

Zitate aus: Leopold Kohr:

**Probleme der Stadt. Gedanken zur Stadt- und Verkehrsplanung**

Otto Müller Verlag, Salzburg, 2008. (engl. Original: The Inner City, 1989)

ausgewählt von Günther Witzany

Doch der Hauptgrund, warum ich den Schauplatz für die Diskussion meiner stadtplanerischen Konzepte nicht an bekanntere und vielschichtigere Orte wie Boston, London oder Los Angeles verlegt habe, ist der, dass die weltweit renommiertesten Wissenschaftler und Stadtplaner aus Harvard, York, London oder vom MIT in den entscheidenden Phasen nicht London, Los Angeles oder Boston als erstes Testgelände für ihre sozialen und architektonischen Planungsideen genutzt haben, sondern Puerto Rico. (18)

**Alte Städte haben offenbar einen grundlegenden Zweck urbanen Lebens erfüllt, der den Stadtplanern unserer Zeit entgangen ist. (...) Die Antike strebte nach Harmonie; das Mittelalter nach mystischer Erfüllung; die Renaissance nach der Eleganz der Proportionen; neuere Zeiten nach der Aufklärung des Humanismus. Sie alle wussten genau, was sie wollten. (...) Moderne Planer hingegen irren im Dunkeln umher. Bestrebt den öffentlichen Geschmack zu bedienen, haben sie größte Mühe, überhaupt herauszufinden, wie dieser Geschmack aussieht. (22)**

**Dass alte Städte so bezaubernd sind und neue nicht, liegt darin begründet, dass die Stadtplaner früherer Zeiten – im antiken Griechenland, in mittelalterlichen Stadtstaaten oder im modernen Paris – nicht verschiedenen Zwecken dienten, sondern einzig und allein dem unveränderlichen Zweck, aufgrund dessen die Menschen seit jeher in derartigen Gemeinwesen leben wollen. Dieser Zweck wurde von Aristoteles philosophisch zum Ausdruck gebracht, als er sagte, die Menschen würden nicht um des Friedens, der Gerechtigkeit, der Verteidigung, des Verkehrs oder des Handels willen Gemeinwesen gründen, sondern um ein gutes Leben führen zu können. (23)**

**Der Grund für den Erfolg alter und das Scheitern moderner Stadtplaner lässt sich in Kurzform so zusammenfassen: Alte Planer wussten um den unveränderlichen aristotelischen Zweck, warum Menschen in Gemeinwesen leben, und verwendeten all ihr Talent auf den Bau des gemeinschaftlichen Kerns – der Gasthäuser, der Kirchen, der Rathäuser. Der Rest der Stadt – Wohnhäuser, Schulen, Fabriken, Geschäfte – folgte dann von selbst. Moderne Planer hingegen bauen unablässig am Rest der Stadt. Doch ohne Kern lässt sich nichts zusammenhalten. Und den Kern können sie nicht bauen, weil sie davon überzeugt sind, dass jedes Zeitalter einem anderen Zweck folgt. Der aber ist ihnen, kaum haben sie ihn ausgemacht, schon wieder unter den Füßen weggeschmolzen. (24)**

Um zu verhindern, dass es durch den Bau moderner Betonkästen inmitten der historischen Architektur eines Landes zu einer weiteren Verschandelung der Stadt- und Dorflandschaft kommt, muss es vor allem darum gehen, dass eine staatliche Instanz damit betraut wird, die Bauaktivitäten in alten kommunalen Zentren unter streng organischen und ästhetischen Gesichtspunkten zu überwachen. (26)

**Einer der Gründe für die Erbärmlichkeit moderner Planung liegt darin, dass es an einer angemessenen Planungskritik fehlt. Nur wenige Zeitungen widmen ihr ähnlich regelmäßig eine Kolumne wie etwa der Theater- oder der Musikkritik. Und auch die Ausbildungsstätten für Planung bieten keine entsprechenden Lehrveranstaltungen an. (32)**

**Es gilt deshalb ein Institut ähnlich dem Theater zu schaffen, wo Planer, Kritiker und Öffentlichkeit das Produkt der Planer zu einem Zeitpunkt begutachten, diskutieren und analysieren können, an dem es wie bei einem Theaterstück noch möglich ist, Korrekturen vorzunehmen und etwa die Umrisse zu verändern, statt das ganze Gebäude abzureißen. (33)**

**Wie sollte ein solches Institut, dem man den Namen „Planorama“ geben könnte, physisch aussehen? Man könnte es sich als hübschen Pavillon vorstellen, vielleicht rund oder achteckig, und es sollte so gestaltet sein, dass sich eine Reihe von Ausstellungsräumen um einen großzügig angelegten Innenhof oder ein Foyer gruppiert, wie man das heute häufig in Gewerkschaftszentralen findet. Das würde eine Anziehungskraft entfalten, die die leidende Öffentlichkeit anlockt; und es würde genügend Raum bieten, um sowohl konkurrierende Modelle aktueller Bauprojekte präsentieren und betrachten zu können als auch Seminare abzuhalten, bei denen die Planer in regelmäßig stattfindenden Anhörungen mit ihren Kritikern zusammentreffen. Am wichtigsten aber ist: Das Planorama müsste Platz haben für ein Café nach Pariser oder Wiener Art, in dem man in entspannter Umgebung diskutieren kann. (34)**

Im Gegensatz zu sanierten Slums erwiesen sich neue Städte – die man auch gerne passenderweise als Satellitenstädte bezeichnet – als so mangelhaft im Hinblick auf urbane Kultur und die natürlichen Reize des Lebens, dass eine bislang unbekannte krankhafte Form von Außenbestimmtheit aufgetreten ist, die man im Englischen als „new-town blues“ bezeichnet. (36)

Es bedarf romantischer Irrationalität, in sumpfigen Lagunen zu bauen, für die offenbar kein moderner Rationalist Möglichkeiten städtischer Nutzung findet, die sich rechnen. Man muss dann auch ungefähr ein halbes Jahrtausend zurückgehen, um Planer zu finden, die „spinnert“ genug sind, um das Problem wie etwa in Venedig und Amsterdam dadurch zu lösen, dass sie auf den Pfeilern bauen, die diese Gemeinwesen, glaubt man dem computerisierten Hausverstand, vor zweihundert Jahren in den Schlamm hätten ziehen sollen. (37)

Ebenso wenig sollte sich eine Modellstadt über Gebühr der Abschaffung des untersten Einkommensniveaus widmen. Es gibt notwendigerweise immer ein unterstes Niveau, so wie es in einem Zug immer einen ungemütlich ruckelnden Waggon gibt, den man nicht aus der Welt schafft, indem man ihn abhängt. Das führt einzig und allein dazu, dass nun ein anderer Wagen der letzte ist. (43)

Das Anwachsen der Slums in den Städten lässt sich deshalb nur eindämmen, wenn man den Zustrom der Flüchtlinge vom Land eindämmt. Und die Flüchtlinge lassen sich nur aufhalten, wenn man den Feind besiegt, der sie entwurzelt und vertreibt. 44

Der Feind ist der Fortschritt oder genauer: das übermäßige Tempo des Fortschritts. Es ist die rasante Mechanisierung des Bauernhofs oder der Farm, die dazu führt, dass die landwirtschaftliche Effizienz derart große Sprünge vorwärts macht, dass keine lokale Industrie in der Lage ist, all die Arbeitskräfte aufzunehmen, die durch die Einführung der allerneuesten landwirtschaftlichen Methoden frei werden. (44)

**Ein soziales Problem sind die Slums nur in den Augen von Reformern, Regierenden und Bürgertum, da sie deren Vorliebe für behagliche Wohlanständigkeit zuwiderlaufen.** (45)

Eine der Antworten auf das Problem lokaler Eigenständigkeit ist deshalb die Schaffung von Marktplätzen, die, wollen sie der Anziehungskraft von Supermärkten entgegenwirken, so zahlreich sein müssen, dass die große Mehrheit der Bevölkerung alles bekommt, was sie haben will, ohne sich zu weit von ihrem Zuhause entfernen zu müssen. (48)

Das soll nicht heißen, dass nicht der gelegentliche Besuch im Supermarkt durchaus von Wert ist, sowenig der Charme lokaler Musikgruppen über die Vorzüge eines großstädtischen Symphonieorchesters hinwegtäuscht oder die kleine Pfarrkirche über den Glanz der Kathedrale. (49)

**Das hat Salzburg, Lucca, Cambridge oder das alte San Juan zu so lebendigen, liebens- und lebenswerten Städten gemacht: dass sie als „Föderation“ von Plätzen und Märkten gewachsen sind, die durch Straßen miteinander verbunden sind, und nicht als Verbund von Straßen, die in Plätzen nichts anderes sehen als entweder Parkplätze oder Verkehrshindernisse (und dabei nicht erkennen, dass das Verkehrshindernis die Grundlage des Handels darstellt).** (49)

Ursprünglich muss die Idee gewesen sein, den Verkehrsdruck zu verringern, indem man die Verkehrswege ausbaut. Daher der unablässige Bau von breiteren Straßen, Einbahnstraßen, Parkgaragen und schnelleren Autos. Obwohl sich in der Folge die Lage stets verschlechterte, fiel den Planern nichts anderes ein, als ihre Straßenbauanstrengungen zu verdoppeln. (51)

Sie müssen erst noch erkennen, dass zusätzlicher *Raum* möglicherweise gerade die Ursache für zusätzlichen *Druck* ist und dass die Verringerung des Verkehrsdruckes vielleicht auf die genau entgegengesetzte Weise gelingt – nicht durch einen weiteren *Ausbau* der Verkehrswege, sondern durch eine *Reduzierung* des Verkehrs. (52)

Sobald Planer mit Michelangelo wieder erkennen, dass die Struktur eines Gebäudes wie auch einer Stadt der Struktur des menschlichen Körpers entspricht und nicht nur soziologisch oder technisch, sondern auch ästhetisch betrachtet werden muss, werden sie merken, dass sich das Problem des Verkehrsdruckes auf ein schlichtes Problem von Proportionen und Form reduziert. (53).

Das wäre also die zivilisierte Alternative zur zunehmenden städtischen Geschwindigkeit, wie sie das Nahverkehrssystem bietet: nicht mehr, sondern weniger Verkehrswege. Doch weniger Verkehrswege sind nur dann angemessen, wenn sich die Größe der Bevölkerung verringern lässt. Und das lässt sich gemäß der Geschwindigkeitstheorie der Bevölkerung nicht nur durch eine zahlenmäßige Dezimierung erreichen, sondern viel humaner auch durch eine Verringerung ihrer Geschwindigkeit. Denn eine Bevölkerung die sich langsamer bewegt, hat die gleiche Wirkung wie eine numerisch kleinere Bevölkerung, wie ja auch umgekehrt eine schnellere Bevölkerung numerisch größer ist. (65)

**Ist die Menschheit das Maß aller Dinge? Oder ist der Mensch das Maß? Bisher war es der Mensch, an dem alles ausgerichtet war: seine Behausungen – von der Tonne des Diogenes bis zum Prunk von Versailles - ; seine Werkzeuge; und besonders seine Städte, die nach seinen Vorgaben und nicht nach denen der Gesellschaft gebaut wurden. (74)**

Nur wenn die Städte ähnlich wie die eigenständigen Anlagen moderner Luxushotels wieder zum Hort des Fußgängerdaseins werden, in dem man sich nicht den Autos anpasst, sondern diese weitgehend überflüssig macht, lassen sich die langfristigen Probleme nicht nur des Verkehrstaus, sondern auch der Luftverschmutzung lösen. (75)

**Um eine auch ökonomisch funktionierende Nachfrage nach Eisenbahnfahrten aus ihrem gegenwärtigen Dornröschenschlaf zu wecken, muss man offenbar nur das verblasste Image wiederbeleben und das Bahnfahren wieder mit den Attributen Effizienz, Zuverlässigkeit, Sicherheit, Luxus, Eleganz, Komfort und Romantik in Verbindung bringen, mit denen es lange Zeit assoziiert wurde, im Gegensatz zur Vulgarität der nervenaufreibenden und lebensgefährlichen Hetze auf den verstopften und abgasverpesteten Schnellstraßen. (84)**

**Unsere Verkehrstechniker müssen deshalb wieder lernen, dass der wirtschaftliche Erfolg der Eisenbahn wie bei jedem anderen Unternehmen nicht darin besteht, Kosten zu sparen, bis nichts mehr übrig ist, was der Kunde kaufen möchte, sondern dem Kunden wieder eine Dienstleistung anzubieten, die so angenehm ist, dass er gerne den Mehrpreis bezahlt, den das Unternehmen erheben muss, um seine Ausgaben zu decken. (84)**

Die einzige Möglichkeit, damit Dezentralisierung und Kommunalisierung wirklich funktionieren, besteht darin, den Kommunen die einzige Eigenschaft zu übertragen, die ihnen ein eigenes und weitgehend eigenständiges, nach innen gerichtetes Gravitationsfeld verschafft. Wie die Kantone der Schweiz oder die prunkvollen Stadtstaaten der Renaissance gezeigt haben, ist dieses Attribut ein hohes Maß nicht an delegierter Autorität, die unweigerlich zum Zentrum zurückführt, sondern an lokaler politischer Souveränität, die in den Regionen selbst verankert ist. (89)

**Die Frage, die sich eine Frau stellen muss, wenn sie ein neues Kleid kauft, ist nicht, was ihre Maße sein sollten, sondern was ihre Maße sind. Sonst bekommt sie ein Kleidungsstück, das zwar toll aussieht, aber nichts taugt oder nicht passt. Aus dem gleichen Grund lautet die Frage für Stadtplaner nicht, was eine Stadt sein sollte, sondern was sie ist, und entsprechend gilt es einen Entwurf zu präsentieren, der zur Stadt passt und nicht zu einem Modell, das sie sich im Kopf zurechtgelegt haben. (91)**

**Hauptaufgabe des Architekten ist es, individuelle Gebäude zu entwerfen, während der Stadtplaner diese dann in ein kollektives Ensemble einfügen muss. Diese beiden Aufgaben sind so unterschiedlich wie das Malen von Bildern durch einen Künstler und das Aufhängen dieser Bilder durch den Leiter einer Galerie. (98)**

Vermengt man die beiden Disziplinen und überträgt man die im wesentlichen technische und kollektive Aufgabe des Stadtplaners der im wesentlichen individuellen und künstlerischen Hand des Architekten, ergeben sich daraus zwei mögliche Folgen: Entweder wird die Stadt dann so gestaltet, dass sie nur noch als Podest für die vorteilhafteste Zurschaustellung ihrer großen architektonischen Monumente dient; oder sie nimmt die Form nicht eines symphonischen Arrangements von Gebäuden an, sondern eines unorchestrierten Wohnkomplexes, der nur einem einzigen Zweck dient. (99)

Alles, was man braucht, ist Kernplanung, die nur zwei grundlegende Aufgaben hat: 1. Sie muss das Magnetzentrum einer Kommune festlegen, das ihre Kernstrukturen enthält und den Großteil der ökonomischen, politischen und geselligen Bewegungen nach innen lenkt; 2. sie muss diese energiegeladenen, nach innen gerichteten Bewegungen verstärken, indem sie die äußeren Grenzen festlegt, über die die Stadt nicht hinauswuchern kann, und damit das gefürchtete Geschwür peripheren Verfalls verhindert. (116)

Die Menschen, die nach innen Richtung Zentrum drängen und vom äußeren Ring, unveränderlicher, in Fels und Stein gehauener Grenzen zurückprallten, schufen selbst das Gassengewirr und die Plätze, die Durchgänge und Abkürzungen, die man brauchte, um Läden, Büros, Tempel und Gasthäuser miteinander zu verbinden, bis alles an den Ort gequetscht war, an den es organisch gehörte. Das steht in deutlichem Gegensatz zur modernen Form des Wachstum durch Explosion; statt die urbane Form zu schaffen und zu bewahren, zerstört sie sie, indem sie die Kernaufgabe einer Stadt über die riesige Weite des extramuralen Raumes verstreut, bis ihre Bruchstücke entlang stetig weiter zurückweichender Peripherien herumliegen, wohin sie organisch *gar nicht* gehören. (116)