

Angelus Eisinger

Die Stadt, der Architekt und der Städtebau

Einige Überlegungen zum Einfluss der Architekten und Architektinnen auf die Stadtentwicklung in der Schweiz in den letzten 50 Jahren, Referat BSA Basel, 24. Juni 1999



(Draft-Version, bitte nur nach Rücksprache mit dem Autor zitieren)

Ich möchte in der nächsten halben Stunde vor dem Hintergrund der aktuellen Debatten um Stadtgestaltung und Städtebau, wie sie beispielsweise unter dem Stichwort der kooperativen Stadtplanung geführt werden, einige Überlegungen zum schwierigen Verhältnis Architekt und Stadt im 20. Jahrhundert anstellen. Ich konzentriere mich dabei auf die schweizerischen Verhältnisse der letzten fünfzig Jahre. Die dabei in Betracht fallenden Planungs- und Städtebauvorstellungen indizieren, wenn gleich unter wechselnden Vorzeichen, ein anhaltend konfliktreiches Verhältnis von architektonisch-städtebaulichen Ansprüchen und urbaner Realität. Meine Ausführungen verstehe ich nicht als abgeschlossene Darstellung oder gar eine in einzelne Projekte etappierte Stadt- und Planungsgeschichte. Vielmehr möchte ich an einige Überlegungen im Referat von Frau Wiskemann und der Herren Dill und Hug anknüpfend die argumentativen Kontinuitäten, aber auch Brüche im Gegen- und Nebeneinander verschiedener Planungsideologien und städtebaulicher Schulen herausarbeiten. Ich verstehe meinen Beitrag als Diskussionsanstoss, bei welchem ich in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit vieles nur andeuten kann.

Es scheint mir, wir lenkten in Anbetracht der zunehmend kürzeren Halbwertszeiten städtebaulicher Debatten – die Postmoderne starb ihren Tod bekanntlich noch im Kindsbett – unseren Blick zu rasch auf Fragen des Erscheinungsbildes und schenken den ihnen zu Grunde liegenden Verbindungslinien zu den ökonomischen, sozialen und politisch-rechtlichen Kontexten zuwenig Beachtung.¹ Die folgende Gegenüberstellung der städtebaulichen Debatten der fünfziger und sechziger Jahre mit den aktuellen städtebaulichen Diskursen möchte deshalb die jeweiligen Städtebau- und Planungskulturen in ihrer Beziehung zur Stadt kontextualisieren.

Nach Colin Rowe und Felix Koetter waren es die Protagonisten der Modernen Architektur, welche die Zuständigkeit des Architekten für die Stadt eingefordert haben.² Konsultieren wir deren Manifeste und die Papierrealitäten ihrer Entwürfe, stellen wir fest, dass dieser Anspruch bei der physisch-materiellen Bestimmung des urbanen Raumes nicht halt machte. Mit wissenschaftlicher Methodik sollten die prekären Zustände der Städte überwunden und die urbanen Verhältnisse in Einklang mit den strukturellen Fundamenten der Industriegesellschaften gebracht werden. Damit erklärte die Architektur ihre Zuständigkeit für die urbane Soziologie und postulierte dabei eine eindeutige, unumkehrbare Determination der urbanen Öffentlichkeit durch die Architektur. Daraus resultiert, so meine These, eine bis heute nachwirkende Überforderung der Architektur, die sich in der empirisch nachweisbaren Diskrepanz zwischen urbanistischer Absicht und städtischer Realität äussert. Wenn diese These

¹ In dieser Hinsicht scheint eine Übertragung der verschiedenen, aktuell unter dem Stichwort Science and Technology Studies (STS) debattierten technikhistorischen und technikssoziologischen methodischen Ansätze auch für die Architektur und den Städtebau äusserst vielversprechend zu sein. STS bricht die tradierte Trennung zwischen Wissenschaft und Gesellschaft auf und zeigt die gleichzeitige und interdependente Bestimmung von Gesellschaft und Wissenschaft. Vgl. Latour, B. (1987). *Science in Action. How to follow scientists and engineers through society*. Cambridge; ders. (1995 (1991)). *Wir sind nie modern gewesen. Versuch einer symmetrischen Anthropologie*. Berlin; Lenoir, T. (1997). *Instituting science. The cultural production of scientific disciplines*. Stanford.

² Rowe, C. und F. Koetter (1984). *Collage City*. Basel, Boston, Berlin, insbesondere 13ff.

stimmt - für ihre Gültigkeit spricht ja nicht zuletzt auch die Krise des Städtebaus nach 1970 - erhält die Frage, wie Stadträume entstehen, einige Brisanz.

Die Stadtbilder der Architekten und der schweizerischen Öffentlichkeit in den fünfziger und sechziger Jahren weisen ein erstaunliches Mass an Übereinstimmung auf. In der Rede von der chaotischen Stadt manifestierte sich ein weit herum spürbares Unwohlsein mit der Geschwindigkeit, mit welcher sich die schweizerische Gesellschaft zu einer modernen Konsumgesellschaft wandelte. Der Alltag bot genügend beunruhigende Hinweise: die Strassen der Städte erstickten am rasch wachsenden Privatverkehr; zehntausende liessen sich in den förmlich explodierenden Agglomerationsgemeinden nieder. Die hohe Wohnungsnot in den Schweizer Städten, Industrieanlagen mitten in Wohngebieten wurden den Zeitgenossen zu Indizien, dass hier vieles auf dem Spiel stand, die gewachsenen sozialen Strukturen, ja sogar - wie Armin Meili meinte - das „Menschliche“ schlechthin bedroht seien.³ Die schweizerische Kulturkritik jener Jahre stilisiert die Städte zu unwürdigen Begleiterscheinungen einer aus der Kontrolle geratenen wirtschaftlichen und technologischen Entwicklung.

Die Architekten schienen in dieser Situation aber noch längst nicht den Kopf verloren zu haben. An der prekären Lage in den Städten gab es für sie zwar nichts zu deuteln. Repräsentativ dafür ein Aufsatz des damaligen Präsident des BSA, Hermann Baur. In einer Sondernummer der Schweizer Rundschau, in welcher sich Intellektuelle und Akademiker unterschiedlichster Provenienz zum Thema „Grossstadt“ verlauten liessen, äusserte sich Baur als Vertreter seiner Zunft zur „Grossstadt von morgen“.⁴ Er stimmte zwar in den düsteren Grundtenor des Heftes ein, ging aber noch weiter, indem er betonte, dass die Zeitgenossinnen und Zeitgenossen vorschnell dazu neigten, die Krise des urbanen als blossen Reflex flüchtiger Zeiterscheinungen zu missdeuten. Die momentane Lage verwies für ihn auf ein viel tiefer liegendes Problem, sie war Ausdruck einer strukturellen Degeneration urbaner Verhältnisse, deren Lösung aber der Architektur überlassen werden könne.

Hier werden städtebauliche Aufgaben als konstitutiv für die gesellschaftliche Entwicklung begriffen, weshalb sie auch nicht von ökonomischen und sozialen Überlegungen getrennt werden. Städtebau, das ist Verkehrspolitik, das ist räumlich-funktionale Gliederung des Stadtgebietes, das ist Auflockerung, das ist Wohnungsfrage und die Integration in übergeordnete räumliche Zusammenhänge in einem. Hierin steckt eine Zuversicht, soziale Probleme zunehmend als technische Fragen angehen zu können. Die städtebauliche Zukunft der Schweiz spiegelt sich in skandinavischen Satellitenstädten und niederländischen Stadterweiterungen, in Chandigarh oder Brasilia: Hochhäuser, freistehende mehrgeschossige Gebäude in ausgedehnten Grünflächen gehören ebenso dazu wie die Umfunktionierung der Altstadt zur City und zum Geschäftszentrum. Wenn die strukturellen Bedingungen in den einzelnen Industriestaaten gleich sind, so das Credo, so sind auch die baulichen Lösungen gleich.

Es gibt natürlich daneben eine stärker mit dem bestehenden rechnende Städtebaudebatte. Ich möchte in diesem Zusammenhang an Hans Bernoulli oder AH Steiner erinnern. Bei allen Gegensätzen zwischen den modernen und den pragmatischeren, an organischen Leitbildern geschulten Städtebaudoktrinen lassen sich aber wesentliche Gemeinsamkeiten struktureller Natur feststellen. Beide Betrachtungen lehnen die momentanen städtischen Verhältnisse ab. Der räumliche Bezugsrahmen ihres architektonischen Denkens reicht weit über die einzelne Bauaufgabe hinaus. Objekt - Quartier - Stadt - Region - Land, das ist nicht nur eine Bewegung vom Einzelnen zum Gesamten, sondern bedeutet kausale Verknüpfung. Die urbanen

³ Meili, A. (1945). Zürich heute und morgen. Wille oder Zufall in der baulichen Gestaltung. Zürich. Eine ähnliche Position vertritt A.H. Steiner in seiner Antrittsvorlesung an der ETH im Juni 1958 vgl. Steiner, A.H. (1958). Die Situation des Städtebau in unserer Zeit. Antrittsvorlesung, gehalten am 28. Juni 1958 an der ETH Zürich. In: Schweizerische Bauzeitung Nr 40, 591-594.

⁴ Baur, H. (1957). Die Grossstadt von morgen. In: Schweizer Rundschau. Monatsschrift für Geistesleben und Kultur, 1957, 726-730.

Schwierigkeiten können wirksam nur über die Berücksichtigung übergeordneter räumlicher Einflüsse gelöst werden: Dezentralisierung der Siedlungsentwicklung durch Kanalisierung der ökonomischen und demografischen Kräfte lautet die Devise.

Der Architekt fungiert hier als Arzt des Urbanen (und wenn nötig auch als Chirurg). Sein Wissen, seine profunden Kenntnisse der Zusammenhänge, seine visionäre Gestaltungskraft sollen die an der Industriegesellschaft erkrankte Stadt wieder gesund machen. Er verfügt über diesen untrüglichen Blick für das Wesentliche, für die kranken Zellen und seine Wucherungen. Der Städtebau jener Jahre besitzt das Selbstbewusstsein, die Komplexität und Verworrenheit des städtischen Alltags überschauen zu können, untrüglich zu diagnostizieren und das Skalpell mit sicherer Hand zu führen.

So unmissverständlich das Rollenverständnis auch war, der urbane Umbau der Schweiz liess auf sich warten. Zentrifugale Kräfte drängten den Architekten aus dem Epizentrum, in welchen ihn die Rhetorik und der Anspruch der Disziplin gestellt hatten. „Wie wird aus dem was ist, das was sein sollte“ fragte in diesem Zusammenhang ETH Professor Ernst Egli zu Beginn der sechziger Jahre stellvertretend für seine Kollegen.⁵ Egli stellte diese nachdenkliche Formulierung einer Publikation voran, welche die Ergebnisse der vom Nationalfonds finanzierten virtuellen Neuen Stadt in Otelfingen präsentierte. Die Neue Stadt wirkt auf heutige Beobachter wie eine schulbuchmässige Übersetzung moderner Architektur- und Städtebauvorstellungen auf schweizerische Verhältnisse. Die konsequent durchgesetzten Prinzipien der räumlich-funktionalen Trennung, die strenge Hierarchie der Verkehrsführung, der additiven Stadtsoziologie ausgehend von der Einzelfamilie über die Nachbarschaft, das Quartier über mehrere Etappen zur gesamten Stadt, entsprechen dem state-of-the-art der involvierten Disziplinen. Eine moderne Welt in Planskizzen, in peinlichst genau gearbeiteten Laubsäge-Modellen und didaktisch vorbildlich eingefärbten Stadtplänen, eine Laborwelt. Ihr imaginärer Standort liegt zwischen Baden und Regensdorf, bestimmt nach bestem Wissen und Gewissen der beteiligten Planer. Ihre Stadtfläche ist nichts als abstrakter, homogener Raum - um mit Richard Sennett zu sprechen „Verfügungsmasse“.⁶ Rohmaterial für die zeitgemässe Stadt.

Diese logisch stringente Welt wird in den sechziger Jahren von einer gesellschaftlichen Realität aufgerieben, die sich störrisch der von der Moderne behaupteten Kongruenz von urbaner Form und technologisch-wissenschaftlichem Entwicklungsstand entzieht. Die einfache Beziehung Architekt-Stadt städtebaulicher Lehrbücher zerbricht an einer komplexen Realität, in welcher die lokalen Bedingungen, der rechtliche Rahmen und die staatspolitisch bedingten Kompetenzverteilungen sich gegen jede Konjunktur städtebaulicher und planerischer Leitbilder durchsetzen. Es lassen sich in der Schweiz der fünfziger und sechziger Jahre keine institutionellen Hebel finden, die es den Architekten und Städtebauer erlauben würden, ihren Vorschlägen Gewicht zu verleihen. Das Verhältnis des Architekten zur bestehenden Stadt musste somit ein prekäres bleiben. Die Bodenpolitik und die Eigentumsrechtsordnung bildeten erratische Monolithe, die sich nicht umgehen, noch weniger aber überwinden liessen. Die Einsicht war ebenso klar wie virulent - Hans Bernoulli hatte darauf bereits vor Jahrzehnten verwiesen - dass Städtebau zuerst eine Frage des Bodens und seiner Nutzung war.⁷ Die behördliche Vorstellung von Stadt hatte sich somit in ein enges planungsrechtliches Korsett zu zwängen. Damit behielt der Konflikt zwischen dem Privaten und dem Allgemeinen,

⁵ Egli, E. (1962). Einleitung. Die neue Stadt. Eine Studie für das Furttal, Zürich. Zürich, 1.

⁶ Sennett, R. (1997). Fleisch und Stein. Die Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation. Frankfurt, 446.

⁷ Bernoulli sparte diesbezüglich bei seinen städtebaulichen Vorschlägen auch nicht mit Kritik an seinen Berufskollegen: "Mit dem Grund und Boden scheint da etwas nicht in Ordnung zu sein, und aus irgendwelchen dunklen Gründen vermeidet alles, dieser Peinlichkeit nachzugehen. Wer von Stadtbaukunst spricht und schreibt, der überspringt diese ersten Fragen, die Voraussetzung aller ernsthaften Arbeit und wendet sich, Unbefangenheit heuchelnd, lockenderen Vorwürfen zu." Vgl. Bernoulli, H. (1946). Die Stadt und ihr Boden. Erlenbach-Zürich, 6.

dessen „Primitivität“ Martin Wagner bereits Jahrzehnte zuvor angeprangert hatte, seine Aktualität.⁸ Städte bauen war, das hatte Steiners organische Stadterweiterung in Zürich gezeigt, nur unter aussergewöhnlich günstigen Bedingungen mehr als eine baupolizeilich strikt reglementierte, auf die einzelne Parzelle bezogene Intervention. Die Ausnahme bildeten die Verkehrsplanungen in den Städten. Die Schaffung autogerechter Städte unter Anbindung an das ambitionöse Nationalstrassenprogramm profitierte von weitreichenden Kompetenzen auf der Bundesebene. Allein: beim vorwiegend verkehrsplanerischen Vorgehen waren architektonische Mitsprachemöglichkeiten bescheiden. Der Vollzug verstrickte sich zudem irgendwo im Kompetenzwirrwarr der verschiedenen föderalistischen Ebenen und ihrer unterschiedlichen Meinungsbildungsprozesse.⁹

Die modernen Vorstellungen einer strikten städtebaulichen Ordnung sind in der Zwischenzeit einer grösseren Toleranz gewichen. Dieser Umbruch resultiert einmal aus der disziplineninternen Infragestellung der modernen Städtebauutopien, die in einer Neudeutung der Heterogenität bestehender Stadtbilder mündete. Mit Aldo Rossi wurde die moderne Fiktion des geschichtslosen neutralen städtischen Raumes durch das Konzept einer den architektonischen Entwurf anleitenden Tiefenstruktur der Stadt abgelöst. Komplexität und Widerspruch urbaner Realitäten werden heute als unauflösbare Fakten akzeptiert; dafür sind nicht zuletzt auch einschneidende Veränderungen ausserhalb der Disziplinengrenzen der Architektur und des Städtebaus verantwortlich. Der epistemologische Verlust des Zentrums, die Auflösung bisheriger gesellschaftlicher Orientierungen, die Globalisierung ökonomischer Prozesse und die Neuverteilungen privater und öffentlicher Aufgabenfelder - oft in Ermangelung geeigneter Begrifflichkeiten mit dem ungeschickten Sammelbegriff „Postmoderne“ versehen - veränderten den städtebaulichen und architektonischen Handlungsspielraum massgeblich. Die moderne Vorstellung einer demokratisch abgesicherten Stadtgestalt, wie sie in der Schweiz ironischerweise gerade in Ursula Kochs antiurbaner Formel von Zürich, das gebaut ist, zu einem letzten Aufflackern gekommen ist, wirkt im Kontext der Globalisierung, prekärer innerstädtischer Verhältnisse, brachliegender Industriezonen, allenthalben leerer Stadt- und Staatskassen und des erbitterten Wettbewerbs zwischen den Städten gelegentlich wie eine Fata-Morgana aus grauer Vorzeit. Ihre mit Hilfe einer Flut von Baugesetzen und Verordnungen, Zonen- und Quartierplänen aus den Büros der Bauämter orchestrierten Stadtvorstellungen greifen gleich mehrfach nicht mehr. Ich möchte in diesem Zusammenhang kurz vier Aspekte diskutieren, die mir für das aktuelle Verhältnis von Architekt und Stadt folgenreich zu sein scheinen. Neben den Veränderungen der Öffentlichkeit sind der Wandel der Stadtvorstellungen, die veränderten politisch-ökonomischen Bedingungen der Stadtentwicklung und schliesslich die vermehrt aufbrechenden Konflikte zwischen unterschiedlichen urbanen Zeitverständnissen anzusprechen. Die homogene städtische Öffentlichkeit der Moderne mit ihren uniformen Interessen existiert nicht mehr (sie hat wahrscheinlich nie existiert). Damit sind wir der Zentralachse städtebaulicher Orientierung und Legitimierung verlustig gegangen. Stattdessen finden sich nicht mehr konsensfähig aufzulösende Zielkonflikte: die Stadt als Agora, als Ort des Disputes, die Interessen von Familien lassen sich nicht einfach mit den Anforderungen an internationale Wettbewerbsfähigkeit, den Bedürfnissen multinationaler Konzerne oder verkehrspolitischen Erfordernissen in Einklang bringen. Nicht zuletzt, weil die traditionell innerhalb des Stadtgebietes festzumachenden Determinanten der urbanen Veränderungen immer stärker durch Faktoren ersetzt werden, die sich dem Zugriff der Stadtbehörden entziehen.

⁸ Vgl. Oechslin, W. (1991). Stadtöffentlichkeit. In: Lampugnani, V.M. und M. Mönninger. Berlin morgen: Ideen für das Herz einer Grossstadt. Stuttgart, 80-85.

⁹ Blanc, J.-D. (1993). Die Stadt - ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich 1945-1975. Zürich; Kammann, G. (1990). Mit Autobahnen die Städte retten? Städtebauliche Ideen der Express-Strassen-Planung in der Schweiz 1954-1964. Zürich.

Diese Diagnose der Dezentrierung lässt sich leicht auf das gebaute Urbane vor Ort fort-schreiben. Sie äussert sich in einer zunehmenden Verwischung bisheriger Stadtstrukturen. Während die alten Stadtzentren auch für die eigenen Bewohner immer mehr zu Ausflugszie- len in ihrer Freizeit werden, ereignen sich in der Peripherie erstaunliche Umwertungen, die die bisherigen Arbeitsteilungen zwischen Zentrum und Peripherie unterlaufen.¹⁰ An Auto- bahnknotenpunkten, in der Nähe von Flugplätzen etablieren sich durch Baugesetze eher schlecht als recht geordnete, architektonisch gesichtslose Wachstumspole einer globalen Stadtvernetzung.¹¹ Die die internationale Standortkonkurrenz begleitende Kapitalmobilität entzieht die Stadtentwicklung zunehmend der Kontrolle durch lokale Instanzen. Dabei wir- ken sich nun unterschiedliche Zeitbedürfnisse oft fatal aus. Die Globalisierung, die hohe Mobilität der finanzstarken Investoren verlangen nach einer Beschleunigung der Abläufe. Die Architektur dieser von Profitüberlegungen und Standortkonkurrenz geprägten Zeitvor- stellungen negiert dabei genau jene jeder Stadt eigene Zeitlogik, die aus ihrer Geschichte resultiert, ihre Unverwechselbarkeit konstituiert und die Einmaligkeit des architektonischen Entwurfes determiniert.

Im Kontext der gerade aufgeworfenen Probleme halten heute nicht wenige die kooperative Stadtplanung für das Abracadabra, das die bisherige regulative Politik um eine flexible und innovative Dimension erweitern soll. Die Makroebene allgemein verbindlicher moderner Städtebauvorstellungen wird zu Gunsten einer räumlich eng umrissenen Schaffung *einer* Stadtrealität ersetzt. Die Stadtbehörde dekreditiert nicht mehr ein festes Stadtbild, sondern versteht sich vielmehr als Vermittler - ständig darum bemüht, unter ihrer Gesprächsleitung potentielle Investoren und Grundstückeigentümer an einen Tisch zu bringen und zu Ver- tragsabschlüssen zu bewegen. Stadtplanung ist somit nicht mehr technisch-bürokratische Verfahrensabwicklung, sondern Stadtmanagement, das in einer örtlich präzise zu lokalisie- renden Aushandlung urbaner Realität resultiert.¹² Blättert man durch die Flut von Untersu- chungen zu kooperativen Planungsverfahren, so fallen an Positiva vor allem die beschleu- nigten Bewilligungsverfahren und die Enthierarchisierung der Entscheidungsfindung auf. Die konkreten räumlich-funktionalen Ergebnisse gewinnen erst im Verlaufe der Verhand- lungen ihre Gestalt.¹³ Es zeigt sich in den konkreten Verhandlungen aber auch, dass die städ- tischen Verhandlungspositionen stark von ökonomischen Absichten geprägt sind, bei wel- chen städtebauliche Aspekte nur selten von prioritärem Belang sind. Das politisch stipulierte Stadtbild moderner Bauordnungen macht einem Entscheidungsprozess hinter verschlosse- nen Türen in Sitzungszimmern Platz, in welchen sich Gemeininteressen ebenso schwer ein- bringen lassen wie Fragen der demokratischen Kontrolle über die verfolgten Ziele und ihre Umsetzung.

Es versteht sich von selbst, dass derart bruske planungspolitische Kurswechsel nicht ohne Auswirkungen auf das Verhältnis von Architekt und Stadt bleiben können. Ich habe ein-

¹⁰ Dear, M. and S. Flusty (1999). The postmodern urban condition. In: M. Featherstone and S. Lash. Spaces of culture. City - Nation - World. London, Thousand oaks, New Delhi: 64-85 ; Rötzer, F. (1995). Die Telepolis. Urbanität im digitalen Zeitalter; ders. (1998). Digitale Weltentwürfe. Streifzüge durch die Netzkultur. Mün- chen Wien; Sassen, S. (1995). Metropole: Grenzen eines Begriffs. Mythos Metropole. G. Fuchs, B. Moltmann and W. Prigge. Frankfurt: 165-177.

¹¹ Borja, J. und M. Castells (1997). Local & Global. Management of cities in the information age. London; Castells, M. (1989). The informational city. Information technology, economic restructuring, and the urban-re- gional process. Oxford, Cambridge; Sassen, S. (1996). Metropolen des Weltmarkts: die neue Rolle der Global Cities. Frankfurt; Weck, S. (1995). Neue Kooperationsformen in Stadtregionen - Eine regulationstheoretische Einordnung. Dortmund; Für die Schweiz vgl. Hitz, Hansruedi et al. (1995). Capitales fatales. Restrukturierung und Politik in den Finanzmetropolen Frankfurt und Zürich. Zürich.

¹² Keller, D. A. et al. Hg. (1998). Planung + Projekte: Verständigungsversuche zum Wandel der Planung. Dort- mund.

¹³ Basten, L. (1998). Die Neue Mitte Oberhausen. Ein Grossprojekt der Stadtentwicklung von Politik und Planung. Basel, Boston, Berlin; Fassbinder, H. (1997). Stadtforum Berlin. Einübung in kooperative Planung. Hamburg; Keller, D. A. et al. Hg. (1998); Weck, S. (1995).

gangs die Vorstellung einer strikten Determinierung urbaner Lebenswelt durch architektonische Interventionen als Überforderung bezeichnet. Die Schaffung attraktiver städtischer Realität liegt (nicht erst seit heute) nicht in der Hand der Architekten und Städtebauer, sondern ist ein mit erheblichen Unsicherheiten behafteter, von spezifischen Bedingungen vor Ort abhängiger Prozess. Ich möchte dies anhand eines Beispiels illustrieren, dessen Ergebnisse mir durchaus verallgemeinerungsfähig scheinen. Auf den mehrheitlich längst stillgelegten Industriearealen im Zürcher Industriequartier entsteht seit einigen Jahren ein mittlerweile für Investoren, die Wohnansprüche von Familien und die Freizeitbedürfnisse einer jungen Stadtbevölkerung gleichermaßen attraktiver neuer Stadtteil. Ein erstaunliches Ergebnis, lässt doch dieses Gebiet zwischen Stadtautobahn, Tramlinien und leeren Industriehallen eigentlich alle Qualitäten vermissen, welche gemeinhin mit entwicklungsfähigen Stadträumen assoziiert werden. Wie lässt sich dieses scheinbare Paradox erklären? Wenn man Anfang der achtziger Jahre einen Bauinvestor auf die lärmige, dicht befahrene Hardbrücke gestellt hätte und ihn seinen Blick über das unförmige Gebirge von Baukörpern hätte schweifen lassen, er hätte eine jener unzähligen, perspektivlosen Industrieruinen wahrgenommen, die von der Prosperität längst vergangener Tage erzählten. Nur ein Abreißen der Anlagen und eine Öffnung des Gebietes für die Expansionsbedürfnisse des Banken- und Dienstleistungssektors hätte seiner Meinung nach die Tristesse eines innerstädtischen Ödlandes verschwinden lassen. Man stellt wohl kaum eine allzu gewagte Behauptung auf, wenn man annimmt, der gleiche Investor würde heute am gleichen Punkt bei einem nur wenig geänderten baulichen Erscheinungsbild ein Feld voller attraktiver Anlagemöglichkeiten in einem boomenden Stadtkreis erkennen. Die Voraussetzung für die revidierte Einschätzung bildet eine grundlegende Neubewertung bei der Wahrnehmung dieses Stadtteiles. Diese dafür verantwortlichen, kollektiv verfügbaren Vorstellungsmuster sind aber nicht das Ergebnis simpler Manipulationen, sie entziehen sich der Bestimmung durch einzelne Interessenvertreter oder Organisationen und resultieren aus einer Vielzahl unterschiedlicher Handlungen, Debatten und Interventionen. (Ein Phänomen, das unter ganz anderen Vorzeichen der moderne Städtebau wiederholt erfahren musste). In diesem iterativen Prozess von gruppenspezifischen Wahrnehmungsmustern, daraus resultierenden örtlichen Eingriffen, Reinterpretationen und Verfestigungen der Stadtbilder können städtische Räume Umwertungen erfahren. Die Frage des zukunftsfähigen urbanen Raumes lässt sich somit zwar nicht von der architektonischen Intervention trennen. Das Ergebnis hängt aber im wesentlichen von einem Interaktionsprozess zwischen Raum, Erfahrung und Gebautem ab, der weder von der Architektur noch von einer anderen Instanz kontrolliert werden kann.

Ich glaube aber, dass damit auch eine beträchtliche Aufwertung der Rolle der Architektur einhergehen kann (und auf diesem „kann“ liegt die Betonung). Die Produktion von städtischem Raum scheint zu einem offenen und risikobehafteten Prozess zu werden. Was an einem Ort geschehen soll, lässt sich immer weniger im modernen Imperativ der Bauordnungen und Zonenpläne beantworten, sondern wird nun Teil eines Aushandlungsprozesses zwischen Investor, Grundstückbesitzer, Architekt und Öffentlichkeit. Es gibt die Patentrezepte nicht, die eine revitalisierte Urbanität garantieren, dafür genügt der Blick nach Berlin – ganz sicher gibt es aber nicht die überall gültige Standardlösung. Hier deckt sich potentiell das Interesse des Investors mit den Intentionen der Architektur. Sein Interesse an eine architektonische Idee zu binden, ist eine Herausforderung. Eine Herausforderung, die die Architektur vermehrt annehmen muss, sollen Städte weiterhin Orte einer lebendigen Öffentlichkeit bleiben, dynamisch, widersprüchlich und flexibel.

ETH Zürich / Institut für Geschichte / Preprints zur Kulturgeschichte der Technik

1. Barbara Orland, Zivilisatorischer Fortschritt oder Kulturdeformation? Die Einstellung des Deutschen Kaiserreiches zur Technik. Paper entstanden nach einer Veranstaltung der Deutschen UNESCO-Kommission und des Hessischen Volkshochschulverbandes zu Jugendstil und Denkmalpflege, Bad Nauheim 1997. *Preprints zur Kulturgeschichte der Technik / 1998 / 1.*
2. Patrick Kupper: Abschied von Wachstum und Fortschritt. Die Umweltbewegung und die zivile Nutzung der Atomenergie in der Schweiz (1960-1975). Lizentiatsarbeit Universität Zürich. Eingereicht bei Prof. Dr. Hansjörg Siegenthaler, 1997. *Preprints zur Kulturgeschichte der Technik / 1998 / 2.*
3. Daniel Speich, Papierwelten. Eine historische Vermessung der Kartographie im Kanton Zürich des späten 18. und des 19. Jahrhunderts. Lizentiatsarbeit Universität Zürich. Eingereicht bei PD. Dr. David Gugerli, 1997. *Preprints zur Kulturgeschichte der Technik / 1998 / 3.*
4. David Gugerli, Die Automatisierung des ärztlichen Blicks. (Post)moderne Visualisierungstechniken am menschlichen Körper. *Preprints zur Kulturgeschichte der Technik / 1998 / 4.*
5. Monika Burri, Das Fahrrad. Wegbereiter oder überrolltes Leitbild? Eine Fussnote zur Technikgeschichte des Automobils *Preprints zur Kulturgeschichte der Technik / 1998 / 5.*
6. Tobias Wildi, "Wenn heute Bestellungen fehlen, so liegt der Grund nicht in Mängeln an den Produkten". Organisation und Innovation bei BBC Brown Boveri AG 1970-1987. Lizentiatsarbeit Universität Zürich. Eingereicht bei Prof. Dr. Hansjörg Siegenthaler, 1998. *Preprints zur Kulturgeschichte der Technik / 1998 / 6.*
7. David Gugerli, Do accidents have mere accidental impacts on the socio-technical development? Presentation at the Forum Engelberg, March 1999. *Preprints zur Kulturgeschichte der Technik / 1999 / 7.*
8. Daniel Speich, Die Finanzierung ausserordentlicher Arbeiten am Linthwerk. Historischer Bericht im Auftrag der Linthkommission. *Preprints zur Kulturgeschichte der Technik / 1999 / 8.*
9. Angelus Eisinger, Die Stadt, der Architekt und der Städtebau. Einige Überlegungen zum Einfluss der Architekten und Architektinnen auf die Stadtentwicklung in der Schweiz in den letzten 50 Jahren, Referat BSA Basel 24.06.1999. *Preprints zur Kulturgeschichte der Technik / 1999 / 9.*
10. Regula Burri, MRI in der Schweiz. Soziotechnische, institutionelle und medizinische Aspekte der Technikdiffusion eines bildgebenden Verfahrens. Studie im Rahmen des Projekts "Digitalizing the human body. Cultural and institutional contexts of computer based image processing in medical practice. The case of MRI in Switzerland". *Preprints zur Kulturgeschichte der Technik / 2000 / 10.*

Sämtliche Preprints sind als PDF-Dokumente auf <http://www.tg.ethz.ch> zugänglich.
Das Copyright liegt bei den Autorinnen und Autoren.