

Knie, Andreas; Marz, Lutz

Working Paper

Die Stadtmaschine: Zu einer Raumlust der organisierten Moderne

WZB Discussion Paper, No. FS II 97-108

Provided in Cooperation with:

WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Knie, Andreas; Marz, Lutz (1997) : Die Stadtmaschine: Zu einer Raumlust der organisierten Moderne, WZB Discussion Paper, No. FS II 97-108, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Berlin

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/56481>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Veröffentlichungsreihe der Abteilung "Organisation und Technikgenese"
des Forschungsschwerpunktes Technik-Arbeit-Umwelt am WZB

FS II 97-108

Die Stadtmaschine

**Zu einer Raumlast der
organisierten Moderne**

von Andreas Knie und Lutz Marz

Projektgruppe Mobilität

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB)
Reichpietschufer 50, 10785 Berlin Telefon
(030)25491-0, Fax (030) 25491-209

Zitierhinweis

Das vorliegende Dokument ist die pdf-Version zu einem Discussion Paper des WZB. Obwohl es inhaltlich identisch zur Druckversion ist, können unter Umständen Verschiebungen/Abweichungen im Bereich des Layouts auftreten (z.B. bei Zeilenumbrüchen, Schriftformaten und –größen u.ä.).

Diese Effekte sind softwarebedingt und entstehen bei der Erzeugung der pdf-Datei.

Sie sollten daher, um allen Missverständnissen vorzubeugen, aus diesem Dokument in der folgenden Weise zitieren:

Knie, Andreas; Marz, Lutz: Die Stadtmaschine. Zu einer Raumlast der organisierten Moderne.

Discussion Paper FS-II 97-108. Berlin : Wissenschaftszentrum, 1997.

URL: <http://bibliothek.wz-berlin.de/pdf/1997/ii97-108.pdf>

Zusammenfassung

Die Krisenphänomene der organisierten Moderne zeigen sich in Städten besonders ausgeprägt: die Auflösung klassischer Milieus, die Erodierung sinn- und ordnungsstiftender Institutionen, die soziale Segmentierung, Vereinzelung und Pluralisierung von Lebensformen. In neuen Ansätzen der Städteplanung wird daher als Gegenentwurf versucht, eine kompakte und verdichtete Bebauung zur Wiederbelebung des öffentlichen Raumes zu erreichen. Als strategischer Bezugspunkt für diese Wiederaneignung städtischer Quartiere dienen den Planern Grundrisse und Bebauungsordnungen der Stadt des 19. Jahrhunderts. Im Papier ist der Versuch angelegt, diese jüngsten Anleihen an die Vormoderne als Reaktionen auf die Krise der Moderne in einen historischen Kontext zu stellen. Im Mittelpunkt stehen Planungsarbeiten und Manifeste einer sich modern gebenden Architektur und Städteplanung, die in den 20er und 30er Jahren eine Antwort auf die damaligen Funktionsprobleme der Städte versuchten. Die Planungsarbeiten orientieren sich hier an der Maschine, die als Metapher für anti-historistisch orientiertes Denken eingesetzt ist. Die Interpretationsrichtung der "Stadtmaschine", exemplarisch im Manifest der "Charta von Athen" dargestellt, funktionalistisch angelegt und oftmals formverliebt ausgeführt, hat den Städtebau in Ost und West gleichermaßen nachhaltig beeinflusst und vielfältige Aneignungen und Bedeutungszuschreibungen provoziert. Die Krisenphänomene, die sich hieraus entwickelt haben, werden als Raumlast beschrieben und im Kontext urbaner und globaler Spannungsverhältnisse diskutiert.

Summary

The crisis phenomena of organized modern times are particularly reflected in (today's) cities: the dissolution of classical social environments, the erosion of sense- and order-contributing institutions, social segmentation, and the isolation and pluralization of individuals. To counter this trend, new approaches in city planning attempt to establish compact and concentrated development with a goal of urban revival and the successful development of public areas. For this "re-acquisition" of urban spaces, city planners find a strategic starting point in the city's construction and development outlines from the nineteenth century. This paper attempts to place in a historical context the recent borrowing from the pre-modern as a response to the modern crisis. At the heart of the paper lie planning work and documents from a style of architecture and city planning which presented itself as modern, and which attempted in the 1920s and 30s to provide an answer for the existing functionality problems of the time. The planning work oriented itself on the concept of the machine, which was seen as a metaphor for anti-historically oriented thinking. How this "city machine" was interpreted - exemplary presented in the "Charta of Athens", functionally constructed, and often carried out with extreme care for form - had a lasting effect on city construction in both East and West and brought about a variety of feelings and important writings on the subject. The crisis phenomena which have arisen today are described as burdens of space, and are discussed in the context of urban and global conditions of tension.

Übersicht

"Städte sind immer auch Maschinen", schrieben die beiden Stadtforscher Hartmut Häußermann und Walter Siebel 1987 in ihrem Buch "Neue Urbanität". Gemeint waren die Entlastungsfunktionen maschineller Stadttechniken, deren Bedeutung bereits Karl Kraus in seinem berühmten Zitat zum Ausdruck gebracht hatte: "Ich verlange von der Stadt, in der ich leben soll: Asphalt, Straßenspülung, Haustorschlüssel, Luftheizung, Warmwasserleitung. Gemütlich bin ich selbst" (zit. in Häußermann/Siebel 1987, S.246). In dieser Perspektive erscheint die "Maschine" völlig unproblematisch in einer dienenden Funktion mit befreiender Wirkung. Einsatz und Bedeutung von Maschinen waren und sind aber immer auch höchst ambivalent. Befreiung und Herrschaft zugleich bedeutend, strukturierend, ordnend und disziplinierend gleichermaßen, ist ihr Gebrauch mehrdeutig. Die Perspektive, die hier auf den Gegenstandsbereich Stadt eingenommen wird, soll dazu dienen, die Bedeutung der Maschine für die moderne Stadtplanung aufzuspüren und als nahezu paradigmatisches Prinzip auszuweisen. Die Stadt als widersprüchliches, vielfältiges und chaotisch erscheinendes Gebilde übt offenkundig immer wieder einen besonders großen Reiz zur Planung und Neuordnung aus. "Auf Grund ihrer Exponiertheit und Dauerhaftigkeit ist die Architektur dafür prädestiniert" - schrieb jüngst Vittorio Lampugnani in bezeichnender Weise - als "Insel der Ordnung im Strom der Verwirrung zu stehen" (Lampugnani 1995, S.25). Die soziale Dynamik scheint in bebauten Formen eingefangen werden zu müssen, die regelgemäß und symmetrisch geordnet, formalistisch und funktionalistisch ausgerichtet sind.

In diesem Text geht es daher um die Wirkung der Maschinen-Metapher auf die Erarbeitung der Gestaltungsgrundsätze von Stadtplanung. Vorgestellt werden vergessene und bekannte Entwürfe aus sozialistischen und kapitalistisch verfaßten Gesellschaftssystemen, die ihre Orientierung alle aus dem Maschinenhaften bezogen und wieder hierauf zurückspiegelten, den Zeitgeist dabei jeweils fest im Visier. Die Entwürfe blieben dabei keineswegs folgenlos, sondern führten zu völlig zerteilten und zergliederten Stadtlandschaften: Der öffentliche Bereich, zur Maschinenhalle uminterpretiert, hinterließ den Stadtbewohnern eine Raumaufteilung, die zur Last wurde.

Differenzen zwischen den gesellschaftlichen Systemen sind dabei nicht zu erkennen. Die Verwendung der Maschine galt als modern und blieb in beiden Lagern das Maß der Dinge. Obwohl die Realisierung der Entwürfe in gesellschaftspolitische Rhetoriken eingewoben wurden, zeigen die Verarbeitungsformen und Aneignungsweisen doch merkwürdige Ähnlichkeiten. Diese gelten - so mag es fast scheinen - heute eher als peinlich. Es dürfte kein Zufall sein, daß gerade in Berlin, zu einer Zeit, in der über die Verschleißerscheinungen der Stadtmaschine diskutiert und um neue, zukunftsfähige Planungsgrundsätze für urbane Räume gerungen wird, diese gemeinsame Raumlast sorgfältig in Ost- und West-Befindlichkeiten zurückbuchstabiert werden soll.

1. Die Maschine - eine Orientierungsmarke der organisierten Moderne

"Es gibt keine Realitäten mehr", klagte Egon Friedell 1931 in seiner »Kulturgeschichte der Neuzeit«, "sondern nur noch Apparate: eine Welt von Automaten, ersonnen im Gehirn eines boshaften und wahnsinnigen Doktor Mirakel" (Friedell 1984, S. 1505). Das, wovor es Friedell schauderte, sah Otto Neurath im gleichen Jahr in einem ganz anderen, helleren Licht. In seinem Vortrag auf dem »World Social Economic Planning«-Kongreß in Amsterdam rief er seinen Zuhörern enthusiastisch zu: "Wir stehen am Beginn eines Zeitalters der Gesellschaftstechnik, in dem man sich mit den Gesellschaftsvorgängen beschäftigen wird, wie ein Maschineningenieur mit einer Maschine". (WSEP 1932, S.105). Obgleich beide Perspektiven normativ auseinanderliefen, zielten sie diagnostisch in eine ganz ähnliche Richtung. Neurath und Friedell ging es um die Maschinisierung der sozialen Welt und die Langfristkonsequenzen, die sich daraus für die Menschen und ihre Gemeinwesen ergeben würden.

Dabei hatten beide weit mehr im Auge als die bloße Gerätetechnik. Der Triumphzug der Apparate war für sie eine, aber nicht die entscheidende und schon gar nicht die einzige Seite der Maschinisierung. Ihr Gesichtsfeld war breiter und ihr analytischer Blick anders fokussiert. Was Friedell, Neurath und viele ihrer Zeitgenossen damals bewegte, war weniger die stofflich-gegenständliche oder physikalisch-energetische Ebene der Maschinisierung des Sozialen, als vielmehr der Umstand, daß die Maschine in den unterschiedlichsten Handlungssphären der Gesellschaft zu einer mächtigen denk- und handlungsleitenden Orientierungsmarke geworden war.

Der Prozeß, in dem sich die Maschine zu so einer Orientierungsmarke entwickelte, war raumzeitlich ausgedehnt und sozial weitreichend: zeitlich ausgedehnt, insofern er sich von der zweiten Hälfte des 19. bis ins erste Drittel des 20. Jahrhunderts erstreckte; räumlich ausgedehnt, weil er sich von den Vereinigten Staaten über Großbritannien, Frankreich und Deutschland bis nach (Sowjet-)Rußland vollzog; sozial weitreichend, da er nahezu alle gesellschaftlichen Handlungssphären umfaßte. Die denk- und handlungsleitende Kraft dieser Orientierungsmarke zeigte sich sehr anschaulich in jenen Kontroversen, in denen das Maschinenhafte des Sozialen unmittelbar auf den Begriff gebracht wurde, angefangen von der "Staats-Maschine" und der "Klassen-Maschine" über den "Richter-Automaten" und die "Denkmaschine" bis hin zur "Tanz-Maschine", der "Menschenmaschine" und der "Wohnmaschine" (Marz 1997, S.13ff).

Als großkollektive Orientierungsmarke machte die Maschine in einer Periode Karriere, die auch als "erste Krise der Moderne" (Wagner 1995, S.71) beschrieben wird. In dieser Krise vollzog sich der Übergang von der klassisch liberalen zur organisierten Moderne. Die Versuche, die liberale Utopie, so, wie sie ursprünglich konzipiert war, in die Tat umzusetzen, führte zu zwiespältigen Resultaten. Einerseits setzten die ökonomischen,

politischen und sonstigen »invisible hands« des Liberalismus eine hohe soziale Entwicklungsdynamik in Gang. Andererseits drohten die Menschen dieser Dynamik nicht mehr Herr zu werden. Sie machten die Erfahrung, daß sich sozial bindende Normen, Werte und Ideale, die als unerschütterlich galten, auflösten (Kondylis 1991) und vertraute Maßstäbe des Wahrnehmens, Denkens, Fühlens und Handelns ihre Gültigkeit verloren (Asendorf 1984). Der Aufbruch in eine neue soziale Welt schien im Zusammenbruch jedweder sozialen Welt zu enden. Es schwand die Hoffnung, daß die »invisible hands« die Gesellschaft automatisch stabilisieren und harmonisieren würden, wenn man sie nur gewähren ließe und ihnen ausreichend Raum verschaffte. Statt dessen wuchs die Überzeugung, daß sich die Ordnung des Sozialen nicht von selbst einstellt, sondern hergestellt, erarbeitet, kurzum organisiert werden mußte.

Es kann nicht verwundern, daß sich die Menschen auf der Suche nach praktikablen Lösungen für dieses Organisationsproblem am Modell der Maschine orientierten. Während sie nämlich erfuhren, daß "All That Is Solid Melts Into Air" (Berman 1982), erlebten sie zugleich, wie sich "Die Herrschaft der Mechanisierung" (Gideon 1982) entfaltete. Auf breiter Front hielten Maschinen Einzug in die Alltags-, Denk- und Gefühlswelten der Menschen. In ihnen vergegenständlichte sich nicht nur die überbordende Entwicklungsdynamik, sie waren auch eine ebenso idealtypische wie anschauliche Verkörperung von Stabilität, Berechenbarkeit und Ordnung. Von daher lag es nah zu versuchen, die soziale Welt der maschinellen nachzubilden.

Der Wunsch nach Ordnung und Stabilität, nach einer berechenbaren und geregelten sozialen Welt, nach einer Steuerung oder gar Ausschaltung von Krisen einerseits und die Verallgemeinerung der breit gefächerten und tief gestaffelten Mechanisierungserfahrung andererseits verschränkten sich in einer ebenso herbeigesehnten wie gefürchteten Zukunftsperspektive. Und zwar zu der Vorstellung, daß sich der Auflösungstrend stoppen ließe, wenn es gelänge, die Menschen und die Gesellschaft wie eine Maschine zu organisieren.

Die Reorganisationsinitiativen, wie sie in den Gesellschaften der organisierten Moderne, angefangen vom amerikanischen New Deal über die französische Volksfront, den deutschen Faschismus und das schwedische Volksheim bis hin zum sowjetischen Sozialismus entwickelt wurden, stützten sich wesentlich darauf, daß die Maschine zu einer denk- und handlungsleitenden Orientierungsmarke geworden war. Sie war in den Köpfen (Härd/Jamison 1995) und nicht nur in denen der Techniker. Davon legen nicht nur die Internierungs-, Vernichtungs- und Arbeitslager ein erschütterndes Zeugnis ab (Baumann 1992; Armanski 1993), dies zeigen auch solche Modelle der Maschinisierung des Menschen, wie sie beispielsweise Heiner Müller in seinen Dramen "Mausier" und "Hamletmaschine" vorgestellt hat.

Es wäre jedoch entschieden zu kurz gegriffen, die Entfaltung der Maschinerisierung ausschließlich in jenen Bezirken der organisierten Moderne zu verorten, in denen sie ihre extremsten Ausprägungen fand. Auch dort, wo sie nicht so offensichtlich in Erscheinung trat oder die Menschen sich in diesen Prozeß einlebten, war und ist die Maschinerisierung folgenreich. Exemplarisch zeigen dies die modern organisierten Städte, an deren wachsender Raumlaster ihre Bewohner über das 20. Jahrhundert hinaus zu tragen haben werden.

2. Die Stadt als Maschine - Visionen, Manifeste und Prinzipien

Um den Ursachen dieser wachsenden Raumlaster auf die Spur zu kommen, ist es hilfreich, sich zunächst jene verschollenen oder verdrängten Visionen, Manifeste und Prinzipien ins Gedächtnis zu rufen, an denen sich die Baumeister der organisierten Moderne lange Zeit orientierten und in denen die Ideale des maschinenförmigen Um- und Neubaus der Städte noch klar und unzweideutig zum Ausdruck kamen. Sich dabei zunächst der visionären Stadtentwürfe in Sowjetrußland zu erinnern, ist hier nicht zuletzt deshalb angemessen, weil vieles dafür spricht, daß der Sozialismus nicht das Andere oder gar das Gegenteil der Moderne darstellte, sondern vielmehr "im Vergleich zu den westlichen Gesellschaften als die organisiertere Moderne anzusehen" (Wagner 1995, S.161) ist.

2.1 Visionen - Stadtentwürfe in Sowjetrußland

Wie viele Projekte der sowjetischen Avantgarde-Architektur der 20er Jahre wurzelten auch deren Stadtentwürfe in einer doppelten Hintergrundgewißheit, nämlich einem noch ungebrochenen Glauben an die Entwicklungspotentiale der sozialistischen Gesellschaft und der kapitalistischen Technik sowie der festen Überzeugung, daß es gelänge, beide Potentiale miteinander zu verschmelzen und Sowjetrußland binnen kürzester Zeit vom Hinterbänkler zum Vorreiter der Moderne hochzukatapultieren. Die Architekten träumten. "Aber wie sie träumen", schrieb 1928 Anatoli Lunatscharski nach dem Besuch einer Ausstellung der Architektursektion des Moskauer »WChUTEIN«-Instituts begeistert, "mit bisher unerhörter praktischer Erfindungsgabe, mit genauester wissenschaftlicher Berechnung" (zit. nach Chan-Magomedow 1983, S.284). Diese Einschätzung des Volkskommissars war nicht aus der Luft gegriffen.

Das wird in einem Grundmotiv vieler avantgardistischer Stadträume sehr anschaulich. Dieses Motiv ließe sich vielleicht am besten als radikaler Funktionalismus bezeichnen. Mit Blick auf solche Pioniere des westeuropäischen Funktionalismus, wie etwa Adolf Loos, der indirekt den Bannsatz »Ornament ist Verbrechen!«formulierte (Loos

1972; Kühne 1985, S.47), Walter Benjamin, der die "Zertrümmerung der Aura" und die "Entschälung des Gegenstandes aus seiner Hülle" (Benjamin 1963, S.19) forderte oder Bruno Taut, der die Dekoration als "Schmutzkruste" des Gegenstandes (Taut 1977, S.48) bezeichnete, mag es zunächst übertrieben erscheinen, den Funktionalismus der sowjetischen Architektur-Avantgarde als »radikal« zu charakterisieren. Dennoch ist diese Bezeichnung aus zwei Gründen gerechtfertigt und nicht überhöht. Zum einen, weil es Stadtentwürfe gab, die diese Prinzipien in extremer Form programmatisch verdichteten. Diese Projekte waren auf das vermeintliche soziotechnische Potential der neuen Gesellschaft zentriert und zielten darauf, den vorgestellten Entfaltungsraum dieses Potentials aus architektonischer Perspektive auszuleuchten. Zum anderen, weil in einer ganzen Reihe von unmittelbar praxisorientierten Stadtentwürfen die funktionalistischen Gestaltungsprinzipien in mustergültiger Art und Weise bis in die architektonischen Details hinein konsequent durchgehalten und ausgearbeitet wurden.

Zwei Beispiele für den potentialzentrierten Entwurfstyp sind die »schwebenden Städte« und die »Stützenstädte«. Diese beiden Projektgruppen zeichnen sich nicht nur durch eine vergleichsweise sehr hohe Utopiehaltigkeit aus, in ihnen kommt auch das Maschinenhafte der Stadtkonstruktion zugleich abstrakt und sinnfällig zum Ausdruck.

In einer noch sehr allgemeinen Form taucht das Projekt »schwebender Städte« bereits 1914 in den frühen suprematistischen Kompositionen von Kasimir Malewitsch auf (Chan-Magomedow 1983, Abb. 761-764). Hier war die schwebende Stadt eine kosmische Stadt, die durch die Weite des Universums glitt. Anfang der 20er Jahre nahm dieses Projekt konkretere architektonische Gestalt an. Ähnlich wie seine Witebsker Kollegen hoffte der Moskauer Architekt Nikolai Ladowski bereits 1921 darauf, daß es zukünftig technisch möglich sei, Gebäude herzustellen, die im Schwerfeld unseres Planeten hoch über der Erde schweben. 1928 entwarf sein Schüler Georgi Krutikow eine "fliegende Stadt", die damals großes Aufsehen erregte (Chan-Magomedow 1983, Abb. 791-801). Er ging bei seinem Projekt davon aus, daß es die Atomenergie alsbald ermöglichen werde, Häuser schweben und fliegen zu lassen. In seinem Stadtentwurf ist die Erde von Wohn- und Gesellschaftsbauten befreit und dient ausschließlich der Arbeit und Erholung. Die Verbindung zwischen dem in der Luft schwebenden vertikalen Wohnkomplex und dem auf der Erde befindlichen horizontalen Produktionstrakt wurde durch ein Universaltransportmittel hergestellt. Dabei handelte es sich um Ein-Personen-Kabinen, die sich auf der Erde, in der Luft, im und unter Wasser bewegen sollten. Diese Kabinen konzipierte Krutikow als Verkehrsmittel und Wohnraum. Sie waren nicht nur mit Wandklappmöbeln und anderem "Komfort" ausgestattet, sondern auch so konstruiert, daß sie sich problemlos in die schwebenden Kommunehäuser, Hotels und öffentlichen Gebäude eindocken ließen. Die Kabinen waren zugleich wohnlicher Verkehrs- und mobiler Wohnraum. Angeregt durch Krutikows Projekt entwarfen Ladowskis Schüler 1929 weitere fliegende

Gebäudekomplexe. So projektierte Wiktor Kalmykow um den Äquator eine Ring-Stadt "Saturn" (Chan-Magomedow 1983, Abb. 805), die die gleiche Umdrehungsgeschwindigkeit wie die Erde haben sollte und Isaak Josefowitsch konstruierte ein "Haus der Kongresse" (Chan-Mago-medow 1983, Abb. 806) als fliegenden Sitzungssaal, der dafür gedacht war, an Türmen anzulegen, die über das ganze Land verteilt waren.

Gegenüber den »schwebenden Städten« war das Projekt der »Stützenstädte« bodenständiger. Wie Antonio Sant Elia, Ludwig Hildesheimer oder Le Corbusier suchten auch die sowjetischen Avantgarde-Architekten in ihren Stadtentwürfen Verkehrs- und Fußgängerströme voneinander zu trennen. Ihre Lösungen unterschieden sich jedoch wesentlich von den Vorschlägen ihrer westeuropäischen Kollegen. So projektierte Anton Lawinski 1921 eine Stadt auf "Stoßdämpfern" (Chan-Magomedow 1983, Abb. 746-749), in der das gesamte Straßennetz begrünt und den Fußgängern vorbehalten war. Die Bauten ruhten auf Stahlfederstützen, damit sich die Vibrationen des unter sie hindurchflutenden Verkehrs nicht auf sie übertrugen. Die Stoßdämpferstadt war in funktionale Teilbezirke gegliedert. Es gab ein weit ausgelegtes Rolltreppensystem, das Fußgängerwege und Häuser miteinander verband, sowie Gebäudezonen für öffentliche Einrichtungen, Geschäfte, Wohnungen und Lager. Der Plan sah ferner vor, die Wohnhäuser durch eine spezielle Technik so um ihre vertikale Achse zu drehen, daß alle Räume direkte Sonneneinstrahlung erhielten. In eine ganz ähnliche Richtung wie Lawinskis Konstruktion zielten die Entwürfe "Stadt auf Stützen" und "Stadt über Wasser" von Lasar Chidekel (Chan-Magomedow 1983, Abb. 771-778), die von 1924 bis 1929 entstanden. Der schwere Lastkraftwagen- und Schienenverkehr ist hier in Tunnel verlagert, Autoverkehr und Fußgängerwege sind voneinander getrennt, die Stadtbereiche sind funktional aufgesplittet. In Chidekels "Stadt über Wasser" sollten es motorisierte Kutter ermöglichen, sich zwischen den Gebäudekomplexen, dem Ufer und dem offenen Meer hin und her zu bewegen. Seine Städte erheben sich horizontal auf Stützen über der Landschaft oder sind auf ein Pontonsystem ins Meer verlagert.

Während sich in den potentialzentrierten Avantgarde-Entwürfen mit ihren fliegenden, schwebenden, abgefederten und drehbaren Gebäudekomplexen das Maschinhafte der Architektur bereits in der äußeren dynamischen Form der visionären Bauten prägnant und eindringlich zu erkennen gibt, erschließt sich das Maschinelle der projektierten Räume bei den unmittelbar praxisorientierten Stadtentwürfen weniger über die spektakulären Erscheinungsformen, sondern mehr über die innere dynamische Struktur der vorgestellten Städte. Es erleichtert den Zugang zu dieser Struktur, wenn man sich die Ordnungsperspektive vergegenwärtigt, die diesen funktionalistischen Stadtprojekten zugrunde lag.

In seinen Notizen zum »Entwicklungs- und Rekonstruktionsplan von Groß-Moskau« (1931-1932) bringt Hannes Meyer, der nach seinem Hinauswurf aus dem Bauhaus Dessau vom Obersten Volkswirtschaftsrat der UdSSR als Hauptarchitekt des Trustes »Giprow-tus« und Professor des »WASI«-Architektur- und Bauinstituts in die sowjetische Haupt-

Stadt berufen wurde, diese Perspektive sehr drastisch zum Ausdruck. Er sah Moskau so: "Als Krämerstadt ein riesengroßer runder Marktflecken mit dem Kreml als Zentrum. Tausenderlei Privatinteressen formten das Labyrinth ihrer Baustruktur ... Der dörfliche Eindruck mühsam verwischt durch isoliert erscheinende sechs- bis achtgeschossige Mietskasernen ... Ein unendliches Gewirr holpriger Gassen, schmutziger Höfe ... Nur die beiden ringförmigen Boulevards hatten ein großstädtisches Gepräge!" (Meyer 1980, S. 105). Diesen Zeilen ist unschwer ein Widerwille gegenüber diffusen, unübersichtlichen und ineinander verwucherten Raumstrukturen abzulesen. Wie viele seiner sowjetischen Kollegen wollte Meyer eine Architektur, in der Ordnung statt Chaos, Planung statt Selbstlauf, bewußte Organisation statt gedankenlosem Wildwuchs herrschte. Und aus dieser Perspektive heraus schreibt er fasziniert: "Dieses alte Moskau, die riesige Behausung der desorganisierten russischen Gesellschaft, sollte planmäßig in die sozialistische Wirklichkeit umgebaut werden ... Eine einzigartige Aufgabe der Baugeschichte" (Meyer 1980, S. 105).

Dieser Aufgabe stellten sich viele Architekten, darunter Le Corbusier, Ernst May, Hannes Meyer und Kurt Meyer. Aus den vorgelegten Rekonstruktionseurwürfen ragen zwei besonders heraus, insbesondere deshalb, weil sie zeigen, daß sich der Funktionalismus der sowjetischen Architektur-Avantgarde nicht auf monotone Typisierungen und uniforme Raumstrukturen reduzieren läßt. Der erste Entwurf stammt von Ladowski, dem bereits erwähnten Mentor der »fliegenden Städte«. Er ging davon aus, daß das Stadtzentrum die Möglichkeit haben muß, "nicht nur in der dritten Dimension, nach oben, zu wachsen, sondern auch in horizontaler Richtung" (Ladowski 1930, S.20). Daraus zog er den Schluß: "Folglich darf das Stadtzentrum nicht ein statischer Punkt, es muß eine dynamische Linie, eine Achse sein" (ebenda). Ausgehend davon entwickelte er eine »Para-bel«-Planung, durch die ein Netz von Ring- und Radialstraßen kontinuierlich aufgebogen und in eine dynamische Struktur mit einseitiger Ausdehnung verwandelt werden sollte (Chan-Magomedow 1983, Abb. 883-884). Die »Parabel«-Planung ermöglichte nicht nur, sondern erzwang geradezu eine große Raum- und Formenvielfalt (runde Viertel, diagonale und strahlenförmige Bebauungen, Häuser unterschiedlicher Höhe und Gestalt usw.). Der zweite Entwurf wurde von einem Architektenteam erarbeitet, das unter der Leitung von Wladimir Kratjuk stand. Dieses Vorhaben hatte einen ähnlichen Ansatz wie Ladowskis Projekt, ging jedoch insofern über dessen Plan hinaus, als es die Ausweitung der Stadt nicht nur in eine, sondern in verschiedene Richtungen vorsah (Chan-Magomedow 1983, Abb. 885).

Die groß angelegten Planungen zur urbanen Um- und Neuorganisation Moskaus waren zwar ein Sonder-, aber beileibe kein Einzelfall. Der erste sowjetische Fünfjahrplan (1928-1932) sah den Neubau von 200 Industrie- und 1.000 Agrarstädten vor (Chan-Magomedow 1983, S.333). Nicht schlechthin das Haus, die Stadt selbst sollte in Serie gehen. Eine Grundbedingung, um sich einer

solchen Aufgabe überhaupt stellen zu können, formulierte Moissej Ginsburg bereits 1924, als er forderte, daß sich der Architekt "nicht als Dekorateur, sondern als Organisator des Lebens" zu begreifen hätte (zit. nach Chan-Magomedow 1983, S.581). Dies war zwar eine notwendige, aber keinesfalls hinreichende Voraussetzung für die Massenstadtplaner. Das Problem der Serienstadt forderte der sowjetischen Avantgarde einen, wenn man so will, Funktionalismus auf höherer Ebene ab. Die Arbeit der Architekten mußte, wie Iwan Leonidow es formulierte, "geschlossen organisiert werden" (Leonidow 1930, S.1). Der funktionale Blick durfte sich nicht von diesem oder jenem Detail gefangen nehmen lassen, sondern hatte die architektonischen Ensembles insgesamt im Auge zu behalten. Im Zusammenhang mit einer solchen anderen Organisation der Arbeit forderte Ladowski, daß die Architekten ihre traditionelle Denkrichtung umpolten, indem sie ihre Fixierung auf das Haus aufgaben und "von der Stadt zum Gebäude kommen, und nicht umgekehrt" (Ladowski 1931, S.21). Ähnlich verhielt es sich dann mit dem Inneren der Gebäude. Lasar Lissitzky (El Lissitzky) rief seine Kollegen dazu auf, "die neue Wohnung so zu projektieren, daß der größte Teil der Ausstattung und Möblierung gleichzeitig mit dem Haus, als ein Ganzes entsteht ... Die ganze Küchenausstattung, ... Schränke, Zwischenwände, Klappische, Betten" (El Lissitzky 1926, S.881). Daß sich auch hier Funktionalität nicht einfach auf Uniformität herunterbuchstabierte, zeigen unter anderem die im Atelier von Rodtschenko entworfenen Möbel (Chan-Magomedow 1983, Abb. 415-425, 433-442).

Läßt man die zuvor skizzierten Projekte noch einmal Revue passieren und vertieft sich in ihre Details, wird erkennbar, worin die Radikalität der von der sowjetischen Avantgarde entwickelten funktionalistischen Stadtentwürfe besteht: Sie hat ihre visionären Raumstrukturen in einer bis dahin noch nicht dagewesenen logischen Konsequenz und ästhetischen Formenvielfalt aus dem Menschen heraus und in diesen hinein projiziert. Die neue Stadt baut auf den neuen Menschen. Das ist der archimedische Punkt, von dem aus die Pioniere der sowjetischen Architektur ihre und die ganze Welt aus den Angeln zu heben gedachten. Hierin liegt ihre Größe und ihr Schicksal.

2.2 Manifeste: Le Corbusiers »Charta von Athen (Moskau)«

Während die Stadtentwürfe der sowjetrussischen Architekten heute weitgehend vergessen sind, bilden die Arbeiten Le Corbusiers nach wie vor den Ausgangspunkt umfassender städtebaulicher Kontroversen. Auch Le Corbusier hielt sich während der Periode des ersten Fünfjahresplanes mehrmals in Moskau auf und beteiligte sich an verschiedenen städtebaulichen Wettbewerben.

Es lag also nahe, daß der von ihm initiierte und beeinflusste "Congrès Internationaux de Architecture Moderne" (CIAM), ein Zusammenschluß junger und engagierter Planer

und Architekten der Moderne, seine Jahrestagung zu Problemen der "funktionellen Stadt" 1933 zunächst in Moskau abzuhalten gedachte. Doch aus einer »Charta von Moskau« sollte aus politischen Gründen nichts werden. Man entschied sich für Athen (Hilpert 1984, S.13ff.).

Die »Charta von Athen«, die erst 1943 erschienene Dokumentation der IV. Tagung der CIAM, sollte zum einflußreichsten Manifest in der Geschichte der Stadtgestaltung werden. Die dort niedergelegten Grundsätze zur Kartierung und Gestaltung öffentlicher Stadträume, vielfach diskutiert und oft verteuelt, inspirierten und strukturierten die Arbeit einer ganzen Generation von Stadt- und Raumplanern während und auch nach dem Kriege, in West und Ost gleichermaßen. Die Grundphilosophie der Charta findet sich bis heute im Baugesetzbuch der Bundesrepublik und beeinflußt damit weiterhin nachhaltig die Bauleitplanung der Kommunen (Keuschel 1994, S.24). Da diese Grundphilosophie wesentlich von Le Corbusiers Architekturprogramm geprägt wurde, ist es hilfreich, sich diesem Programm etwas näher zuzuwenden.

Gemeinsam mit Planern und Architekten wie Peter Behrens, Henry Van de Velde, Walter Gropius, Ludwig Hilberseimer, Ernst May, Ebenezer Howard oder Frank Lloyd Wright teilte er die Hoffnung auf die Segnungen des Maschinenzeitalters. Architektur habe fortan "the benefit of the Machine Age to all (aufzuzeigen) and directing the community onto the path of social harmony" (Fishman 1977, S.4). Die Maschine als Sinnbild und Ausgangspunkt der organisierten Moderne, als Orientierungsmarke für die Hoffnung nach neuen strukturstiftenden sinngenerierenden Ordnungsmächten, aber auch als Symbol für technokratische Entwürfe und Projektionen gesellschaftlicher Entwicklungen ist wohl selten deutlicher illustriert worden als in den Arbeiten Le Corbusiers. "Le Corbusier was more enamored of order and System than the engineers themselves" (Hughes 1989, S. 10). "Die moderne Architektur", so Le Corbusiers eigene Interpretation, "ist beseelt von einem Geist, der der Entwicklung der Maschine entspricht" (zit. nach Hilpert 1984, S.211). Wie kaum ein anderer seiner Zunft verstand er es, dieser neuen Seele der Planungsarbeiten Ausdruck zu verleihen.

In seinen frühen programmatischen Grundlagen zur Stadtplanung, insbesondere in der Schrift »Urbanisme« (1925) zeichnen sich die Kerngedanken seines Architekturprogramms besonders klar ab. Hier reift auch die Maschine zum zentralen Sinnbild des Denkens und der Gestaltungsgrundsätze. Im Begriff der Maschine wird das Bedürfnis nach Klarheit, Eindeutigkeit, Übersichtlichkeit und Symmetrie gebündelt. Schon in seinem ersten Entwurf eines prototypischen Wohnraumes hatte Le Corbusier den Begriff der "Wohnmaschine" geprägt. "Die Geometrie ist das Mittel, das wir uns selbst geschaffen haben, um die Umwelt zu erfassen und um uns auszudrücken. Die Maschine geht hervor aus der Geometrie" (zit. nach Lampugnani 1993, S. 10f.).

Le Corbusier bietet seinen Lesern in »Urbanisme« ungeschminkte Einblicke in seine Planungsphilosophien. Während die zehn Jahre später von ihm überarbeitete »Charta« mehr um diplomatische, abstrakt gehaltene Formulierungen bemüht ist, wird hier Klartext geredet. Für Le Corbusier sind die modernen Großstädte kranke Wesen, die wesentliche Funktionen des urbanen Lebens nicht mehr ausreichend gewährleisten können. Ungeordnete und wirre Straßenführungen, deren Planungen weit zurück in die Vergangenheit gehen, reichen für die neuen Anforderungen des modernen Wirtschaftslebens nicht mehr aus.

Le Corbusier und seine zeitgenössischen Kollegen entwickelten ihre Gedanken vor dem Hintergrund einer sich explosionsartig vermehrenden städtischen Bevölkerung. Allein im Zeitraum zwischen 1880 und 1910 wuchsen die Einwohnerzahlen in Paris von 2,2 Millionen auf 3 Millionen, in London von 3,8 Millionen auf 7,2 Millionen, und in Berlin von 1,8 Millionen auf 3,4 Millionen an. Chaotische Zustände waren die Folge. Für weite Teile der arbeitenden Bevölkerung herrschten völlig unhaltbare hygienische Zustände. Die Versorgung mit Wohnraum war weder in quantitativer noch in qualitativer Hinsicht ausreichend. Siedlungsstruktur und Straßenführung der meisten Großstädte waren auf diesen Wachstumsschub nicht vorbereitet (Zimmermann 1996, S.13ff.). Die planerischen und technischen Voraussetzungen für eine dynamische Stadtgestaltung waren nicht gegeben. Berlins einflußreicher Stadtbaurat Martin Wagner errechnete noch für das Ende der 20er Jahre einen jährlichen Bedarf von 95.000 Wohnungen, um nur die notwendigen Bedürfnisse befriedigen zu können. Tatsächlich konnten in der Millionenstadt aber jährlich noch nicht einmal 20.000 Wohnungen fertiggestellt werden (Wagner 1929b, S.51).

In diese stadtpolitischen Unzulänglichkeiten, die nicht nur für Berlin galten, positionierte Le Corbusier seine gestalterischen Planungsvorschläge. Mit kräftigen, radikalen, eindeutigen und streng symmetrischen Figuren sollte eine neue Ordnung in den Städten mit den Methoden der Moderne hergestellt werden. "Dieses moderne Gefühl ist ein Geist der Geometrie, ein Geist der Konstruktion und der Synthese. Exaktheit und Ordnung sind Bedingungen. Unsere Mittel sind derartige, daß uns Exaktheit und Ordnung möglich ist. Mit welchem Erstaunen betrachten wir die krampfhaften und ungeordneten Ansätze der Romantik..." (Le Corbusier 1929, S.35). Damit auch kein Zweifel an der Radikalität seiner Vorschläge aufkommen konnte, formulierte er die Konsequenzen seiner Entwürfe gleich mit: "Ich denke also ganz kühl daran, daß man auf die Lösung verfallen muß, das Zentrum der Großstädte niederzureißen und wieder aufzubauen, daß man ebenfalls den schmierigen Gürtel der Vorstädte niederreißen (muß)..." (ebenda, S.83).

Zwar bezeichnete er immer wieder die Gestaltung der Wohnzelle, die den Anforderungen nach Raum, Bequemlichkeit und Verfügbarkeit genügen sollte, als seinen eigentlichen planerischen Ausgangspunkt. Sehr viel stärker schienen ihn aber in den 20er Jahren die "Verkehrsverstopfungen" in den Großstädten zu beschäftigen: "Das Zentrum ist töd-

lich erkrankt". Hier, in der Organisation der Wirtschaftsverkehre, sah er wohl die schlimmsten Funktionsmängel der damaligen Großstädte. "Die Geschäftswelt hat endlich den notwendigen Rahmen ihrer Tätigkeit erkannt: Die Geschäftswelt hat sich für immer im Zentrum der Städte zusammengedrängt. Der Rhythmus der Geschäftslebensart tritt klar zutage: Die Schnelligkeit, der Kampf der Schnelligkeit. Eine Stadt, die stillsteht, bedeutet ein Land, das stillsteht..." (ebenda S.82) Und das hieß konkret: "Man ziehe endlich den Schluß, daß die Straße kein Kuhweg mehr ist, sondern eine Verkehrsmaschine, ein Verkehrsapparat, ein neues Organ, eine Konstruktion für sich und von entscheidender Bedeutung, eine Art Längenfabrik..."(ebenda S. 106).

Hier klingt schon an, was in späteren Jahren an den Vorschlägen der Charta von Athen immer wieder kritisiert wurde, nämlich die programmatische Plattform für eine autoorientierte, raumtötende Stadtplanung darzustellen. Und in der Tat läßt sich dies in den Gedankengängen Le Corbusiers tatsächlich als Spurenelement herauslesen. Schon 1922 veröffentlichte er Entwürfe für eine Neugestaltung eines Teils des Pariser Stadtzentrums, die vor allen Dingen ein Ziel hatten: Dem Automobil, das auch für Le Corbusier als Symbol des Fortschritts diente, einen entsprechenden städtischen Funktionsraum zu gewähren.

Dieser Plan "Voisin" hätte eigentlich auch Plan Peugeot oder Plan Citroen heißen können und trug den Namen der Firma Aeroplanes G. Voisin nur aus dem Grunde, da man sich hier gegenüber den Plänen Le Corbusiers sehr aufgeschlossen zeigte. Er stellte den Versuch dar, den technisch möglichen Geschwindigkeiten des Automobils eine entsprechende städtebauliche Basis zu verschaffen. Die streng symmetrisch gegliederte Bebauung legt das Straßennetz so an, daß Kreuzungsverkehr erst alle 300 bis 400 Meter auftreten und somit ein permanent, mit hoher Geschwindigkeit dahinfließender Automobil-Verkehr möglich sein sollte. Es war Le Corbusier ein Graus ansehen zu müssen, wie die modernen Automobile in den Stauungen und Wirrungen der engen und winkeligen Gassen stecken blieben und ihre technischen Potentiale gar nicht ausgeschöpft werden konnten: Die Lösung hieß daher: "Das Auto hat die Großstadt getötet. Das Automobil muß die Großstadt retten" (ebenda S.233).

Eine solche, nach rein funktionalen Gesichtspunkten ausgerichtete Verkehrsorganisation ließ natürlich kaum noch öffentlichen Raum übrig. Daß dieser aber als Grundfunktion für soziale Interaktion gebraucht wird, muß selbst Le Corbusier klar gewesen sein, nur verlegte er diese elementaren Austauschprozesse in seine Hochhausbauten hinein. "Haben wir das Straßennetz von den unteren und oberen Fahrdämmen bis zur Tür ... verfolgt, so zeigt der Plan noch ein anderes Netz - diesmal ein senkrechtes - das das Haus von unten nach oben durchzieht und die Erdgeschoßfabrik mit sämtlichen Gängen für die Bedienung verbindet ... Konsumgenossenschaften oder Hoteliers übernehmen die Verpflegung und den Haushalt" (ebenda S.184).

Le Corbusier sah in seinen Entwürfen vor allem ein technisches Werk. "Diese Studie, was immer ihr Wert sein mag, hat nur den Zweck, die Bahn freizumachen für eine klare Lösung. Sie hat kein Etikett, sie wendet sich weder an die kapitalistische bürgerliche Gesellschaft noch an die Dritte Internationale. Sie ist ein technisches Werk" (ebenda S.253).

2.3 Prinzipien - funktional getrennte und verkehrlich integrierte Räume

Die Projekte dieses "technischen Werkes" kreisten um die Formierung und Verräumlichung der Funktion. Die Architekturen und Städte sollten auskristallisierte Funktionen sein - nicht mehr, aber auch nicht weniger. Dieser Funktionalismus entwickelte sich in der Folgezeit in zwei Richtungen, die in den Projekten und Gründungsdokumenten seiner Vorreiter, wie beispielsweise bei der sowjetischen Architektur-Avantgarde oder bei Le Corbusier, noch sehr eng ineinander verwoben waren, die jedoch alsbald deutlich auseinandertraten.

Zum einen entstand ein mensch-zentrierter Funktionalismus, dessen Formierung der Funktion sich in erster Linie am Bild des neuen Menschen orientierte - dessen vorgestellte Bedürfnisse bildeten den Ausgangs- und Zielpunkt der Entwürfe. Ihm ging es darum, mit der Dynamik der Moderne Schritt zu halten und jene architektonischen Möglichkeitsräume zu projektieren, derer die Menschen heute und morgen bedurften. Zum anderen entwickelte sich ein maschinen-zentrierter Funktionalismus, dessen Formierung der Funktion vor allem am Modell der exakt durchkonstruierten und präzise arbeitenden Maschine ausgerichtet war - das minutiöse und reibungslose Zusammenspiel ihrer Teile zu einem Ganzen bildete hier den Ausgangs- und Zielpunkt der Entwürfe (Marz 1997).

Auch in der »Charta von Athen« lagen der mensch- und der maschinen-zentrierte Funktionalismus noch sehr eng beieinander. Die Planungsrichtlinien orientierten sich an vier zentralen Funktionen, die eine moderne Stadt zu erfüllen habe, nämlich Arbeit, Wohnen, Freizeit und Verkehr. Hierfür sollten "bauliche Vorkehrungen" getroffen werden: "Der Städtebau wird, indem er dieser Notwendigkeit Rechnung trägt, das Gesicht der Städte wandeln, wird mit dem erdrückenden Zwang von Gewohnheiten brechen, die ihre Daseinsberechtigung verloren haben, und wird schöpferischen Menschen ein unbegrenztes Tätigkeitsfeld öffnen. Jeder der Schlüsselfunktionen wird autonom sein, gestützt auf die Gegebenheiten von Klima, Topographie und Gewohnheiten; sie werden als Wesenseinheiten betrachtet, denen Gelände und Räumlichkeiten zuzuteilen sind" (Charta 1943, S.119). Die räumliche Trennung und bauliche Zuordnung der unterschiedlichen Funktionen sollte vor allem durch ein technisch ausdifferenziertes Verkehrswesen gewährleistet

werden, das jedem Verkehrsmittel eine den konstruktiven Möglichkeiten entsprechende Trassierung zuteil werden ließ.

Eine solche Stadtlandschaft mußte keineswegs endlos in die Fläche gebaut werden, sondern konnte kompakt und völlig symmetrisch geordnet entstehen. Entgegen eines verbreiteten Vorurteils sah die Charta einen verdichteten Stadtraum vor, freilich um den Preis von mächtig in die Höhe getriebenen und völlig einheitlich gestalteten Hochhäusern. Dies sollte vor allen Dingen einer weiteren Versiegelung des Bodens entgegenwirken und Raum für die Anlage von Grünzonen ermöglichen: "Der Wunsch, die natürlichen Bedingungen wieder ins tägliche Leben einzuführen, scheint auf den ersten Blick eine größere horizontale Ausdehnung der Stadt ratsam zu machen; aber die Notwendigkeit, die verschiedenen Tätigkeiten nach dem Tageslauf der Sonne auszurichten, widersetzte sich dieser Auffassung, deren Nachteil darin besteht, Entfernungen aufzuzwingen, die in keinem Verhältnis zur verfügbaren Zeit stehen". Die Wohnung "ist das Zentrum aller dringlichen Anliegen des Städtebauers, und das Spiel der Entfernungen wird in Zukunft entsprechend ihrer Lage im Stadtplan geregelt, in Übereinstimmung mit dem 24-Stundenlauf der Sonne, der den Rhythmus der menschlichen Tätigkeit bestimmt und allen Unternehmungen das richtige Maß zuerteilt" (ebenda S. 120).

Die Entwürfe der Charta zielten damit auf die bauliche Realisierung eines Ideals, daß den Zugang der Bevölkerung zu "Sonne, Grünflächen und Raum" als oberstes Ziel festlegte (ebenda S.76). Der Einklang des Menschen mit der Natur, bei Wahrung wirtschaftlicher Notwendigkeiten und einem Ausgleich zwischen individuellen und kollektiven Interessen, sollte durch einen funktionsgerechten, räumlich zergliederten, geometrisch geordneten Aufbau erreicht werden.

Die Gefahr, daß dadurch ein maschinen-zentrierter Funktionalismus Auftrieb erhielt, wurde schon während der frühen Rezeption des Architekturprogramms Le Corbusiers wahrgenommen. So wiesen beispielsweise Berlins Stadtbaurat Martin Wagner und der Architekturtheoretiker Adolf Behne 1929 bei der Vorstellung ihrer neuen Zeitschrift "Das Neue Berlin" darauf hin, daß dieses neue Projekt auch ein Medium für Entwürfe sei, die nicht "rechtzeitig auf senkrecht, waagrecht oder rechtwinkelig eingestellt" seien (Wagner/Behne 1929, S.1). Behne war es auch, der in den späten 20er Jahren immer wieder darauf verwies, daß Architektur, die sich modern gab, nicht nur in einem selbstverliebten Formalismus verharren dürfe. "Rechtwinkligkeit, Ornamentlosigkeit, flaches Dach, so erfreulich, wünschenswert und sympathisch sie sind, bedeuten nicht das Entscheidende; sie sind willkommene Folgen. Entscheidend ist, daß der Mensch die Bauart sucht, die seiner neuen solidarischen Lebensweise entspricht" (Behne 1926, zit. nach Hilpert 1984: S.54).

Die Orientierung an der abstrakten Maschinenlogik und die dadurch entstehende neue Raumordnung waren zunächst theoretische Arbeiten. Es war deshalb sicherlich kein Zufall, daß in Moskau, das damals zu den avanciertesten städtebaulichen Experimentier-

feldern gehörte, zuerst die Erfahrungen bei der Realisierung der funktionalistischen Stadtplanung nach der Vorgabe der Charta gemacht wurden, die ziemlich unmißverständlich die Problematik des maschinen-zentrierten Funktionalismus offenlegten. Vor allem die ostdeutschen Architekten, die mit der Charta im Reisegepäck unmittelbar nach Kriegsende in Richtung Moskau aufgebrochen waren, um die dortige Realisierung zu studieren, mußten umpacken. Die völlig vernachlässigten sozialen Anteile der Stadtgestaltung und die Erfahrung, daß urbanes Lebensgefühl nicht mit symmetrischen Figuren vom Reißbrett aus zu planen ist, führte zu einer kritischen Reflektion, die schließlich 1950 in den "16 Grundsätzen des Städtebaus" festgeschrieben und öfter als »Charta von Moskau« kolportiert wurden. Grundsätzliche Revisionen gegenüber dem Entwurf von Le Corbusier sind allerdings nicht unternommen worden. Und zwar weder in Ost noch in West.

3. Die Verräumlichung der Ideale - große Eldorados und kleine Paradiese

Die Prinzipien des Städtebaus unterschieden sich in Ost und West bis 1960 nicht grundsätzlich. Die realisierten Bauten bildeten gemeinsame Bezugspunkte und Demarkationslinien des sozialen Lebens, obwohl dies mit völlig unterschiedlichen Begründungsfiguren betrieben wurde. Aneignung und Bedeutungszuschreibung der Stadtlandschaften vollzog sich zwar in zwei sehr unterschiedlich ausgerichteten gesellschaftlichen Systemen. Konfiguration, Wahrnehmung und Umgang mit der Raumlast der organisierten Moderne konnte in diesem baulichen Korsett aber so verschieden gar nicht ausfallen.

3.1 Große Eldorados - Suburbans, Skyscrapers und Highways

Der Berliner Senator für Bau- und Wohnungswesen Rolf Schwedler hatte 1956 eine Vision. Die Stadt Berlin sollte nach dem Vorbild Los Angeles möglichst autogerecht neu angelegt werden. Dem hierfür notwendigen dicht geknüpften Highway-Netz, in Berlin Stadtautobahn getauft, mußten allerdings erst noch die entsprechenden Bahnen geschaffen werden. "Das ganze Stadtgebiet soll durch ein Schnellbahnnetz, die Stadtautobahnen und ihre Zubringer möglichst gleichmäßig für den Kraftwagenverkehr erschlossen werden"(zit. nach: Akademie der Künste 1964, S. 116).

In Westdeutschland und im Westteil Berlins waren zu dieser Zeit alle Augen nach Amerika gerichtet. Der amerikanische Traum, in Deutschland vor allem als freundlicher GI symbolisiert, der Kaugummi, Schokolade und Zigaretten verteilt, war zur alles überragenden Orientierungslinie der neuformierten Westrepublik geworden. Dies galt gerade auch für den Städtebau. Neben den Wolkenkratzern New Yorks war es der nicht enden

wollende Siedlungsteppich Los Angeles, der schon früh die Begeisterung deutscher Planer und Politiker entfachte. Amerikanische Städte galten in ihrer suburbanen Grundstruktur und den repräsentativen Hochhausbauten der Downtowns, eingerahmt und verbunden mit mehrspurigen und vielgliedrigen Highways als der bauliche Ausdruck von Freiheit, Individualität und wirtschaftlicher Prosperität. (Hoffmann-Axthelm 1996, S.26ff.). Selbst wenn keine einzige amerikanische Stadt mit der "Charta von Athen" unter dem Arm entworfen und realisiert worden war, hier konnte die städtebauliche Umsetzung der Prinzipien in extremer Ausformung geradezu mustergültig besichtigt werden.

Das gesamte Ausmaß gesellschaftlicher Folgen der funktionalistisch interpretiert und baulich weitgehend realisierten Städteentwürfe sollte sich indes erst in den späten 60er und 70er Jahren zeigen. Das, was zur Genese einer modernen Stadtlandschaft geplant worden war, erwies sich in seiner konkreten Anwendung mehr als Urbanitäts-Vernichtungsmaschine. Die Zergliederung und Todlegung öffentlicher Räume durch ihre bloße Reduktion auf Funktionen forderte ihren Tribut (Mitscherlich 1965). Urbanität als soziale Praxis im schwierigen Grad zwischen Distanz und Nähe, verbindlichen und unverbindlichen, kollektiven und individuellen Lebensentwürfen vertrug keine stilisierten Extremlösungen (Häußermann/Siebel 1987, S.238ff.; Heine/Mautz 1996, S. 108).

Interessanterweise war es genau die Planergeneration, die in den 20er und 30er Jahren so heftig für die Stadtmaschine geworben hatte, der nun die Raumlast der Moderne sehr schnell bewußt wurde. Auf einer der ersten Nachkriegstagungen der CIAM 1951 in Hoddeson, wurde das Thema "Gore of the City" auf die Agenda gesetzt. Offenkundig unter dem Eindruck des Erlebens öffentlicher Platzgestaltungen italienischer Renaissancestädte - 1949 hatte man in Bergamo getagt - war der Avantgarde klar geworden, daß man den Raum getötet und die Möglichkeit zur Entwicklung von Urbanität verspielt hatte. Entwürfe und Ausführungen der Idealstädte wurde nun kritisch gesehen. "Urbanität durch Dichte" (Fehl 1995, S.4) sollte wenig später als Slogan populär werden. Bemerkenswert selbstkritisch mußte die Realisierung einer "langweiligen Hygiene" eingestanden werden. "Jeder Bürger ist ein desinfizierter Bauer auf einem Schachbrett, aber er ist allein, deshalb gibt es keine Herausforderung und keinen Dialog" (zit. nach Führ 1990, S.96). Moderne Stadtbewohner in den einheitlichen Hochhaussiedlungen, diese stellte sich langsam als bedrückende Tatsache heraus, konnten keine richtige Identität ausbilden und mußten vielmehr ein Gefühl entwickeln, eigentlich an keinem bestimmten Ort zu wohnen. Doch diese durchaus ehrenwerten Erkenntnisse kamen zu spät. Der Geist war bereits aus der Flasche entwichen und vor allen Dingen in deutschen Landen nicht mehr einzufangen. Die Stadt der Geschwindigkeit war ausgelobt und nun zur Realisierung ausgeschrieben.

Es ist sicherlich kein Zufall, daß sich gerade Deutschland in den unmittelbaren Nachkriegsjahren zum neuen Experimentierfeld moderner Planer entwickelte. Die großen

Städte waren in ihren Innenstadtbezirken erheblich zerstört und boten nahezu ideale Voraussetzungen für einen grundlegenden Neuaufbau. Nachdem die Trümmerfelder beseitigt waren, schien die Anlage gänzlich neuer Städte möglich, ohne daß sich eine vielleicht erwartbare depressive Lähmung einschlich. Im Gegenteil, es schien, als habe man in den eingepanzerten Seelen regelrecht auf neue Aufgaben gewartet. Alfred Döblin schilderte kurz nach Kriegsende diese Befindlichkeiten in Deutschland: "Ein Hauptindruck im Lande, und er löst Ende 1945 bei dem, der hereinkommt, das größte Erstaunen aus, ist, daß die Menschen hier wie Ameisen in einem zerstörten Haufen hin- und herrennen, erregt und arbeitswütig zwischen den Ruinen, und ihr ehrlicher Kummer ist, daß sie nicht sofort zugreifen können, mangels Material, mangels Direktiven. Die Zerstörung wirkt auf sie nicht deprimierend, sondern als intensiver Reiz zur Arbeit. Ich bin überzeugt: Wenn sie Mittel hätten, die ihnen fehlen, sie würden morgen jubeln, nur jubeln, daß man ihre alten, überalterten, schlecht angelegten Ortschaften niedergelegt hat und ihnen Gelegenheit gab, nun etwas Erstklassiges, ganz Zeitgemäßes hinzustellen" (zit. nach Durth 1995, S.154).

Aus dieser Beschreibung wird ersichtlich, warum die in der Charta formulierten Planungsprinzipien sozusagen baulicher Balsam auf die deutsche Nachkriegsseele waren. Das subjektiv mehrheitlich durchaus als "Zusammenbruch" erlebte Kriegsende hatte sich zur kollektiven Sinnkrise entwickelt. Nun schien eben "in erster Linie die ökonomisch-technische Daseinssphäre imstande, in breiten Schichten die notwendige Aufgaben neuer, gleichsam religiöser Sinnstiftung zu übernehmen" (Klenke 1994, S.166).

Die gravierenden städtebaulichen und architektonischen Planungsmängel öffentlicher Räume fielen daher nicht nur kaum auf, sondern sie waren regelrecht erwünscht. Die gelockerte und gegliederte Stadt, auf die Funktionen Arbeit, Wohnen, Erholung und Verkehr konzentriert, entsprach in idealer Weise den Verdrängungswünschen der sich neu formierenden Gesellschaft. Öffentliches Leben blieb im wesentlichen auf die Zuteilung von Ressourcen beschränkt, zur Akkumulation ökonomischen und kulturellen Kapitals. Und dies möglichst effektiv und reibungslos. Auch wenn sich die Maschine als Metapher für gesellschaftspolitische Utopien eines menschen-zentrierten Funktionalismus im Westen weitgehend aufgebraucht hatte, spielten weiterhin die damit einhergehenden technokratischen und symmetrischen Ordnungsprinzipien eine prominente Rolle. Für den Rückzug ins Private, für den Wunsch nach Entlassung aus gesellschaftlicher Verantwortung boten die Planungsprinzipien der Charta exakt die städtebaulichen Voraussetzungen (Brückner 1984, S.103ff.).

Von Nürnberg bis Kiel, von Dresden bis Mainz wurden ab 1946 Pläne erarbeitet, die den überkommenen Stadtgrundriß fast gänzlich negierten. Hierbei störte auch kaum, daß die Grundlagen noch aus den frühen 40er Jahren stammten und die Planer und Architekten selbst mehrheitlich noch bis 1945 im Dienste des nationalsozialistischen Reiches

gestanden hatten (Schönemann, 1995, S.364). Der Planungsschwerpunkt lag nunmehr auf der Optimierung der Stadtfunktionen. Trabantenvorstädte, Gewerbegebiete und Erholungsflächen wurden in Flächennutzungsplänen ausgewiesen, rechtlich codifiziert und schließlich auch baulich realisiert. Für den Verkehr standen, wie ausladende Trassierungspläne zeigten, funktional differenzierte Verkehrsmittel bereit, um die Voraussetzungen für hohe Durchsätze zu schaffen. Der Verkehr, vor allen Dingen der motorisierte Individualverkehr würde steigen, diese Annahme geriet den Stadtplanern beinahe zum Bekenntnis einer modernen Stadtgestaltung (Durth/Gutschow 1993: 214ff.).

Öffentliche Räume waren immer noch in der Weise negativ besetzt, als mit ihnen die Aufmärsche und Massenkundgebungen des Nationalsozialismus verbunden waren. Die Deutsche Straßenliga, Lobbyverband der Verkehrsbau-Industrie, wußte diesen Umstand sehr geschickt in der politischen Arbeit zu nutzen, indem das Automobil auch als technischer Garant demokratischer Gesellschaftsordnung zur Ehre kam. Auf der Jahrestagung 1954 wurde messerscharf geschlußfolgert, daß große Zusammenballungen von Menschen zu vermeiden seien, da sie immer die Gefahr unkontrollierbarer Massenhysterien in sich bargen. Mit dem Automobil verband sich ein neues Zeitalter der Realisierung individueller und privater Lebensentwürfe. Eine Perspektive - so argumentierte die Straßenliga -, die einer kollektivistischen Verirrung nachhaltig vorzubeugen versprach. Die Automobil-Freiheit, so die Analyse des Historikers Dietmar Klenke, "wurde zum Heilmittel und Immunschutz gegen den Totalitarismus in Vergangenheit und Kalter-Kriegs-Gegenwart hochstilisiert" (Klenke 1994, S.163).

Allerdings war es nicht nur damit getan, vom Automobil als Garant und Stabilisator individueller Freiheit nur zu träumen. Die Zahl der in der Bundesrepublik zugelassenen Kraftfahrzeuge betrug 1950 gerademal 480.000 und diese dienten nahezu ausschließlich gewerblichen Zwecken. Einen privaten Automobilverkehr in nennenswerten Umfang gab es zu dieser Zeit also gar nicht (Seherr-Thoss 1979, S.634). Um die Prognosen der Städte-planer und Modernisten von der automobilen Verkehrsflut tatsächlich wahr werden zu lassen, mußten umfangreiche politische Maßnahmen zur Schaffung der entsprechenden Infrastruktur sowie auch monetäre Voraussetzungen zur Popularisierung erfolgen. Eine der bemerkenswertesten Entscheidungen war dabei sicherlich die Aufhebung sämtlicher Geschwindigkeitsbegrenzungen im Jahre 1953. Selbstverständlich legitimiert und gefeiert als Maßnahme zur individuellen Befreiung von staatlicher Bevormundung, dienlich zum Aufbau eines selbstverantwortlichen Verkehrsverhaltens. Wobei allerdings vergessen wurde, daß auch das nationalsozialistische Regime dies schon einmal unter dem Motto "Die Straße frei" vergeblich probiert hatte (Borscheid 1988, S.119). Und auch dieser erneute, nunmehr demokratisch legitimierte Versuch, ging gründlich daneben. Die Unfallzahlen schnellten in die Höhe, warum, daß konnte einem Aufsatz der Frankfurter Allgemeinen Zeitung mit dem bezeichnenden Titel "Vom Verkehrsteilnehmer zum

Menschen“ entnommen werden: "Nein, der Deutsche fährt technisch gesehen nicht schlechter als andere Völker, aber er fährt mit der ganzen Last seiner Komplexe" (zit. nach Klenke 1994, S.171).

Das Auto als technischer Kern gesellschaftlicher Sinnstiftung, als sozialpolitisches und modernistisches Vehikel zugleich, zu nutzen und zu fördern, war weitgehender Konsens in allen politischen Programmen. Mit der Förderung des Automobilbesitzes schlich sich langsam aber auch die Standardisierung seines Gebrauchs im Alltag ein. Arbeits- und Lebensplanungen der Bürger wurden nunmehr mit dem Auto im Kopf unternommen. Nicht nur die Urlaubsfahrten konnten länger werden, auch die Wahl der eigenen Residenz, des Eigenheims im Grünen, mußte nun nicht mehr zwingend in verdichteten und verkehrlich mit Bussen und Bahnen versorgten Siedlungen erfolgen. Die Raumerschließung als Resultat des Rückzugs, unterstützt durch die Entwürfe der Planer, ausgerufen als gesellschaftspolitisches Programm, entwickelte sich langsam zur räumlichen Tortur (Borscheid 1988, S.133f.).

Das, was für die formierte Gesellschaft der Adenauer-Jahre ein bauliches Korsett für Befindlichkeiten darstellte, funktionierte daher schon wenige Jahre später nicht mehr. Als die westdeutsche Republik langsam in Schwung kam, dehnten sich die Erwartungshaltungen und Mobilitätsräume mit dem Automobil im Kopf beträchtlich aus. Jetzt aber traten die Funktionsmängel der Stadtmaschine offen zutage. Mit dem heraufbrechenden sozialdemokratischen Zeitalter waren sie kaum noch kompatibel. Der Versuch zur Realisierung einer pluraleren und partizipationsoffeneren Gesellschaftspolitik mußte Standard-Biographien erodieren lassen. Arbeiter blieben nicht immer nur Arbeiter, Arbeiterkinder studierten; Klassen und soziale Milieus verloren an Bindungskraft, Elemente der nivellierten, gleichwohl inhomogenen Mittelstandsgesellschaft kamen in Sichtweite. Die Sicherung gesellschaftlicher Teilhabe und gesellschaftlicher Zugänge brauchte vor allen Dingen auch Bewegungsräume. In der Wohnstadt konnte nur gewohnt, im Gewerbegebiet nur gearbeitet werden. Die Stadtmaschine bot nur für vorfabrizierte, standardisierte Karriermuster die entsprechenden baulichen Lösungen. Und auch nur diese Lebenspraktiken ließen sich verkehrlich bewerkstelligen. Wer abends nicht vor dem Fernseher einnicken wollte, kam schon nicht mehr zurecht. Die Verräumlichung und Verfunktionalisierung war nur noch in permanenter Verkopplung ertragbar.

Für die maschinen-zentrierte Raumgestaltung muß bis heute ein hoher Preis gezahlt werden. Le Corbusier hatte für seine Gestaltungsprinzipien immer auch das menschliche Maß gesucht. So sollte eine Stadt immer nur maximal eine Stunde groß sein. Mehr Zeit durfte nach seinen Prinzipien nicht für die Raumüberwindung investiert werden (Severin 1996, S.25). Aber dies waren Planungen auf dem Reißbrett gewesen. Die nach Corbusiers Ideen realisierten Stadtmaschinen zeigten indes eine völlig andere Realität: Um sich heutzutage die funktionalistisch zerteilten Stadträume für die persönliche Lebensplanung

anzueigen, müssen jeden Tag weit über 90 Minuten im Verkehr verbracht werden (Chlond/Lipps, 1996, S.35). Vor 20 Jahren waren es noch 60 Minuten. Die täglich zurückzulegenden Entfernungen haben sich in den letzten 20 Jahren im Schnitt von 4 Kilometer auf 18 Kilometer erhöht (Hautzinger u.a. 1994, S.23ff.). "Der öffentliche Raum (ist) zur Maschinenhalle geworden, der Rechtsanspruch besteht auf das Parken genauso wie ... gepanzert mit 50 km/h Fußgeher und Radfahrer bedrohen zu können. Bauordnungen und Raumordnungen haben dies menschen verachtende Rechtssystem übernommen." (Knoflacher 1995, S. 13). Der Fußverkehr, dem selbst in den Planungen der Charta noch eine zentrale Bedeutung beigemessen worden war, mußte im wahrsten Sinne weichen. In Berlin-West gab es 1965 noch 1327 Zebrastreifen, 1985 waren davon nur noch 92 übriggeblieben (Wolf 1994, S.103).

Aber auch in dieser Hinsicht, in der Beschreibung und Vermessung der Raumlust der Moderne, stellen die ursprünglichen amerikanischen Leitstädte erneut das Maß der Dinge dar. Los Angeles, für den Berliner Senat der 50er Jahre die Modellstadt bei der Realisierung der autogerechten Stadt, hat mittlerweile über 50% seiner bebauten Fläche für nichts anderes als Straßen reserviert. Im sogenannten "Los Angeles Becken" leben 12 Millionen Menschen, die mehr als 8 Millionen motorisierte Fahrzeuge bewegen. Die Angelenos legen fast 90% der täglichen Wege im Auto zurück. In Verkehrsspitzenzeiten, so wurde berechnet, muß für den durchschnittlich 15 Kilometer entfernt gelegenen Arbeitsplatz, alleine für die einfache Fahrt, eine Stunde und zwanzig Minuten an Zeit investiert werden. (California Department of Transportation 1994, S.2). Die Raumlust der Moderne muß hier täglich neu in ihren extremen Dimensionen erfahren werden.

3.2 Kleine Paradiese - Fickzelle, Datsche, Trabi und Palazzo Protzi

Wenn hier von "Paradiesen" die Rede ist, so ist dieser Begriff nicht ironisch oder gar zynisch eingesetzt. Gewiß, wann immer die DDR von ihren Gegnern oder ihren eigenen Bürgern als "Arbeiter-und-Bauern-Paradies" bezeichnet wurde, schwang in solchen Reden zumeist ein sarkastischer Unterton mit. Dennoch, völlig schief war dieses Bild nicht. Im Vergleich mit vielen anderen sozialistischen und nichtsozialistischen Gesellschaften der organisierten Moderne besaß diese "Gesellschaft der kleinen Leute" (Gaus 1987, S.31 ff.) in der Tat paradiesische Züge. Und zwar nicht nur, was die propagandistischen Verheißungen, sondern auch, was die Alltags-, insbesondere die Arbeitswelten der Menschen (Marz 1993a) und deren freiwilligen und unblutigen Auszug aus ihrer sozialen Welt anbetraf (Marz 1993b). Nicht wenige DDR-Bürger verbanden mit ihrem Abschied vom großen Paradies die Hoffnung, auch den kleinen Raum-Paradiesen ihres Landes entrinnen zu können.

Vier dieser kleinen Paradiese, und zwar ein Wohn-, ein Natur-, ein verkehrlicher und ein öffentlicher Raum, sind im Hinblick auf die Ausbreitung des maschinen-zentrierten Funktionalismus von besonderem Interesse. Es sind dies: erstens, die heiß ersehnten Neubauwohnungen, die im Volksmund "Arbeiterschließfächer" (Müller 1990, S.92) oder, drastischer, "Fickzellen mit Fernheizung" (Müller 1996, S.7) genannt wurden; zweitens, die Datsche, das begehrte Wochenend- und Freizeitdomizil der Bürger; drittens, der Trabi, das legendäre DDR-Automobil; und schließlich viertens, der im Zentrum der Hauptstadt gelegene Palast der Republik, den die Menschen in einer Art von Haßliebe als Palazzo Protzi bezeichneten.

Die Begriffe Fickzelle, Datsche, Trabi und Palazzo Protzi waren trendsensibel und treffsicher. Alle vier Ausdrücke verwiesen auf eine kollektive Grunderfahrung. In ihnen signalisierten und beklagten die Menschen einen Verlust des Raumes. Ihre Sprache weigerte sich, ihrem individuellen Wohn-, Natur- und Transportbereich Attribute des Räumlichen zuzugestehen. Die Wohnung wurde als Schließfach oder Zelle, das (Wochenend)haus als Laube oder bestenfalls Bungalow und das Automobil als »Pappe« oder »Asphaltblase« wahrgenommen. Soziologische Untersuchungen bestätigten derartige Wahrnehmungen auch im Hinblick auf die Stadt als Ganzes. So schrieben etwa Olaf Weber und Gerd Zimmermann über die räumliche Orientierung in Halle-Neustadt: "Symptomatisch für die neue Stadt ist der Verlust des Raumes als prägnanter Gestalt - man befindet sich zum Beispiel nicht in der Straße, sondern auf der Straße, nicht auf einem Platz, sondern zwischen Gebäuden" (Weber/Zimmermann 1980, S.21f.).

Das Unbehagen mit einer derartigen Verräumlichung wurde in den Begriffen Fickzelle und Palazzo Protzi rigoros benannt. Die Menschen sahen in beiden Architektonen eine grobe Monofunktionalisierung des Raumes. Dabei beunruhigte sie weniger die Funktionalisierung, als vielmehr deren Eindimensionalität und Plumpheit. Sie erblickten in der Architektur den Versuch, einen bestimmtem Raum einer und nur einer Funktion zu unterwerfen. Mit dem Wort Fickzelle äußerten sie ihre Befürchtung, daß der Neubau weder zum Leben und Wohnen, noch zum lustvollen Beischlaf, sondern ausschließlich zum "abkindern" (Müller 1990, S.92) der vom Staat zinslos bereitgestellten Ehekredite gedacht sein könnte. In dem Begriff Palazzo Protzi sprach sich ihr Verdacht aus, daß der Palast der Republik in erster Linie der Prahlerei und dem Prunk dienen sollte.

Das Gefühl, einer zunehmenden Monofunktionalisierung der Räume zu unterliegen, war nicht unbegründet. Im Vergleich zu den Anfang der 50er Jahre in der früheren Stalin- und späteren Karl-Marx-Allee gebauten Wohnungen, schrumpften die Zimmer in den in den 80er Jahren in Hellersdorf oder Mahrzahn errichteten Serien-Unterkünften in der Tat auf Zellen zusammen, was etwa in dem Bild "Fließfertigung" von Ulf Raecke (IX. Kunstausstellung, S.251) deutlich zum Ausdruck gebracht wurde. Und zwar auf Zellen, in deren räumlicher Enge sich die Menschen der Gefahr ausgesetzt sahen, sich letztlich nur

noch begatten oder schlagen zu können, wie das Bild »Wände« von Wolfgang Peuker (IX. Kunstausstellung, S.84) dem Betrachter in bestürzender Eindringlichkeit vor Augen führte. Es war nicht zuletzt auch der Wunsch, derartigen architekturellen Verhaltenszumutungen zu entkommen, aus dem heraus sich eine Monofunktionalisierung des Naturraums entwickelte.

Den städtischen Wohnungsbau begleitete eine "Bedatschung" (Kühne 1985, S.224) der Landschaft, in der sich die urbane Zergliederung erweitert reproduzierte und die Zelle andere, zuweilen garstige architektonische Gestalten annahm. Städtebauliche und (land) wirtschaftliche Brachflächen wurden aufgeteilt, um den Zellenbewohnern die Chance zu geben, ihren Heißhunger nach Natur und Raum zu stillen. Und die Pächter suchten die Chance auf den ihnen zugewiesenen Flecken nach Kräften zu nutzen. Jeder auf die ihm jeweils ästhetisch gemäße und materiell mögliche Art und Weise. Mit der zunehmenden Bezzung und Bedatschung der Landschaft wuchsen die Entfernungen zwischen Wohn-, Natur- und öffentlichen Räumen. Die Distanzen zwischen Zelle, Parzelle und Palast ließen den Trabi vom Luxusgut zum unentbehrlichen und universellen Verkehrsmittel werden, das neben der Funktion der Personenbeförderung im wachsenden Maße auch die des Material- und Gütertransportes zu erfüllen hatte. Und da die Bonsai-Limousine trotz dieser Bedürfniserweiterung in jeder neuen Serie immer wieder konstruktiv auf ihre räumliche Ausgangsgröße zurückgestutzt wurde, erfuhren deren Nutzer auch diesen verkehrlichen Raum zunehmend als Zelle. Das Gefühl des Raumverlustes war keine großkollektive Paranoia, sondern hatte ganz handfeste Ursachen, die im alltagspraktischen Vormarsch des maschinen-zentrierten Funktionalismus lagen. Sie betrafen die Räume, deren Funktionen sowie die Beziehungen zwischen den funktionalisierten Räumen.

Was die maschinen-zentrierte Praxis der Verräumlichung anbelangt, litten die Menschen unter einer gespenstischen Dualität ihrer zergliederten Lebensräume. Ob Fickzelle, Datsche, Trabi oder Palazzo Protzi, sie erfuhren diese Räume entweder als "Stauräume" (Kühne 1985, S.171) oder als Leerräume. Tagsüber waren die Arbeiterschließfächer leergefegt. Die Eltern drängten sich in den Verkehrs-, Arbeits- und Einkaufs-, die Kinder in den Aufbewahrungs- und Erziehungsräumen. Abends überstauten sich die Gegenstände und Menschen in den Wohnzellen. Und nachts dirigierten die räumlichen Distanzen zu den Zellengenossen und -nachbarn auch die Umarmung der Liebenden. In der Woche und im Winter standen die Datschen leer. Im Sommer und an Sonn- und Feiertagen stauten sich dort die Familien und Arbeitskollektive. Unbenutzt war der Trabi ein Leer-, benutzt im Handumdrehen ein Stauraum. In den Restaurants des Palazzo Protzi sorgten die Tischkarten »Reserviert« für eine Entleerung des Raumes, davor stauten sich die Menschen in Schlangen. Ihre alltägliche Erfahrung, sich nur in Stau- oder Leerräumen bewegen zu können, beschrieben die Menschen auf vielfältige Weise. Wie beklemmend die Erfahrungen sein konnten, zeigten vor allem jene

Beschreibungen, in denen nicht nur jeweils eine Seite, sondern die diabolische Dialektik der Verräumlichung zum Ausdruck kam. So verwies etwa Thomas Ziegler in seinem Bild "Swetlana und Werner L. aus Berlin träumen von Sibirien" (IX. Kunstausstellung, S.271) auf die Leere der Stauräume, während Hans-Gert Kutschke in seinem Bild "Mann mit Auto" (IX. Kunstausstellung, S.237) auf die Kleinheit und Enge der Leerräume aufmerksam machte.

Was die maschinen-zentrierte Praxis der Verfunktionalisierung der Räume betraf, spürten die Menschen, daß ihre Lebensräume zugleich einer Über- und Unterfunktionalisierung unterlagen. In die Wohnzellen wurden so viele Funktionen hineingestopft, daß sich die Entfaltungsversuche wechselseitig blockierten oder im Keim erstickten. Der Aufgabe, über ihre elementarsten Grundfunktionen hinaus zugleich auch noch als botanischer Garten, Nähstube, Hobbywerkstatt, Studierzimmer, Jugendclub, Vorratsspeicher, Abstellkammer, Versammlungssaal, Herberge, Gaststätte oder Pflegeheim zu dienen, war die Wohnzelle trotz des innenarchitektureilen Erfindungsreichtums seiner Bewohner beim besten Willen räumlich nicht gewachsen. Sehr kraß kommt die Unterfunktionalisierung der Fickzelle darin zum Ausdruck, daß sie ihre demographische Basisfunktion tendenziell an den arbeitsfreien Sonnabenden erfüllte, als die Eltern daheim und ihre Kinder in der Schule waren (Marz 1993, S.93).

Eine ähnliche Verfunktionalisierung wiederfuhr den Menschen in ihren Datschen. Die anfänglich noch campinghafte Besetzung der Landschaft verwandelte sich alsbald in eine betonflächige Vernichtung und kleingartentechnische Unterwerfung des Naturraumes. Die Laube sollte die Wohnzelle von ihrer Überfunktionalisierung entlasten und wurde so Zug um Zug zu einer großbäuerlichen Kopie des Arbeiterschließfaches. Dort, wo die Erde zuzementiert war, konnte sich die Blütenpracht zuweilen noch in dekorativ arrangierten Autoreifen, Holzbottichen oder Betonkübeln entfalten. Auch im Trabi blieben die Menschen von der Über- und Unterfunktionalisierung nicht verschont. Dem kleinen Zweitakter wurden erhebliche funktionale Lasten aufgebürdet. Die »Asphaltblase« wurde als Statuslimousine, Kleintransporter, Taxi, Rennwagen, Überlandbus, Campingmobil und notfalls auch als MiniMotel genutzt. Da die »Pappe« für einen so multiplen Gebrauch konstruktiv nicht ausgelegt war und überdies die Wartezeiten für das begehrte Universalautomobil von Jahr zu Jahr wuchsen, durften seine Besitzer es kilometermäßig nicht über Gebühr strapazieren. Selbst in ihrem Palazzo Protzi begegnete den Menschen die Verfunktionalisierung des Raumes. Er war räumlich durch so viele großkulinarische, kollektivsportliche, gesellschaftspolitische, massenkulturelle und volksgalleristische Aufgaben in Anspruch genommen, daß er seine Protz-Funktion nur sehr bedingt und seine Palast-Funktion gar nicht wahrnehmen konnte. Bilder wie Wolfgang Mattheuers "Drinnen, Draußen und ich" (X. Kunstausstellung, S.31), Horst Hilles "Das Haus und die Stadt" (X. Kunstausstellung, S.64) oder Axel Krauses "Tanzmusik, die Freude macht" (X.

Kunstaussstellung, S.237), zeigten, daß die Menschen auch die Verfunkionalisierung ihrer Räume bemerkten.

Und was schließlich die maschinen-zentrierte Praxis der Verkoppelung funktionaler Räume betrifft, stellten die Menschen fest, daß die verschiedenen Lebensbereiche, in denen sie sich bewegten, zunehmend auf eine janusköpfige Art miteinander verkoppelt waren. Janusköpfig deshalb, weil es sich bei dieser Verkoppelung zugleich um eine Ab- und Ankoppelung handelte. Durch die großflächige Neubaublockung und "Bedat-schung" (Kühne 1985, S.224) der Landschaft wuchsen die Entfernungen zwischen Wohn-, Natur- und öffentlichen Räumen. Arbeiterschließfach, Datsche und Palazzo Protzi rückten auseinander. Dabei nahm der zeitliche Abstand schneller zu als der kilometrische. Abgesehen davon, daß die Verbindungsstraßen zwischen Neubauseros, Laubenvierteln, Kulturstätten und gehobenen Versorgungseinrichtungen nur selten breiter und besser befahrbar wurden, endeten sie, wie auch viele öffentliche Verkehrsmittel, oft genug und ziemlich abrupt in Bauschutt und/oder Morast, was das Bild "Anfang und Ende" (X. Kunstaussstellung, S.50) von Jürgen Henker exemplarisch deutlich machte. Um dann von dort in die Innenräume der jeweiligen funktionalen Zellen zu gelangen, mußten die Menschen zuweilen beachtliche Fußmärsche und Strapazen auf sich nehmen. Die Lebensbereiche der Menschen drifteten räumlich und vor allem zeitlich auseinander. Diese augenscheinliche Abkoppelung der Räume hatte jedoch auch eine weniger offensichtliche Kehrseite. Je mehr nämlich die raumzeitliche Trennung der Lebensbereiche wuchs, desto enger wurden sie funktional aneinander gefesselt. Wer den großstädtischen Stau- und Leerräumen entrinnen wollte und konnte, flüchtete tage- oder saisonweise in seine Datsche. Deren Infrastruktur zwang ihn jedoch über kurz oder lang in den Trabi und die Wohnzellen-Areale zurück, sei es, um Getränke, Lebensmittel und Hauswirtschaftswaren nachzukaufen, Wäsche zu waschen oder dringend benötigte Werkzeuge, Ersatzteile und Materialien zu beschaffen. Und umgekehrt. Wer in seiner Neubauwohnung auszuspannen gedachte, erinnerte sich alsbald daran, daß er auf seiner Scholle Spargel zu stechen, Rosen zu gießen, Bäume zu beschneiden, Gras zu mähen oder Boden umzupflügen hatte. Über solche gegenständlichen Zwänge hinaus waren die Schließfächer und Datschen aber noch auf eine subtilere, mentale Art funktional aneinander gekoppelt. Viele Betonseros- und Holzlaubens-Bewohner hatten zwei Seelen in ihrer Brust. Sie waren, um mit Marx und Engels zu sprechen, zugleich »bornierte Stadttiere« und »bornierte Landtiere« (Marx/Engels 1969, S.69). Während sie sich in dem einen Raum aufhielten, verlangte es sie nach dem anderen. Das Stadttier in ihnen hatte Heimweh nach dem Flair und Glamour der Betonwüsten, das Landtier nach den kleinparzelligen Blumen-, Obst- und Gemüse-Äckern. Durch diese Bänder der Sehnsucht koppelten die Menschen ihre raumzeitlich auseinanderstrebenden Lebensbereiche aneinander. Dort, wo diese Bänder aus ihnen heraus- und in ihre Wohn- und Naturräume hineinwuchsen, nahmen die Kopplungsstellen

unverkennbar Gestalt an. Während sie zum Beispiel in die Fassaden der Plattenbauten dörflich-ländliche Figuren hineinpreßten, überplatteten die Menschen in ihrer Datsche die Erde. Ersteres zeigten die "Hauszeichen" (X. Kunstaussstellung, S.198) von Sigrun Pfitzenreuter und Ingeborg Fürstenberg exemplarisch, letzteres machte das Bild "Das wiedergefundene Paradies" von Horst Hille (IX. Kunstaussstellung, S.228) deutlich.

In den maschinen-zentrierten Praktiken der Verräumlichung, Verfunktionalisierung und Verkuppelung stießen die Menschen immer wieder auf Ambivalenzen. Daß sich hinter der alltagsweltlichen Dialektik, in der sich Stau- und Leerräume, Über- und Unterfunktionalisierungen, Ab- und Ankoppelungen wechselseitig vorantrieben und durchdrangen, das ordnende und organisierende Prinzip der Stadtmaschine verbarg, wurde beispielsweise in solchen Bildern wie Manfred Kastners "Die Stadt" (IX. Kunstaussstellung, S.232) oder Michael Volls "Stadt - total" (IX. Kunstaussstellung, S.95) sichtbar und spürbar.

4. Der Verschleiß der Stadtmaschine

Das Verschwinden öffentlicher Räume, die Auflösung ordnungs- und sinnstiftender Milieus, soziale Segmentierung, eine zunehmende Vereinzelung und auch Pluralisierung der Lebensstile haben die Wirkung der Planungsprinzipien der Moderne nunmehr erodieren lassen. Die Stabilität der Stadtmaschine ist kritisch.

Es dürfte kaum verwunderlich sein, daß gerade Berlin zur Zeit ein Ort ist, in dem dieser urbane Druck besonders deutlich spürbar ist. Beide Stadthälften dienten in den letzten 50 Jahren vorwiegend als Experimentier- und Repräsentationsflächen konkurrierender Gesellschaftssysteme. Während im Westen völlig künstliche wirtschafts- und strukturpolitische Gegebenheiten aus geopolitischen Erwägungen heraus eingefroren blieben, wurde der Ostteil der Stadt als städtebaulicher Ausdruck staatlicher Souveränität ausgebaut. Noch verfügt Berlin, wie keine andere Stadt dieser Größe, daher über eine klare "Stadtkante", doch die Fluchtbewegung ins Umland hat in den Köpfen längst eingesetzt. Bis zum Jahr 2010, so wird geschätzt, werden in der Stadt 300.000 Menschen weniger wohnen (Tagesspiegel 11.4. 1997, S.14).

Die Zukunft der Stadt muß also neu ausgehandelt werden. Dabei prallen nicht nur unterschiedliche Befindlichkeiten, gesellschaftspolitische Weltbilder oder städtebauliche Paradigmen aufeinander. Es beginnt ein Streit darüber, wie die Moderne nunmehr, nach der Erfahrung mit der Stadtmaschine, neu zu definieren ist. Den Auftakt dieser Debatte bildet die öffentliche Auseinandersetzung um das "Planwerk Innenstadt" (Marz 1997). Der im November 1996 vom Stadtentwicklungssenator vorgelegte, sogenannte "Master-Plan" stellt einen Entwurf zur Neugestaltung der Berliner Mitte dar. Mit der Idee, die

"Stadt neu zu inszenieren" sollen die verschütteten Kontinuitäten der Stadtentwicklung bis zurück in 19. Jahrhundert freigelegt und für die Bildung neuer Identitäten sozusagen städtebaulich präpariert werden. Es ist der Versuch, die Planungsideale der "Charta von Athen" mit einer kompakten Neuordnung zu kontern, um Berlins historische Mitte städtebaulich zu reurbanisieren. Eine westdeutsche Planergemeinschaft legte Entwürfe vor, um die Gefangenen der funktionalistischen Stadtlandschaft zu befreien, die merkwürdigerweise mehrheitlich im Osten wohnen. Den Versuchen zur Stilisierung räumlicher Zergliederungen im antihistorischen Sinne wird nun die Leitidee kompakter Bebauungen entgegengesetzt, um "mehrdeutige" und "überraschende Räume" zu schaffen. Die vorwiegend im Osten gelegenen großen Magistralen sollen drastisch zurückgebaut werden, die Umgebung des Alexanderplatz als bisher "bildlose Mitte neu aufgefüttert werden" (Burg 1997). Die moderne Stadt der kurzen Wege wird sich dabei am historischen Grundriß Berlins orientieren und ihre strategischen Fixpunkte aus vergangenen Jahrhunderten beziehen.

Die Reaktionen auf die Veröffentlichungen des Masterplans fielen überaus heftig aus und folgten dabei nicht nur den politischen Stereotypen. Der für die Realisierung zuständige Bausenator der christdemokratischen Partei kritisierte die Grundphilosophie der Vorschläge des sozialdemokratischen Stadtentwicklungssenators: "Durch rigide Verkehrsverdrängung Urbanität schaffen zu wollen" glaubte der Senator, ist ein Zeichen rückwärts gewandter Provinzialität. "Wer sich nach winkligen Gassen zurücksehnt und das mit Urbanität verwechselt, soll nach Lübeck zurückgehen. Große Metropolen zeichnen sich nun mal durch großzügige Boulevards und Magistralen aus. Wir leben nicht mehr in der Zeit der Pferdekutschen. So wie unsere Stadt aber nun einmal gebaut ist, schaffen wir es nicht, jeden Verkehr außen herum zu lenken. Zu behaupten, daß breite Straßen mit grünen Mittelstreifen die Stadt zerstören, ist eine unglaubliche Überheblichkeit" (Klemann, zit. nach taz, 10.12. 1996, S.10).

Was eigentlich zur Debatte steht, ist die Frage nach den Konturen und Inhalten einer modernen Stadtgestaltung, die sicherlich weder als eine "Poesie der Vergangenheit" ihre Bezüge in vormodernen Zeiten vergangener Jahrhunderte suchen kann, noch als "Poesie der organisierten Moderne" in der bloßen Fortschreibung funktionalistischer Interpretation zu betreiben ist oder gar als stilisierter Ost-West Gegensatz inszeniert werden kann. "Unserem Begriff von Stadt" - so mutmaßte schon Hilberseimer 1927 - "liegt einstweilen noch eine an die historische Vergangenheit geknüpfte Ideologie zugrunde. Obgleich Wälle und Tore längst verschwunden sind, spuken ihre Erinnerungen immer noch in unseren Köpfen" (Hilberseimer, 1927, S.20). Die quer zu den politischen Strömungen vorgebrachten Argumente dokumentieren die Auflösung klassischer Lagerstrukturen und bezeugen ein weiteres Mal die Krise der organisierten Moderne. Kritische, sich progressiv gebende Stadtplaner verirren sich bei der

Rückeroberung der Moderne im Historismus, konservative Verkehrsplaner werden zu Verteidigern sinnentleerter Formsprachen und Stilelemente.

Die Interpretation der Stadt als Maschine hat aber nicht nur bauliche Spuren hinterlassen. Die Zerteilung und funktionsbestimmte Zuweisung öffentlicher Räume hat auch eine eigene ästhetische Macht entfaltet, der sich ihre Bewohner in Ost und West - durch viele Jahre Training in diese Stadtlandschaft eingewiesen - paradoxerweise nicht einfach entziehen können. Die Strukturen der Stadtmaschine haben sich im Laufe der Jahre in die mentalen Ordnungssysteme eingeschrieben, verfestigt und determinieren auch ihre affektiven Bezüge. Wir erleben zur Zeit die Selbststilisierung unserer eigenen Raumlast aus der es aber kein enttrinnen zu geben scheint.

5. Literatur

Akademie der Künste (1964): Bauen in Berlin 1900-1964, Berlin

Armanski, G. (1993): Maschinen des Terrors. Das Lager (KZ und GULAG) in der Moderne, Münster

Asendorf, Ch. (1984): Batterien der Lebenskraft. Zur Geschichte der Dinge und ihrer Wahrnehmung im 19. Jahrhundert, Gießen

Asendorf, Ch. (1989): Ströme und Strahlen. Das langsame Verschwinden der Materie um 1900, Gießen

Baumann, Z. (1992): Dialektik der Ordnung. Die Moderne und der Holocaust, Hamburg Baumgarten, F.

(1924): Arbeitswissenschaft und Psychotechnik in Rußland, München/Berlin

Benjamin, W. (1963): Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit, Frankfurt/M.

Berman, M. (1982): All That Is Solid Melts Into Air. The Experience of Modernity, New York

Blumenthal, P.J. (1996): Zieht ein neues Mittelalter herauf? In: P. M., Nr. 11/1996, S.26-31

Borscheid, P. (1988): Auto und Massenmobilität, in: Pohl, H./W. Treue (Hg.): Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886-1996, Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Beiheft 52, Stuttgart, S.117-141

Brückner, P. (1984): Versuch, uns und anderen die Bundesrepublik zu erklären, Berlin

Burg, A., 1997, Planwerk Innenstadt Berlin: Ein erster Entwurf, hg. von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie, Berlin 1997

California Department of Transportation (1994): Travel and Related Factors in California 1994, Sacramento

Canzler, W. (1996): Das Zauberlehrlings-Syndrom. Entstehung und Stabilität des Automobil-Leitbildes, Berlin

Chan-Magomedow, S.O. (1983): Pioniere der sowjetischen Architektur, Dresden

Chan-Magomedow, S.O. (1995): Moskauer Architektur von der Avantgarde bis zum stalinistischen Empire, in: Antonowa, I./J. Merkert (Hg.): Berlin-Moskau/Moskau-Berlin 1900-1950, München/New York, S.205-209

Charta von Athen (1962): 1943, in: Le Corbusier: An die Studenten der Chart d'Athènes, Reinbek

Chlond, B./O. Lipps (1996): Auswertung der Panaluntersuchungen zum Verkehrsverhalten, in: Internationales Verkehrswesen, 48, Heft 12, S.34-36

Durth, W. (1995): Stadt und Landschaft. Kriegszerstörungen und Zukunftsentwürfe, in: Düwel, J. u.a., 1945. Krieg - Zerstörung - Aufbau. Architektur und Stadtplanung 1940 - 1960. Schriftenreihe der Akademie der Künste Bd. 23, Berlin, S.126-175

El Lissitzky (1926): Wohnkultur, in: Stroitel'naja promyschlennostj, Nr. 12/1926, S.877-881 (zit. nach Chan-Magomedow 1983, S.559)

- Fehl, G. (1995): Nach 1964: Im Auf und Ab städtebaulicher Leitbilder, in: ILS Monatsbericht 11
- Fishman, R. (1977): Urban Utopia in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, and Le Corbusier, New York
- Friedell, E. (1984): Kulturgeschichte der Neuzeit. Die Krisis der europäischen Seele von der schwarzen Pest bis zum ersten Weltkrieg, München
- Führ, E. (1990): Die CIAM-Debatte um den öffentlichen Raum, in Arche+ 105-106, 10/90, S.95-97
- Fülöp-Miller, R. (1926): Geist und Gesicht des Bolschewismus. Darstellung und Kritik des kulturellen Lebens in Sowjet-Rußland, Zürich/Leipzig/Wien
- Gaus, G. (1987): Wo Deutschland liegt. Eine Ortsbestimmung. München
- Giedeon, S. (1982): Die Herrschaft der Mechanisierung: Ein Beitrag zur anonymen Geschichte, Frankfurt/M.
- Hard, M./Jamison, A. (Eds.) (1995): The Machine in the Mind: Technology Discourses, 1900-1939 (im Erscheinen)
- Hain, S. (1993): Die "andere" Charta: Städtebau auf dem politischen Prüfstand, in: Kursbuch Heft 112, Juni, S.47-64
- Häußermann, H./W. Siebel (1987): Neue Urbanität, Frankfurt
- Hautzinger, H./M. Pfeiffer/B. Tassaux-Becker (1994): Mobilität. Ursachen, Meinungen, Gestaltbarkeit, Heilbronn
- Heine, H./R. Mautz (1996): Ökologisches Wohnen im Spannungsfeld widerstreitender Bedürfnisse - Chancen und Grenzen umweltverträglicher Wohnformen, in: SOFI-Mitteilungen, Nr. 23, S.99-117/108
- Hilberseimer, L. (1928): Gross-Stadt Architektur, Stuttgart
- Hilpert, Th. (1984): Der Historismus und die Ästhetik der Moderne, in: Hilpert, Th. (Hg.): Le Corbusiers Charta von Athen, Text und Dokumente, Braunschweig und Wiesbaden
- Hoffmann-Axthelm, D. (1996): Anleitung zum Stadtumbau, Frankfurt
- Hughes, Th. (1989): American Genesis, New York 1989
- Huse, N. (1976): Le Corbusier, Reinbek
- Joerges, B. (1977): Gebaute Umwelt und Verhalten. Über das Verhältnis von Technikwissenschaften und Sozialwissenschaften am Beispiel der Architektur und der Verhaltenstheorie, Baden-Baden
- Keuschel, S. (1994): Wirkungsanalyse von Maßnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsmittelverhaltens, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 131, Göttingen
- Klenke, D. (1994): Die deutsche Katastrophe und das Automobil, in: Moderne Zeiten: Technik und Zeitgeist im 19. und 20. Jahrhundert (HMRG, Beiheft 8), S.157-173
- Knoflacher, H. (1995): Fußgeher- und Fahrradverkehr, Wien

- Kondylis, P. (1991): Der Niedergang der bürgerlichen Denk- und Lebensform. Die liberale Moderne und die massendemokratische Postmoderne. Weinheim
- Kühne, L. (1985): Haus und Landschaft. Aufsätze, Dresden
- Kühne, Th. (1996): Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert: Technikgeschichte als politische Sozial- und Kulturgeschichte, in: Neue Politische Literatur, 41, 1996,8. 196-229
- Ladowski, N. (1930): Das >historische< und das >sozialistische< Moskau. In: Stroitelstwo Moskwy, Nr. 1/1930, S. 17-20 (zit. nach Chan-Magomedow 1983, S.546)
- Ladowski, N. (1931): Die Planung von Awtostroj und Magnitogorsk an der Hochschule, in: Sowjetskaja architektura, Nr. 1/2, S.21-24 (zit. nach Chan-Magomedow 1983, S.546)
- Lampugnani, V.M. (1993): Visionen und Kahlschläge, Le Corbusiers Städtebau 1920-1940, in: Kursbuch, Heft 112, Juni, S. 10-28
- Lampugnani, V.M. (1995): Die Neue Einfachheit, in: Kahler, G. (Hg.): Einfach schwierig. Eine deutsche Architekturdebatte, Braunschweig: Vieweg, S. 20-33
- Le Corbusier (1929): Städtebau, Berlin und Leipzig
- Leonidow, I. (1930): Erklärende Bemerkungen zum Wettbewerbsprojekt "Haus der Industrie", in: Sowremennaja architektura Nr., Nr. 4/1930, S.1 (zit. nach Chan-Magomedow 1983, S.555)
- Loos, A. (1972): Ornament und Verbrechen, in: Sämtliche Schriften in zwei Bänden, Bd. 2: Trotzdem, Wien/München
- Major, M. (1984): Geschichte der Architektur. Band 3, Gesellschaft, Kultur und Architektur von der Mitte des 18. bis in die zweite Hälfte de 20. Jahrhunderts, Budapest
- Marz, L. (1993a): System-Zeit und Entökonomisierung. Zu Zeit/ Macht-Dispositiven und mentalen Dispositionen in realsozialistischen Wirtschaften, in: Schmidt, R. (Hg.): Zwischenbilanz. Analysen zum Transformationsprozeß der ostdeutschen Industrie, Berlin, S.73-108
- Marz, L. (1993b): Die Erwartungsfalle. Zur Entstehung alltäglicher Entscheidungslasten beim "Aufbau Ost", in: Steinle, C./ H. Bruch (Hg.): Führung und Qualifizierung. Handlungshinweise für die Praxis in den neuen Bundesländern. Frankfurt/M., S.71-90
- Marz, L. (1997): Die Leonidow-Kugel. Zur technischen Paßfähigkeit moderner Architektur, WZB-dp FS II 97-102, Berlin
- Marx, K. (1975): Der achtzehnte Brumaire des Louis Bonaparte. In: MEW, Bd. 8, Berlin, S.111-207
- Marx, K./F. Engels (1969): Die deutsche Ideologie, in: MEW Bd. 3, Berlin, S.9-530
- Meyer, H. (1980): Bauen und Gesellschaft. Schriften, Briefe, Projekte, Dresden
- Müller, H. (1990): "Zur Lage der Nation", Berlin
- Müller, H. (1994): Mauser, Berlin
- Müller, H. (1996): Germania 3. Gespenster am toten Mann, Köln
- Neurath, O. (1931): Soziologie im Physikalismus, in: Erkenntnis, Heft 2/1931, S.293-404

Pohl H (1988): Die Entwicklung des Verkehrswesen in den vergangenen 100 Jahren, in: Pohl, H./W. Treue (Hg.): Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886-1996, Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Beiheft 52, Stuttgart, S. 1-16

Sachs, W. (1984): Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche, Reinbek

Schönemann, C. (1995): 50 Biographien, in: Düwel, J. u.a., 1945. Krieg - Zerstörung - Aufbau Architektur und Stadtplanung 1940 - 1960. Schriftenreihe der Akademie der Künste Bd. 23, Berlin, S.364-380

Schreiber, A. (1922): Geleitwort zu "Die rationelle Haushaltsführung", in: Frederick, Gh.: Die rationelle Haushaltsführung. Betriebswissenschaftliche Studien, Berlin, S. III-V

Seherr-Thoss, H.C. Graf v. (1979): Die Deutsche Automobilindustrie. Eine Dokumentation von 1886-1979, Stuttgart

Severin, I. (1996): Die Charta von Athen: Stadtplanerische Diskurse bauliche Umsetzungen, Manuskript, Berlin

Sofsky, W. (1993): Die Ordnung des Terrors: Das Konzentrationslager, Frankfurt/M.

Taut, B. (1977): Architekturlehre. Grundlagen, Theorie und Kritik aus der Sicht eines sozialistischen Architekten, Hamburg/Berlin

Wagner, M.(1929a): Verkehr und Tradition, in: Das Neue Berlin, Heft 7, S.129-135 Wagner,

M. (1929b): Das Berliner Wohnungsproblem, in: Das Neue Berlin, Heft 3, S.50-52 Wagner,

M./A. Behne (1929): Einleitung zu: Das neue Berlin, Heft 1, S.1f. Wagner, P. (1995):

Soziologie der Moderne. Freiheit und Disziplin, Frankfurt/M./New York Weber, O./G.

Zimmermann (1980): Orientierungen in der Stadt, in: form+zweck, Nr. 4/1980

Winter, G. (1920): Der Taylorismus. Handbuch der wissenschaftlichen Betriebs- und Arbeitsweise für die Arbeitenden aller Klassen, Stände und Berufe, Leipzig

World Social Economic Planning (WSEP) (1931): The Necessity for Planned Adjustment of Productive Capacity and Standards of Living. Material Contributed to the World Social Economic Congress, Amsterdam, August 1931, hrsg. vom International Industrial Relations Institut IRI, Den Haag

Wolf, W. (1994): Berlin - Weltstadt ohne Auto? Eine Verkehrsgeschichte 1848-2015, Köln

Zimmermann, C.(1996): Die Zeit der Metropolen. Urbanisierung und Großstadtentwicklung, Frankfurt/M. IX. Kunstausstellung der DDR 1982/83, Dresden

X. Kunstausstellung der DDR 1987/88, Dresden