

Die Stadt als Bild

Die urbane Form der Nachkriegszeit im Zeichen von Automobilisierung und Pop-Ästhetik

Von Martino Stierli

Die Form der Stadt veränderte sich in der Nachkriegszeit im Zuge von Automobilisierung und Suburbanisierung grundlegend. Dies hatte Konsequenzen: Stadtplaner, Architekten und Künstler suchten nach einem angemessenen Bild der Stadt der Gegenwart. Wie ein Blick auf die Debatten jener Zeit zeigt, klappten urbane Realität und Ideal deutlich auseinander.

Der Begriff der Stadt war und ist eng mit der Idealvorstellung einer geschlossenen, aus dem Mittelalter ererbten Form verknüpft. Doch diese Vorstellung der Stadt als physisch klar definierter Einheit wurde mit der Moderne erstmals getrübt. Während Camillo Sitte in seiner einflussreichen Schrift «Der Städtebau» noch um 1890 die Geschlossenheit der europäischen Stadt beschwor, widersetzten sich eine Generation später Architekten wie Le Corbusier oder Frank Lloyd Wright – wie zuvor schon Sittes grosser Wiener Gegenspieler Otto Wagner – diesem überkommenen Bild der Stadt. Vorerst aber blieben Le Corbusiers radikaler «Plan Voisin» für die Innenstadt von Paris und die Konzepte für eine funktional differenzierte Stadt, wie sie die CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) vertraten, ebenso theoretisches Programm wie Wrights Utopie einer ins Endlose ausufernden «Broad-acre City», die Fortschrittsglauben mit agrarischen Atavismen vereinte.

STADTBILD IN DER KRISE

Die Ausgangslage änderte sich nach dem Zweiten Weltkrieg mit den Kriegszerstörungen sowie der rapid einsetzenden Suburbanisierung dies- und jenseits des Atlantiks grundlegend. Die Städtebauprogramme der Vorkriegs-CIAM wurden nun aufgegriffen und in Form grossmassstäblicher Planungen umgesetzt. Die traditionelle Form der Stadt wich zusehends derjenigen der ausufernden Metropole. Die Utopien von einst waren – allerdings mit deutlichen Abstrichen – die Realitäten von jetzt. Die Metropole definierte sich nicht länger als geschlossene physische Einheit, sondern als sozialer, «metaphysischer» Interaktionsraum. Sie bildete ein Netzwerk, das Kommunikation auch über weite Distanzen erlaubte. Als Verfechter einer solchen amorphen Form der Stadt machte sich früh der amerikanische Stadtplaner Melvin Webber einen Namen, der dafür den Begriff des «nonplace urban realm» prägte. Anschauungsmaterial für seine Theorie lieferte ihm die expansive Stadtstruktur von Los Angeles. Die Stadt als Kommunikation contra die Stadt als physische Form: Damit nahmen die frühen 1960er Jahre jene Diskussion um die «telematische» Stadt vorweg, die den Städtebaudiskurs seit den neunziger Jahren im Zeichen von Virtualisierung und Internet-Revolution erneut beschäftigte.

Schon bald aber setzte eine soziologisch motivierte Kritik an der nach Funktionen differenzierten modernistischen Stadt ein. Diese Kritik äusserte sich prononciert in Jane Jacobs' vielbeachteter Publikation «Tod und Leben grosser amerikanischer Städte» aus dem Jahr 1961. Die Autorin priest die Kleinteiligkeit sowie die soziale und

funktionale Durchmischung des New Yorker «Village» als modellhaft. Damit ergriff sie die Parole gegen die Erosion der bestehenden urbanen Strukturen im Zuge der Umsetzung der Lehrsätze modernistischen Städtebaus. Rückblickend liest sich Jacobs' Beitrag als früher Ausdruck eines postmodernen Bewusstseins, das der «grossen Erzählung» (Lyotard) der Moderne und ihren Heilsversprechungen mit Skepsis begegnete. Zugleich gaben solche Stellungnahmen, zu denen auch Aldo Rossis «Architektur der Stadt» von 1966 zu zählen ist, Anlass zu einer Rückbesinnung auf das traditionelle Bild der Stadt.

Parallel zum neuerlichen Interesse an den Kernstädten (das ausgerechnet auch die CIAM bereits 1951 an ihrem Kongress in Hoddesdon, freilich unter anderen Vorzeichen, bekundet hatten) rückte die fortschreitende Dezentralisierung der Städte ins kritische Bewusstsein. Deren Ausufernden und die Suburbanisierung immer weiterer, vormals ländlicher Gebiete wurden als Krise des Bildes der Stadt diskutiert, als Problem ihrer Wahrnehmung und Repräsentation. Die Idealvorstellung der geschlossenen urbanen Einheit war mit der städtebaulichen Realität nicht länger zu vereinen. Die Grundfrage des Städtebaudiskurses um 1960 lautete daher: Was ist das Bild der Stadt der Gegenwart? Wie kann die autoorientierte, dezentralisierte Stadt als kohärente Einheit begriffen und angemessen dargestellt werden?

APOKALYPTIKER UND INTEGRIERTE

Die sechziger Jahre sahen den Beginn des Pop-Zeitalters und seiner theoretischen Reflexion. Umberto Eco hat bezüglich ihrer Haltung zur Populärkultur die beiden Lager der «Apokalyptiker» und der «Integrierten» unterschieden. Während die «Apokalyptiker» die Gegenwart im kulturellen Zerfall sehen, begegnen die Integrierten den massenkulturellen Phänomenen mit dem interessierten, teilnahmslos distanzierenden Blick des Soziologen. Diese beiden Haltungen prägten die Städtebaudebatten der Zeit. Insbesondere in Bezug auf das Bild der amerikanischen Stadt blickt die «apokalyptische» Haltung auf eine lange Tradition zurück. So zeigte sich bereits 1883 der englische Journalist George Sala in seinem Reisebericht «America Revisited» besorgt über die Allgegenwart der Reklametafeln. Gerade diese Werbezeichen bildeten in den Augen vieler eine besondere Bedrohung für das Stadtbild. Um der Verlüderung vorzubeugen, wurde in Grossbritannien eine National Society for Checking the Abuses of Public Advertising gegründet. Im deutschen Kontext nahm sich vor allem der konservative, rechtsnationale Architekt Paul Schultze-Naumburg mit seinen ab 1901 erschienenen Kulturarbeiten des Themas an. Seine Argumentation stützte er mittels suggestiver Bildvergleiche, die den Kulturzerfall bezeugen sollten.

Dagegen begrüsst vor allem im Umfeld der künstlerischen Avantgarden verschiedene Stimmen das Werbeplakat ausdrücklich als Signum des modernen Stadtbildes. Das visuelle Chaos der Pariser Place Clichy etwa animierte Fernand Léger nicht nur zu literarischen Elogen, sondern bot ihm auch Inspiration für seine panoramaartige Grossstadt-Allegorie «La Ville» aus dem

Jahr 1919. Erich Mendelsohn brachte in seiner 1926 erschienenen Publikation «Amerika. Bilderbuch eines Architekten» zwar ganz im Sinne der «Apokalyptiker» Kritik am Bild der amerikanischen Städte an. Gleichzeitig pries er aber die «phantastische Schönheit» der nächtlichen Leuchtreklamen am New Yorker Broadway, während ihm dieselbe Szenerie bei Tage betrachtet als «grandiose Tölpelei des Weltjahresmarktes» erschien. Mendelsohns Hohelied auf die nächtlich erleuchtete Stadt stand ganz im Zeichen von Paul Scheerbarts Glasarchitektur. Scheerbar war es, der 1914 die «unbeschreiblichen Lichtnächte» der zukünftigen Baukunst beschworen hatte. Es nahm aber auch die technoiden Phantasien der 1960er Jahre vorweg, in denen die Architektengruppe «Archigram» von ephemeren Lichtarchitekturen ebenso träumte wie der Architekturtheoretiker Reyner Banham, der die «Million-Volt Light and Sound Culture» der unmittelbaren Zukunft besang.

Die weniger spektakulären Elemente des zeitgenössischen Stadtbildes stiessen auf erheblich mehr Widerstand. In der Argumentation mit Bildern gegen Bilder spielte der kunsthistorische Bildvergleich eine wichtige Rolle. «Apokalyptisch» gestimmte Kritiker hielten das (vermeintlich) schlechte Beispiel der urbanen Gegenwart dem (vermeintlich) intakten Stadtbild von einst entgegen. Einen Auftakt machte in dieser Hinsicht 1950 die Sondernummer «Man Made America» der britischen Zeitschrift «Architectural Review». Das Heft war im Grunde eine als Bilderbogen formulierte Anklage gegen die Ästhetik der zeitgenössischen amerikanischen Stadt. Publikationen dieser Art widerspiegeln den Zeitgeist, wurden doch in den Vereinigten Staaten im Laufe der fünfziger Jahre zusehends politische Forderungen nach einer Reglementierung der Aussenwerbung laut, die 1965 in der sogenannten Highway Beautification Act mündeten.

Diesem intellektuellen Milieu entsprang auch Peter Blakes provokanter Bildessay «God's Own Junkyard» von 1964, der in der weiteren Städtebaudiskussion aufgrund eines Bildvergleichs einige Berühmtheit erlangen sollte, in dem der Autor den ideal gestalteten Campus der University of Virginia gegen das charakteristische Wirrwarr einer kommerziellen amerikanischen Main Street hielt. Robert Venturi griff Blakes Bildpaarung 1966 in seinem Manifest «Complexity and Contradiction in Architecture» auf. Seine als Frage formulierte Entgegnung: «Is not Main Street almost all right?» bildete den Auftakt zur Auseinandersetzung mit dem kommerziellen «Strip» der amerikanischen Stadt, die er 1972 gemeinsam mit Denise Scott Brown und Steven Izenour im Rahmen der Publikation «Learning from Las Vegas» vorlegte. Darin kam die Position des «Integrierten» mustergültig zum Ausdruck, abstrahierten doch die Autoren von ihren eigenen elitären Vorurteilen gegenüber der Populärkultur, um deren Ästhetik auf der Ebene der Stadt einer differenzierten Analyse zu unterziehen. Die Studie rief den Protest der «apokalyptischen» Linken auf den Plan. Diese sahen im Bild der zeitgenössischen Stadt nicht den Ausdruck einer Collage-Ästhetik, sondern die direkte Widerspiegelung kapitalistischer Gier im urbanen Raum.

TOWNSCAPE

Die Zeitschrift «Architectural Review» war in dieser Zeit nicht nur ein Zentrum kritischer Reflexion auf das Bild der zeitgenössischen Stadt, sie vertrat grundsätzlich die Methode einer bildbezogenen Auseinandersetzung mit der gebauten Umwelt. Dies kam insbesondere in der «Town-

scape»-Artikelserie zum Ausdruck, die mit einem gleichnamigen Sonderheft im Jahr 1949 ihren Anfang nahm. Die Townscape-Bewegung interessierte sich in erster Linie für die «visuellen Aspekte von Architektur, im Unterschied zu den technischen, fachlich soziologischen Aspekten»; es ging also wesentlich um das Bild der Stadt. Grosses Gewicht legten die Vertreter von Townscape auf die kleinteiligen Elemente des Stadtbildes. Als Programmbild im «Townscape»-Heft fungierte eine Nahaufnahme eines städtischen Pflasterbelags mit einem Gullydeckel im Vordergrund. Die Townscape-Bewegung war ohne Zweifel von einer Nostalgie für die altenglische Stadt beseelt, ohne dabei aber in einen reinen Konservatismus zu verfallen.

Dennoch sah sich Townscape als Wiederaufnahme der pittoresken Tradition, die aus den Gestaltungsnormen des englischen «picturesque garden» erwachsen war. Dass dieser seinerseits die ästhetischen Maximen der Landschaftsmalerei der Zeit reflektierte, macht den Bezug von Townscape zur Dimension des Bildlichen deutlich. Der Rückbezug auf eine spezifisch englische Tradition verstand sich dabei auch als nationaler Widerstand gegen den amerikanischen Nachkriegsmodernismus, der als «internationaler Stil» zur architektonischen Lingua franca aufgestiegen war. Auf der Kritik von Townscape konnten später Jacobs und Venturi aufbauen.

KÜNSTLERISCHE POSITIONEN

Die Suche nach dem angemessenen Bild der Stadt wurde nicht zuletzt in Amerika betrieben, wo Suburbanisierung und Automobilisierung besonders einschneidende Veränderungen gezeitigt hatten. Die Künstler waren feinfühligere Sensoren und aufmerksame Beobachter dieser Transformationen. So rückte die Ästhetik der automobilisierten amerikanischen Stadt ab den fünfziger Jahren zusehends in den Blickpunkt von Fotografen wie Robert Adams, Lewis Baltz oder Stephen Shore und deren Bildsprache der «New Topographics». Von herausragender Bedeutung war in dieser Hinsicht der in Los Angeles ansässige Edward Ruscha, der in Künstlerbüchern wie «Twentysix Gasoline Stations» (1963), «Some Los Angeles Apartments» (1965) oder «Thirty-four Parking Lots in Los Angeles» (1967) die urbane Alltagswirklichkeit Südkaliforniens dokumentierte. Ruschas Fotografien zeichnen sich durch einen dezidiert unterkühlten, emotionslosen Zugriff aus, der überdies scheinbar jede künstlerische Ambition vermissen liess, agierte der Künstler doch als eine Art Reporter.

Edward Ruscha behandelte die Stadt als etwas Vorgefundenes, das in enzyklopädischer Gesamtschau dokumentiert werden sollte. Galt Ruschas Recherche der Pop-Ästhetik der zeitgenössischen Stadt, so stand seine fotografische Methode der Konzeptkunst nahe: bezüglich der tendenziellen Abwertung des handwerklichen Aktes gegenüber der theoretischen Konzeption ebenso wie hinsichtlich des Bestrebens, künstlerische Subjektivität und erkennbare Autorschaft auszulöschen. Die Arbeiten Ruschas und seiner Kollegen trugen in erheblichem Masse dazu bei, das Bild der autoorientierten Stadt der Gegenwart ins kulturelle Bewusstsein zu rufen.

«VISION IN MOTION»

Auch in Städtebau und Stadtplanung, die sich in jenen Jahren an den Universitäten als eigenständige Disziplin etablierten, nahm die Stadtbildforschung einen wichtigen Platz ein. Als besonders fruchtbar erwies sich ein Forschungsprojekt am Massachusetts Institute of Technology (MIT). Das Projekt, das unter der Leitung des Künstlers Gyorgy Kepes und des Stadtplaners Kevin Lynch

stand, trug den Titel «Die Wahrnehmungsform der Stadt». Wie die Townscape-Bewegung lehnte es sich an gestaltpsychologische Ansätze an. Erklärtes Ziel des Forschungsprojekts war es, «die Beziehung des Individuums zu seinem physischen städtischen Umfeld» beziehungsweise die Rolle der Sinne bei der Wahrnehmung desselben zu untersuchen. Teile der Ergebnisse dieses Projekts wurden 1960 in Lynchs Studie «Das Bild der Stadt» publiziert. Lynch war darin einem spezifischen Aspekt des Stadtbild-Begriffs auf der Spur, nämlich der mentalen Repräsentation der Außenwelt im Kopf eines Betrachters.

Im Jahre 1964 präsentierte Lynch dann gemeinsam mit Donald Appleyard und John Myer die Publikation «The View from the Road». Deutlich kam darin zum Ausdruck, dass der Städtebau fortan mit dem automobilisierten Betrachter zu rechnen hatte, der die Stadt bei erhöhter Geschwindigkeit wahrnahm. Entsprechend war das angemessene Bild der zeitgenössischen Stadt nicht länger ein statisches Standbild in der Tradition der Vedute, sondern eine profilmische Bildsequenz. Diese veränderten Wahrnehmungsbedingungen hatten Konsequenzen für die Form der Stadt selbst, wollte diese weiterhin als (wie auch immer geartete) Einheit lesbar sein.

Bereits in den 1910er Jahren hatten etwa die Architekten im Umfeld des Deutschen Werkbunds die dramatischen Veränderungen erkannt, welche die Dynamisierung und Beschleunigung der Wahrnehmung für Architektur und Stadt mit sich bringen würden. Im Zeichen der Populärkultur der Nachkriegszeit indes war das Auto mehr als blosses Vehikel für eine neue Wahrnehmung der Stadt; es war zugleich Ausdruck des Lifestyles einer ganzen Epoche. Das Stadtbild war immer schon mehr als blosser Gegenstand einer ästhetischen Wahrnehmung; es brachte auch symbolisch die Teilhabe der Bewohner am städtischen Gemeinwesen und damit ihre Identität zum Ausdruck. Das sequenzielle Bild der vom Highway aus gesehenen Stadt, wie es etwa in «The View from the Road», aber auch von Venturi und Scott Brown in «Learning from Las Vegas» propagiert wurde, stiftete diesen Zusammenhang für das automobilen Zeitalter im Zeichen der Massenkultur der Nachkriegszeit.

Dr. Martino Stierli ist Kunsthistoriker in Zürich und Mitarbeiter beim Nationalen Forschungsschwerpunkt Bildkritik (Eikones) an der Universität Basel.