Hamburg und Wolfsburg, Stuttgart, Bern.

*erleichtert wird, verliert die Stadt ihre bewußtseinsformende, historisch vorantreibende Aufgabe, provinzialisiert sie.*³²⁵

In den Großsiedlungen am Stadtrand schien dieser Fall zuzutreffen. Trotz der hohen Bevölkerungsdichte, die eigentlich für ein städtisches Verhalten spräche, zeichneten sich die neuen Quartiere durch die Auflösung des öffentlichen Raums aus. Während in traditionellen Vororten zumindest die Hecke die Funktion als Distanzwahrer übernimmt, existiert in den Neubausiedlungen angesichts der dichten Bebauung weder räumlicher Abstand, noch die schützende Öffentlichkeit, denn die öffentlichen Räume hatten sich in kontrollierbare und einsichtige Zwischenräume aufgelöst. Laut dem Soziologen Karolus Heil müssten sich die BewohnerInnen also entscheiden – entweder für die Offenlegung alles Privaten, den Weg der ‚totalen Kommunikation‘ oder für die ‚totale Isolation‘.³²⁶

Dieser ‚Isolationismus‘ war auch für Alexander Mitscherlich ein wichtiges Thema, leitete ihn allerdings nicht direkt aus dem Verschwimmen der öffentlichen und privaten Sphäre ab. Für ihn war die *„angebliche Vorliebe des Städters für Einsamkeit [...] ideologisch verklärt“*³²⁷ und er warf seinen KollegInnen sogar ‚Selbsttäuschung‘³²⁸ bei ihren positiven Ergebnissen zum Wohlbefinden innerhalb der Wohnhäuser vor. Mitscherlich sah das Problem in der Entmischung der Lebenswelten, die Solidarität verhinderten und so sei *„auf die stickige Enge der dörflichen und kleinstädtischen Verhältnisse [...] die Vereinsamung sehr vieler Städter gefolgt. Sie wird als Leiden empfunden, wenn auch ungerne zugegeben.“*³²⁹ Trotzdem sah er ähnliche Probleme, die durch den Verlust der Polarität und die Isolation der QuartiersbewohnerInnen auftauchen würden.

Die Folgen würden vor allem im Bereich der Partizipation am gesellschaftlichen Leben spürbar werden, es käme zu Entsolidarisierung, fehlender sozialer Verantwortlichkeit und politischem Desinteresse sowie sinkender Organisationsbereitschaft in Gewerkschaften oder Parteien und sinkender

³²⁵ Mitscherlich (1971 (1965)) S.77.

³²⁶ Heil, Karolus (1974) 196f.

³²⁷ Mitscherlich, Alexander (1971 (1965)) S.70.

³²⁸ Ebd. S.70.

³²⁹ Ebd. S.70.

Wahlbeteiligung. Es könnte gar eine Umwelt entstehen, die soziales Engagement gar nicht mehr aufkommen ließe.³³⁰ Karolus Heil sprach vom ‚apolitischen Konsumbürger‘³³¹, der diese neuen Eigenschaften repräsentiere.

4.4.5 Die Kritik an den ‚Experten‘ aus Architektur und Stadtplanung

Neben der Bauwirtschaft und den handelnden Politikern wurden die Architekten und Stadtplaner der neuen Großsiedlungen für die Misere innerhalb der Quartiere verantwortlich gemacht. Schon die Schnelligkeit des Wiederaufbaus erschien den KritikerInnen verdächtig. Das Berliner Märkische Viertel wurde zum Beispiel innerhalb von nur vier Wochen für 70.000 BewohnerInnen geplant. Einer der verantwortlichen Architekten meinte, es sei möglich eine Stadt zu planen, sobald man ein Haus planen könne.³³² Dieser Schnelligkeit in der Planung folgend, wurde der nüchterne, monotone Stil, und die betont rationelle Arbeitsphilosophie kritisiert. Die betont ‚unpolitische‘ Haltung und die Überheblichkeit der Architekten und Stadtplaner, die für jedes Problem eine vermeintliche Lösung zu finden glaubten, wurde ebenfalls hinterfragt. Als Ausweg aus der Planungsmisere wurde von den SozialwissenschaftlerInnen die Einrichtung von interdisziplinären Planungsgruppen gefordert.

Hans Paul Bahrdt diagnostizierte dem Städtebau *„ein Versagen der Gesellschaft, d.h. unser aller Versagen“*.³³³ Trotz der langen Zeit zwischen dem Ende des Zweiten Weltkriegs und dem Beginn des groß angelegten Wohnungsbaus nach 1950 versagten sowohl Politiker als auch die Architekten darin, ansprechende Konzepte vorzulegen. Die meisten international anerkannten Architekten waren noch nicht aus ihrer Emigration zurückgekehrt, was mit ein Grund für die fehlende Qualität hätte sein können. Das Unverständnis gegenüber der Art und Weise, wie der Wiederaufbau betrieben worden war, war jedenfalls groß; schließlich wurden Städte *„nicht für die*

³³⁰ Heil, Karolus (1974) S.42.

³³¹ Ebd. S.199.

³³² Gesellschaft. Es bröckelt. Das Wunder von Hannover. In : Der Spiegel, Heft 6, 1969. Hamburg. S.58.

³³³ Bahrdt (1972) S.16.

*nächsten 15 oder 30, sondern mindestens für 100 Jahre*³³⁴ errichtet. Die Rolle des Architekten war mit der Zeit immer unschärfer geworden und die Vorstellung, „*dass der Architekt die ‚vollkommenste Kenntnis des Menschen‘ besitzt, [musste] zunächst revidiert werden*“.³³⁵

Ein Bestreben der meisten Architekten und Stadtplaner war es, möglichst ‚unpolitisch‘ zu agieren. Dieser Anspruch wurde jedoch wegen seiner Widersprüchlichkeit scharf kritisiert; schließlich kann Planung, vor allem in den Dimensionen der Neubauquartiere, nie unpolitisch sein. Stadtplanung beinhaltet immer die Aufteilung von Raum, sie kann Zugänglichkeiten zu Infrastruktur schaffen oder verhindern und erzeugt somit soziale Disparitäten oder wirkt ihnen entgegen. Zusätzlich mussten die Architekten und Stadtplaner immer größere Projekte entwickeln, wobei sie zusehends an Terrain verloren. Weiters wurde der Vorwurf laut, dass sich die Architekten weder mit den Bedürfnissen der BewohnerInnen noch mit dem städtischen Raum auseinandersetzten.

All diese Vorhaltungen kanalisiert sich in der Forderung nach interdisziplinären Planungsgruppen³³⁶, in denen unter anderem auch SoziologInnen, MedizinerInnen, TechnikerInnen und PsychologInnen vertreten wären, denn „*das eigentlich utopische Element in einer ‚erfolgreichen Stadtplanung‘ ist [...] in der Herstellung einer neuen Verpflichtung der Stadt gegenüber zu sehen*“.³³⁷ Den zuständigen Architekten wurde diese Verantwortung gegenüber den neuen Stadtgebieten und deren BewohnerInnen von sozialwissenschaftlicher Seite nicht mehr bescheinigt.

³³⁴ Bahrdt (1972) S.17.

³³⁵ Mitscherlich (1972) S.48.

³³⁶ Bahrdt (1972) S.209.

³³⁷ Mitscherlich (1971 (1965)) S.37.

5 Fazit

„Wir haben nach dem Krieg die Chance, klüger durchdachte,
eigentlich neue Städte zu bauen, vertan.“

Alexander Mitscherlich

Anspruch dieser Arbeit war es zum Verständnis des Zusammenhangs zwischen politischen Verhältnissen und dem städtebaulichen Abbild beizutragen. Die Etablierung der Frage nach gesundem Wohnraum als eine sozialpolitische Frage stellte den Ausgangspunkt der Überlegungen dar. Erst durch dieses Bewusstsein konnten sich so zahlreiche Stadtutopien entwickeln, von denen die meisten einen durchaus sozialreformerischen Anspruch an sich selbst stellten. Vor allem die *Charta von Athen* war in der Zwischenkriegszeit herausragend. In ihren 95 Thesen definierte sie ein klares Stadt- und Gesellschaftsbild.

Die Verfasser dieses Manifestes waren ausschließlich Architekten, deren damaliges Selbstverständnis das eines Generalplaners war. Jedoch nicht im heutigen, sondern in einem universalistischen Sinne, aus der tiefsten Überzeugung heraus den Anspruch stellen zu können, die gesamte Umwelt zu planen – was vom Design eines Teelöffels bis hin zum Entwurf einer neuen Gesellschaft alles umfasste. Dieses Selbstverständnis ergab sich aus ihrer Geschichte und der verhältnismäßig jungen Herausbildung einer schärferen Abgrenzung zwischen den einzelnen Bereichen des Bau- und Kreativsektors. So erfüllten Architekten über lange Zeit alle Rollen vom Designer bis zum Landschaftsplaner, vom Statiker bis zum Haustechniker, vom Soziologen bis zum Stadtplaner in Personalunion. Das Bewusstsein um dieses Allrounder-Dasein ist deshalb von großer Bedeutung, da nur so das Selbstbild der Vertreter der Avantgarde – Le Corbusier sprach von Architektur als ‚sozialer Ingenieurstätigkeit‘ – erklärt werden kann, aufgrund dessen in weiterer Folge viele Missstimmungen, vor allem mit SoziologInnen, entstanden.

Aus diesem Selbstverständnis, dass „*die Architektur [...] für das Wohlbefinden und die Schönheit der Stadt verantwortlich*“³³⁸ sei, wird klar, warum sich die Vertreter der Moderne berufen fühlten, die industrielle Stadt vom ‚modernen Chaos‘ zu befreien. Als die Städte nach dem Zweiten Weltkrieg bis zu 80% zerstört waren, konnten diese Ideen endlich großmaßstäblich umgesetzt werden.

Die erste Phase Wiederaufbaus war noch den traditionell-konservativen, bisweilen großstadtfeindlichen Idealen verpflichtet. Mit der ‚gegliederten und aufgelockerten Stadt‘ berief sich der Wiederaufbau eigentlich auf ein Konzept, das während des Nationalsozialismus geschrieben worden war. Dieses Modell geriet aus mannigfaltigen Gründen ins Kreuzfeuer der Kritik, nämlich wegen der Zersiedelung des Raums durch den ausufernden ‚Einfamilienhausteppich‘ als eine offensichtliche Folge der massiven Eigenheimförderung und dem niedrigen Zeilenverbau. Weiters forcierte das dezentrale Wohnen das Hausfrauenmodell – die sogenannten ‚grünen Witwen‘ – da die Haushaltorganisation durch die langen Wege aufwändiger, und die Frauen meist aus dem Berufsleben in das Einfamilienhaus am Stadtrand gedrängt wurden. Einen weiteren wesentlichen Aspekt nannte Hans Paul Bahrdt das ‚Glück-im-Winkel‘. Die auf Eigenheim mit Garten fokussierte Lebensweise führe seiner Meinung nach zu politischem Desinteresse und gehe zu weit über die eigentliche politischen Intention, durch Förderung von Eigentum und Eigenverantwortlichkeit die Anfälligkeit für totalitäre politische Ideologien zu vermindern, hinaus. Anfang der 1960er Jahre geriet das städtebauliche Leitbild der ‚gegliederten und aufgelockerten Stadt‘ endgültig ins Hintertreffen.

Das städtebauliche Credo der 1960er und 1970er lautete ‚verdichten‘. Da Städtebau und Architektur nachhaltige Medien sind um politische Verhältnisse darzustellen, wollten junge Demokratien wie Deutschland und Österreich mit ihrer Städterweiterungspolitik Fortschrittsglaube und Zuversicht demonstrieren. Mit neuen Städten könnten sie sich somit auch baulich in die Silhouette der Stadt einschreiben und ein weithin sichtbares Zeichen für das Ende der totalitären Ideologien setzen. Nicht nur auf politischer, auch auf der Seite der Architekten galt es, das ‚Erbe‘ des Nationalsozialismus aufzuarbeiten. Viele Protagonisten des Wiederaufbaus, wie

³³⁸ Hilpert (1984) S.165.

Gutschow, Hillebrecht, Neufert oder Tamms, bekleideten schon unter den Nationalsozialisten wichtige Stadtbauämter oder waren in den Wiederaufbaustab der Nationalsozialisten rekrutiert, der den Wiederaufbau nach dem Krieg hätte leiten sollen. Die nahtlosen Biographien dieser Architekten, die beruflich meist direkt nach dem Krieg anknüpfen konnten, verwundert zutiefst.

Daraus kann gefolgert werden, dass sowohl der politische Wille als auch das Interesse der Architekten vorhanden war, neue städtische Leitbilder als Chance für einen unbelasteten Neuanfang nach der nationalsozialistischen Zeit zu nutzen. Die Grundtheorie zur Stadterweiterung der 1960er und 1970er Jahre lieferten die Grundsätze der *Charta von Athen*. Mit diesem Rückgriff auf die scheinbar unbelasteten Ideale der Moderne während der Zwischenkriegszeit sollte die Absicht der zukunftsorientierten Städteplanung nochmals unterstrichen werden. Die Grundsätze der *Charta* erklären sich aus dem großen Wunsch ihrer Autoren, hygienischen Wohnraum für alle StadtbewohnerInnen zur Verfügung zu stellen. Die Leitidee der Funktionstrennung sollte ausreichend ‚Luft, Sonne und Licht‘ für den Wohnraum garantieren.

Umgesetzt wurden diese theoretischen Ansätze in großvolumigen Neubausiedlungen an den Stadträndern für bis zu 80.000 BewohnerInnen. Trotz der großen Euphorie der Politik, der ausführenden Bauwirtschaft und der Architekten, bahnte sich schon Ende der 1960er Jahre massive Kritik an den neuen Siedlungen und den Planern an. Ausgehend von der Polemik ‚Die Unwirtlichkeit unserer Städte‘ von Alexander Mitscherlich, dem Leiter des Sigmund Freud Instituts in Frankfurt, formierte sich eine breite Welle der Kritik am Wiederaufbau beziehungsweise an der Stadterweiterung in der bis dahin vollzogenen Form. Neben Mitscherlich polemisierten auch ehemalige StudentInnen von Theodor Adorno gegen den funktionalistischen Städtebau. Lösungsorientierter wurde die Kritik vom Stadtsoziologen Hans Paul Bahrdt vorgetragen, der an der Universität Göttingen den Lehrstuhl für Soziologie inne hatte. Sein Einfluss war auch in diversen Studien zu den Lebensumständen innerhalb der neuen Wohnsiedlungen sichtbar.

Die Kritikpunkte waren zahlreich und beschäftigten die SozialwissenschaftlerInnen durch die 1960er und 1970er Jahre. Der wesentlichste Angriffspunkt war die Entmischung der Stadtfunktionen. Durch diese Funktionstrennung wurden die Viertel wenig lebendig und schon das Aussehen der ‚Bettenburgen‘ war von großer

Monotonie geprägt. Die neuen Städte schienen ausschließlich für erwerbstätige Erwachsene halbwegs gut zu funktionieren, die Bedürfnisse von Kindern, Jugendlichen und alten Menschen blieben weitgehend unberücksichtigt. Auch wenn die neuen Wohnungen gesteigerten Komfort versprachen, sah die Lebensrealität für die meisten BewohnerInnen triste aus. Vor allem in Berlin wurden die heruntergekommenen Viertel in Kreuzberg und Wedding abgerissen und ihre BewohnerInnen in die neuen Stadtrandsiedlungen umgesiedelt. So sahen sich die Familien innerhalb kurzer Zeit aus ihrem sozialen Umfeld gerissen und in meist viel teurere Wohnungen ‚verpflanzt‘. Durch die Beziehung der Wohnungen auf ‚einen Schlag‘, gab es keine ‚Eingesessenen‘, die die Neuankömmlinge integrieren hätten können. Die sozialen Spannungen und die Isolation innerhalb der Siedlungen waren dementsprechend hoch.

Für diese Misere wurden im Wesentlichen die Vorstellungen der Architekten verantwortlich gemacht. Wie eingangs erwähnt, war das Selbstverständnis der Architekten durch die Geschichte von großem Selbstbewusstsein geprägt. Die gigantischen Neubauprojekte an den Stadträndern unterstützten dies zusätzlich, schließlich haben nur die wenigsten Generationen solch eine Chance des Neuaufbaus ganzer Städte. Der Berliner Architekt Rolf Rave beschrieb die damalige Situation der Architekten in einem Experteninterview mit dem Stadtsoziologen Bernhard Schäfers wie folgt:

„Das Märkische Viertel (Planung 1962) entsprach zunächst unseren Einsichten. Wir sahen darin einen Versuch, eine Großsiedlung zu entwickeln, die ja nicht auf vorhandenen Strukturen aufbauen konnte. Fasziniert war man von der Idee, eine neue Stadt als Plastik, als ein ‚Gesamtkunstwerk‘ aufzubauen. Es schien uns auch als ein Versuch, etwas dem Utilitarismus dieser Zeit entgegenzusetzen und man glaubte, darüber mehr anbieten zu können als nur moderne Wohnungen.“³³⁹

Der Anspruch der Gesellschaftsplanung, der auch schon in der *Charta von Athen* immer mitschwang, wurde von den WissenschaftlerInnen scharf kritisiert. So schrieb Alexander Mitscherlich, dass die überhebliche Selbsteinschätzung der Architekten die „vollkommenste Kenntnis des Menschen“³⁴⁰ zu besitzen, revidiert werden müsse.

³³⁹ Schäfers; Köhler (1989) S.41.

³⁴⁰ Mitscherlich (1972) S.48.

Gerade in den 1960er Jahren, am Anfang in der Institutionalisierung ihrer Disziplin, war die Sozialwissenschaft eine reflektierende Gesellschaftswissenschaft und Kritikerin aktueller politischer und gesellschaftlicher Verhältnisse. Durch ihre Kritik an der Architektur und ihren Planern stellte sie die bis dato wenig angezweifelte Vormachtsstellung der Architekten in Frage. Diese Kritik traf die Architekten zu einer Zeit, in der sie von ihrer universalistischen Vorstellung als Gestalter der Lebenswelten aufgrund der immer stärkeren Arbeitsteilung und Spezialisierung nach und nach abrücken mussten. Das war wohl mit ein Grund, warum die Architekten mit der meist ohne Lösungsvorschläge formulierten Kritik nicht viel anfangen konnten. Hans Paul Bahrddt zufolge lag das beiderseitige Unverständnis vor allem in der Kommunikation; während die Sozialwissenschaft mit Wörtern arbeite, kommuniziere der Architekt mit Zeichnungen.³⁴¹

Die Diskussion kann durchaus auch als Disput zwischen Architekten und SoziologInnen um die Autorität in Gesellschaftsfragen gesehen werden. Auf der einen Seite der ‚unpolitische Technizismus‘³⁴² der Planer, auf der anderen Seite das hochpolitische Engagement der SoziologInnen. In der Debatte der 1960er und 1970er haben die SozialwissenschaftlerInnen großen Einfluss gezeigt. So wurde Anfang der 1960er die ‚ausufernde‘ Suburbanisierung überdacht und 1971 das Deutsche Städtebauförderungsgesetz verabschiedet, das die Funktion der Innenstädte als soziale, politische, ökonomische und kulturelle Zentren wieder verstärkt in den Fokus der Stadterneuerung rückte.

Das Misstrauen der Architekturschaffenden zur Sozialwissenschaft ist auch heute noch spürbar. In einer kritischen Auseinandersetzung läge aber für beide Seiten enormes Potential; vor allem da Stadtplanung und Gesellschaft durch die Geschichte immer wieder neu verhandelt wurden und die wechselseitige Abhängigkeit der Architektur und des Städtebaus von gesellschaftlichen beziehungsweise politischen Verhältnissen auch in der Stadt der Zukunft Bestand haben wird.

³⁴¹ Bahrddt, Hans Paul (1961) S.10.

³⁴² Bahrddt, Hans Paul (1972) S.27.

6 Quellenverzeichnis

6.1 Literatur

Adorno, Theodor (1951). Aldous Huxley und die Utopie, in: Adorno, Theodor (Hg.) (1955). Prismen. Kulturkritik und Gesellschaft, Berlin [u.a.].

Adorno, Theodor (1970). Funktionalismus heute, in: Adorno, Theodor (Hg.). Ohne Leitbild, Frankfurt am Main. 104–127.

Albers, Gerd (1974). Ideologie und Utopie im Städtebau, in: Pehnt, Wolfgang (Hg.). Die Stadt in der Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart. 453–476.

Albers, Gerd (1997). Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa. Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen, Braunschweig.

Bahrdt, Hans Paul (1961). Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau, Hamburg.

Bahrdt, Hans Paul (1972). Humaner Städtebau. Überlegungen zur Wohnungspolitik und Stadtplanung für eine nahe Zukunft, Hamburg.

Banham, Reyner (1964). Die Revolution der Architektur. Theorie und Gestaltung im Ersten Maschinenzeitalter, Hamburg.

Banik-Schweitzer, Renate (1999). Städtebauliche Visionen, Pläne und Projekte 1890–1937, in: Blau, Eve (Hg.). Mythos Großstadt, München. 58–72.

Becker, Heidede; Keim, Dieter (Hg.) (1977). Gropiusstadt: soziale Verhältnisse am Stadtrand. Soziologische Untersuchung einer Berliner Großsiedlung, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz. S.13

Becker, Heidede (1977a). Großsiedlungen am Stadtrand als sozialräumlicher Siedlungstyp, in: Becker, Heidede; Keim, Dieter (Hg.). Gropiusstadt: soziale Verhältnisse am Stadtrand, Stuttgart [u.a.]. 19–50.

Becker, Heidede (1977b). Tagesabläufe und Tätigkeitsfelder von Bewohnern, in: Becker, Heidede; Keim, Dieter (Hg.). Gropiusstadt: soziale Verhältnisse am Stadtrand, Stuttgart [u.a.]. 236–264.

Becker, Heidede; Keim, Dieter (1977). Ansätze zu lokaler Eigenständigkeit, in: Becker, Heidede; Keim, Dieter (Hg.). Gropiusstadt: soziale Verhältnisse am Stadtrand, Stuttgart [u.a.]. 265–295.

Benevolo, Leonardo (1971). Die sozialen Ursprünge des modernen Städtebaus. Lehren von gestern - Forderungen für morgen, Gütersloh.

Benevolo, Leonardo (1998). Die Stadt in der europäischen Geschichte, München.

Benevolo, Leonardo (2007). Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main.

Berndt, Heide. Ist der Funktionalismus eine funktionale Architektur? Soziologische Betrachtung einer architektonischen Kategorie, in: Berndt, Heide; Lorenzer, Alfred; Horn, Klaus (1968). Architektur als Ideologie, Frankfurt am Main. 9–50.

Berndt, Heide (1978). Die Natur der Stadt, Frankfurt am Main.

Bertels, Lothar (2008). Stadtgespräche, Wiesbaden.

Bihl, Gustav. Vom Kriegsende 1945 bis zur Gegenwart, in: Csendes, Peter; Oppl, Ferdinand (Hg.) (2006). Wien, Wien, Köln, Weimar. 545–650.

Blau, Eve (1999). Die Stadt als Schaustellerin: Architektur in Zentraleuropa, in: Blau, Eve (Hg.). Mythos Großstadt, München [u.a.]. 10–23.

Blume, Otto. Alte Menschen in der Großstadt - hilflos?, in: Schultz, Uwe (1971). Umwelt aus Beton, Reinbek bei Hamburg. 76–83.

Christiane F. (1978). Wir Kinder vom Bahnhof Zoo, Hamburg.

Conrads, Ulrich (1975). Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts, Gütersloh [u.a.].

Durth, Werner (1987). Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900–1970, Braunschweig.

Eisinger, Angelus (2006). Die Stadt der Architekten. Anatomie einer Selbstdemontage, Gütersloh [u.a.].

Engels, Friedrich (1845). Die Lage der arbeitenden Klasse in England. Nach eigener Anschauung und authentischen Quellen. Herausgegeben von: Kumpmann, Walter (1973). München.

Frampton, Kenneth (2001). Die Architektur der Moderne. Eine kritische Baugeschichte, Stuttgart.

Garnier, Tony (1917). Die ideale Industriestadt, in: Jullian, René (1989). Die ideale Industriestadt, Tübingen. 14–18.

Giedion, Sigfried (1982). Die Herrschaft der Mechanisierung. Ein Beitrag zur anonymen Geschichte, Frankfurt am Main.

Giedion, Sigfried (1985 (1929)). Befreites Wohnen, Frankfurt am Main.

Giedion, Sigfried (2000 (1976)). Raum, Zeit, Architektur. Die Entstehung einer neuen Tradition, Basel [u.a.].

Göderitz, Johannes; Rainer, Roland; Hoffmann, Hubert (1957). Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Thübingen.

Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter (2004). Stadtsoziologie. Eine Einführung, Frankfurt.

Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter (1987). Neue Urbanität, Frankfurt am Main.

Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter (2000). Soziologie des Wohnens. Eine Einführung in Wandel und Ausdifferenzierung des Wohnens, Weinheim [u.a.].

Häußermann, Hartmut; Läßle, Dieter; Siebel, Walter (2008). Stadtpolitik, Frankfurt am Main.

Heil, Karolus (1974). Neue Wohnquartiere am Stadtrand, in: Pehnt, Wolfgang (Hg.). Die Stadt in der Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart. 181–200.

Herlyn, Ulfert (1970). Wohnen im Hochhaus. Eine empirisch-soziologische Untersuchung in ausgewählten Hochhäusern der Städte München, Stuttgart, Hamburg und Wolfsburg, Stuttgart [u.a.].

Herlyn, Ulfert. (1987a). Lebensbedingungen und Lebenschancen in den Großsiedlungen der 60er und 70er Jahre, in: Herlyn, Ulfert; Saldern, Adelheid v.; Tessin, Wulf (Hg.). Neubausiedlungen der 20er und 60er Jahre, Frankfurt am Main 102–126.

Herlyn, Ulfert. (1987b). Die Neubausiedlungen der Zwanziger Jahre, in: Herlyn, Ulfert; Saldern, Adelheid von; Tessin, Wulf (Hg.). Neubausiedlungen der 20er und 60er Jahre. Ein historisch-soziologischer Vergleich, Frankfurt am Main.

Hildebrandt, Hans (1979). *Le Corbusier Städtebau*, Stuttgart.

Hilpert, Thilo (1978). *Die Funktionelle Stadt. Le Corbusiers Stadtvision, Bedingungen, Motive, Hintergründe*, Braunschweig.

Hilpert, Thilo (1984). *Le Corbusiers "Charta von Athen". Texte und Dokumente*, Braunschweig.

Horn, Klaus (1968). Zweckrationalität in der modernen Architektur. Zur Ideologiekritik des Funktionalismus, in: Berndt, Heide; Lorenzer, Alfred; Horn, Klaus. *Architektur als Ideologie*, Frankfurt am Main. 105–153.

Jacobs, Jane (1993 (1961)). *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*, Basel.

Keim, Dieter; Schneider, Wolfram (1977). Wohnungsbau und Belegungspolitik, in: Becker, Heidede; Keim, Dieter (Hg.). *Gropiusstadt: soziale Verhältnisse am Stadtrand*, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz. 130–163.

Le Corbusier (1963 (1922)). *Ausblick auf eine Architektur*, Berlin [u.a.].

Le Corbusier (1964). 1929. *Feststellungen zu Architektur und Städtebau*, Berlin [u.a.].

Lohmann, Michael (1974). Grünplanung, in: Pehnt, Wolfgang (Hg.). *Die Stadt in der Bundesrepublik Deutschland*, Stuttgart. 201–213.

Loos, Adolf (1908). *Ornament und Verbrechen*, in: Opel, Adolf (2010). *Adolf Loos Gesammelte Schriften*, Wien. 363–373.

Maderthaner, Wolfgang (2006). Von der Zeit um 1860 bis zum Jahr 1945. Metropole, in: Csendes, Peter; Oppl, Ferdinand (Hg.). *Wien* [u.a.]. 175–248.

Marchart, Peter (1984). *Wohnbau in Wien. 1923-1983*, Wien.

Mitscherlich, Alexander (1972). *Thesen zur Stadt der Zukunft*, Frankfurt am Main.

Mitscherlich, Alexander (1971 (1965)). *Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden*, Frankfurt am Main.

Mumford, Eric Paul (2000). *The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960*, Cambridge.

Posner, Julian (Hg.) (1968). *Ebenezer Howard. Gartenstädte von morgen. Das Buch und seine Geschichte*. Frankfurt am Main [u.a.].

Schäfers, Bernhard (2003). Architektursoziologie. Grundlagen - Epochen - Themen, Leverkusen.

Schäfers, Bernhard (2006). Stadtsoziologie. Stadtentwicklung und Theorien - Grundlagen und Praxisfelder, Wiesbaden.

Schäfers, Bernhard; Köhler, Gabriele (1989). Leitbilder der Stadtentwicklung. Wandel und jetzige Bedeutung im Expertenurteil, Pfaffenweiler.

Schreiber, Folker (1974). Soziale Bodenpolitik, in: Pehnt, Wolfgang (Hg.). Die Stadt in der Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart. 385–406.

Schulz, Günther (1988). Eigenheimpolitik und Eigenheimförderung im ersten Jahrzehnt nach dem Zweiten Weltkrieg, in: Schildt, Axel; Sywottek, Arnold (Hg.). Massenwohnung und Eigenheim, Frankfurt am Main [u.a.]. 409–439.

Schumpp, Mechthild (1972). Stadt-Utopien und Gesellschaft. Der Bedeutungswandel utopischer Stadtmodelle unter sozialem Aspekt, Gütersloh.

Schwarz, Werner; Szeless, Margarethe; Wögenstein, Lisa (Hg.) (2007). Ganz Unten. Die Entdeckung des Elends – Wien, Berlin, London, Paris, New York. Wien.

Siebel, Walter (2004). Einleitung: Die europäische Stadt, in: Siebel, Walter (Hg.). Die europäische Stadt, Frankfurt am Main. 11–50.

Tessin, Wulf (1987). Die Neubausiedlungen der Sechziger/ Siebziger Jahre, in: Herlyn, Ulfert; Saldern, Adelheid v.; Tessin, Wulf (Hg.). Neubausiedlungen der 20er und 60er Jahre, Frankfurt am Main. 75–101.

Tessin, Wulf (1988). Zum Entstehungskontext der Stadtteilsiedlungen in den Sechziger Jahren, in: Schildt, Axel; Sywottek, Arnold (Hg.). Massenwohnung und Eigenheim, Frankfurt am Main [u.a.]. 494–512.

Wetterling, Horst (1971). Kinder haben keine Lobby, in: Schultz, Uwe (Hg.). Umwelt aus Beton, Reinbek bei Hamburg. 58–67.

Wiebenson, Dora (1969). Tony Garnier. The cité industrielle, London.

Zapf, Katrin; Heil, Karolus; Rudolph, Justus (1969). Stadt am Stadtrand, Frankfurt am Main.

6.2 Zeitschriftenartikel

Architektur. Düsseldorf: Rathaus mit Figürkes. In : Der Spiegel, Heft 44, 1952. Hamburg. 30-32.

Das Wunder von Hannover. In : Der Spiegel, Heft 23, 1959. Hamburg. 56-69.

Städtebau. Autos raus. In : Der Spiegel, Heft 46, 1962. Hamburg. 117.

Städtebau. Die Wüste lebt. In : Der Spiegel, Heft 11, 1968. Hamburg. 170.

Alexander Mitscherlich über Hans Paul Bahrdt: ‚Humaner Städtebau‘. Unser Aller Versagen. In: Der Spiegel, Heft 18, 1968. 169-171.

Städtebau. Slums verschoben. In : Der Spiegel, Heft 37, 1968. Hamburg. 134-138.

Gesellschaft. Es bröckelt. In : Der Spiegel, Heft 6, 1969. Hamburg. 38-63.

Brei für alle. In: Die Zeit, Nummer 47, 1969. Hamburg.

Allermöhe – Getto für die junge Mittelklasse? In : Der Spiegel, Heft 46, 1973. Hamburg. 78-84.

Städtebau. In die Marsch gesetzt. In: Der Spiegel, Heft 53, 1975. Hamburg. 38-39.

Wenn das Hochhaus zur Falle wird. Mehr Krankheiten, aber weniger Kinder. In: Die Presse, Tageszeitung, 13.7.1977, Wien.

Albers, Gerd (1978) Sind die Architekten an allem Schuld? In: Die Zeit, Nummer 35, 1978. Hamburg.

Das Hochhaus ist an allem Schuld. Macht es die Menschen krank, kriminell, einsam und zu Selbstmördern? In: Die Zeit, Nummer 34, 1979. Hamburg.

6.3 Internetquellen

http://www.ifs.tu-darmstadt.de/fileadmin/soziologie/sudheimer/Schaefers-DarmstadtText-final_071126.pdf. 13.10.2011

6.4 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gustav Doré (1872) Szene auf der Dudley Street in London. Aus: Benevolo, Leonardo (2007). Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main. S.793.

Abbildung 2: Robert Owen (1825) Entwurf für die Siedlung in Harmony/ Indiana. Aus: Benevolo, Leonardo (2007). Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main. S.805.

Abbildung 3: Charles Fourier (1841) Schematischer Grundriss der Phalanstère. Aus: Benevolo, Leonardo (1971). Die sozialen Ursprünge des modernen Städtebaus. Lehren von gestern - Forderungen für morgen, Gütersloh.

Abbildung 4: Ebenezer Howard (1898) Schematische Organisationsskizze der Gartenstadt. Aus: Schäfers, Bernhard (2006). Stadtsoziologie. Stadtentwicklung und Theorien - Grundlagen und Praxisfelder, Wiesbaden. S.69.

Abbildung 5: Tony Garnier Schematischer Grundriss der Cité industrielle. Aus: Wiebenson, Dora (1969). Tony Garnier. The cité industrielle, London. S.96.

Abbildung 6: Tony Garnier (1904) Perspektive eines Wohnhauses der Cité industrielle. Aus: Wiebenson, Dora (1969). Tony Garnier. The cité industrielle, London. o.S.

7 Anhang

7.1 Abstract

Im Verlauf der Geschichte der europäischen Stadt haben sich gesellschaftliche Verhältnisse und Umbrüche in das Stadtbild eingeschrieben. Mit dem Erkennen der Zugänglichkeit zu hygienischen Wohnverhältnissen als ‚soziale Frage‘ entwickelten Architekten Anfang des 19. Jahrhunderts die ersten Stadtmodelle für neue Formen des Zusammenlebens. Besonders erfolgreich erwiesen sich die Stadtutopien der ‚Moderne‘ in der Zwischenkriegszeit, die auf der Funktionstrennung (Wohnen, Arbeiten, Freizeit) beruhten und zu einer wesentlichen theoretischen Grundlage für den Wiederaufbau und die Stadterweiterung in Deutschland und Österreich nach dem Zweiten Weltkrieg wurden. In den 1960er und 1970er Jahren versprachen die Ideen der als politisch ‚unbelastet‘ geltenden ‚Moderne‘ eine gute Möglichkeit, für die jungen Demokratien ein weit sichtbares Zeichen für eine ideologiefreie Gesellschaft zu setzen. Doch wie so oft ließ sich die theoretische Konzeption nicht ohne Abstriche in die Realität umsetzen und so beschäftigt sich vorliegende Arbeit erstens mit der Entstehungsgeschichte der modernen Städtebauleitbildern und geht zweitens der Frage nach, welche Kritikpunkte aus politik- und sozialwissenschaftlichem Blickwinkel sich aus dieser Überführung ergeben haben.

7.2 Lebenslauf

Name: Julia Zechmeister

Geburtsdatum: 1. Juli 1984

Geburtsort: Wien

1994 bis 2002: Bundesgymnasium Perchtoldsdorf

2002 bis 2008: Studium *Architektur* an der Akademie der Bildenden Künste Wien

2006 bis 2012: Studium *Politikwissenschaft* an der Universität Wien