

Stephan Rammler

Hulot in der Stadtmaschine. Sozialwissenschaftliche Anmerkungen zur modernen Stadt- und Verkehrsentwicklung

2005

<https://doi.org/10.25969/mediarep/1330>

Veröffentlichungsversion / published version

Sammelbandbeitrag / collection article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Rammler, Stephan: Hulot in der Stadtmaschine. Sozialwissenschaftliche Anmerkungen zur modernen Stadt- und Verkehrsentwicklung. In: Michael Glasmeier, Heike Klippel (Hg.): »Play Time« – Film interdisziplinär. Ein Film und acht Perspektiven. Münster: LIT 2005 (Medien'welten. Braunschweiger Schriften zur Medienkultur), S. 104–119. DOI: <https://doi.org/10.25969/mediarep/1330>.

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Creative Commons - Namensnennung - Nicht kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Lizenz zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu dieser Lizenz finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0>

Terms of use:

This document is made available under a creative commons - Attribution - Non Commercial - Share Alike 3.0 License. For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0>

HULOT IN DER STADTMASCHINE

SOZIALWISSENSCHAFTLICHE ANMERKUNGEN ZUR MODERNEN STADT- UND VERKEHRSENTWICKLUNG

»Der Verkehr ist ein Spiegel der Gesellschaft, die ihn hervorbringt,« schrieb sinngemäß der Berliner Soziologe Dieter Claessens (1966). Diese Formel ist unmittelbar eingängig aber keineswegs trivial. Die gesellschaftlichen Bedingungen und Beziehungen spiegeln sich gleichsam in den entfalteten Mobilitätsmustern wider, und jede Phase der Vergesellschaftung bringt die für sie charakteristischen Formen des Verkehrs und der durch ihn mit geschaffenen und die ihn zugleich prägenden Raum- und Zeitstrukturen hervor. Diesen Gedanken kann man nun gleichermaßen auf Architektur und Städtebau übertragen. Auch ihre Manifestationen können als jeweils unverwechselbare Erkennungszeichen von gesellschaftlichen Epochen interpretiert werden, wie es in der Geschichte der Stadtanalyse immer wieder geschehen ist: Von Georg Simmel und Walter Benjamin über Karl Krauss, Lewis Mumford, Elisabeth Pfeil, Saskia Sassen oder schließlich Richard Sennett – um recht zufällig einige einschlägige Namen zu nennen – sie alle haben die Stadt als einen auch und gerade durch seine gebauten Formen prägenden Ort des Sozialen interpretiert. Im ewigen Wechselspiel von individueller Handlung und sozialer Struktur ist die geplante, gebaute und gelebte Stadt Ausdruck, Ursache und Wirkung gesellschaftlicher Interaktion und der durch sie getriebenen historischen Entwicklung.

Wenn wir heute über Stadt sprechen, so meinen wir die große Stadt. Die Großstadt ist der Ort der Moderne par excellence. Sie ist Kristallisationspunkt eines sozialen Wandels, der Stadt *und* Land, wenn auch mit unterschiedlicher Intensität, betrifft. Hier verdichten sich alle ökonomischen, technischen und kulturellen Neuerungen und von hier gehen immer wieder Impulse für die gesellschaftliche Gesamtentwicklung aus. Die große Stadt ist das Laboratorium, in dem beispielsweise Simmel und Benjamin ihre Theorien der Moderne entzündeten, und in dieser Tradition war und ist sie bis heute ein geliebter und gehasster Gegenstand der intellektuellen Reflexion, der Apologie und der Kulturkritik des modernen Lebens schlechthin geblieben.

Dieses gilt nicht nur für die Sozialtheorie oder Literatur, sondern auch für die modernen Medien. So spielte natürlich auch der Film immer eine wichtige Rolle als Interpretationsmedium der modernen Großstadt. Auch Jacques Tatis Lebenswerk kann in diesen Zusammenhang eingeordnet werden. Er schuf mit den Mitteln seiner Kunst ein kritisches Abbild der französischen Gesellschaft in der Zeit der rapiden sozialen und wirtschaftlichen Modernisierung Frankreichs zwischen Ende des zweiten Weltkriegs und Anfang der siebziger Jahre, den so genannten *Trente Glorieuses* (Fourastié 1979). Dabei spielen insbesondere in seinen Filmen *PLAY TIME* und *TRAFFIC* (1971) die Veränderung der Städte, die Entwicklung der städtischen Architektur und Mobilität eine zentrale Rolle als reale wie gleichermaßen dramaturgisch geschickt inszenierte Indikatoren oder – ganz im Sinne von Dieter Claessens – *Spiegelungen* der von Tati mindestens als ambivalent empfundenen rasanten Modernisierung der französischen Gesellschaft während dieser Zeit, die nach den Jahren der kriegs- und besatzungsbedingten Einschränkungen und des erzwungenen Verzichts eine gewaltige Ausweitung der gesellschaftlichen wie der individuellen Möglichkeitsräume mit sich brachte. Es ist für Frankreich eine Zeit des rapiden wirtschaftlichen Wachstums und sozialen Wandels. Es sind Zeiten des Aufbaus, der weithin ungetrübten Technikverehrung, der immer weitergehenden Durchdringung der traditionellen Lebenswelten und Lebensrhythmen durch Wissenschaft, Technik und Industrie. Es sind aber auch Zeiten eines sich ständig verbessernden Lebensstandards aufgrund stetig steigender Löhne und enormer Freizeitwachse, die das Entstehen einer ganz auf den breiten Mittelstand ausgerichteten Tourismusindustrie in Frankreich beispielsweise erst möglich machten.

Es kann nun als ein mehr als hinreichend nachgewiesener Sachverhalt gelten, dass die Ausweitung sozioökonomischer Möglichkeitsräume mit dem Wachstum der räumlichen Mobilität einer Gesellschaft in einem sehr engen Zusammenhang wechselseitiger Beeinflussung und Beförderung steht. Dies gilt für die so genannte Wohnmobilität ebenso wie für die Verkehrsmobilität, also den täglichen, zirkulären Pendelprozess zwischen Wohnort und Arbeitsplatz, Ausbildungsort oder Konsum- und Freizeiteinrichtungen. So wie das Wirtschaftswunder, das deutsche Pendant der *Trente glorieuses*, die volkswirtschaftliche Grundlage der Massenmotorisierung in Deutschland bot, war auch in Frankreich eine exponentielle Zunahme des Individualverkehrs mit dem Pkw die wohl unmittelbar sichtbarste Folge der Ausweitung von gesellschaftlichen Möglichkeitsräumen in dieser Zeit. Diese Motorisierung traf zunächst auf noch völlig unangepasste Stadt- und Infrastrukturen. Auch eine der massenhaften Ausweitung der Automobilität entsprechende Verkehrssicherheits-Kultur hatte sich noch nicht ausgeprägt. Jährliche Verkehrstotenzahlen wie in ei-

nem Bürgerkrieg waren die drastische Folge, Verkehrsstauungen, lärm- und abgasbelastete Innenstädte wurden zur Normalität. Schließlich begann man die Städte verkehrsgerecht und das hieß vor allem automobilgerecht umzubauen. Mit dem Umbau der Städte begann auch der Verhaltensumbau, die Konditionierung der Verhaltensstandards des modernen Menschen nach Maßgabe der neuen, technologischen Geschwindigkeitskultur.

Der vorliegende Beitrag greift Tatis allgemeinen roten Faden – seinen kritischen Blick auf die rapiden Veränderungen in den Kernbereichen des täglichen Lebens – beim speziellen Thema der Mobilität auf und spinnt ihn weiter, um seine Botschaften in einen breiteren stadt-, sozial- und verkehrswissenschaftlichen Zusammenhang einzuordnen. Dabei geht es darum, das historische Entstehungsgefüge der städtischen Mobilität und Stadtplanung insgesamt zu beleuchten. Wie kam Paris – und es steht stellvertretend für viele Großstädte weltweit – in den von Tati in seinen Auswirkungen so beklagten Zustand massiver Mobilisierung? In welchen gesellschaftlichen Entwicklungen und städtebauplanerischen Konzepten sind die Ursachen dafür zu suchen? Der Gang der Argumentation bewegt sich dabei vom Allgemeinen zum Konkreten: Zunächst wird die soziologische Differenzierungstheorie bemüht, um den generellen Zusammenhang von gesellschaftlicher Modernisierung und steigendem Raumüberwindungsbedarf zu beschreiben. Die folgenden Schritte richten den Blick auf die Wirkungen dieses Prozesses am Beispiel der historischen Veränderungen der Pariser Stadtlandschaften. Insbesondere wird dabei der Einfluss des stadtplanerischen Leitbildes der *Charta von Athen* diskutiert.

Die Stadt als sozialer Körper : Soziologische Erklärungen städtischen Verkehrswachstums

Die soziologische Differenzierungstheorie nimmt gegenüber der Frage des Verkehrswachstums eine Makroperspektive ein. Dementsprechend wird die Frage der Verkehrsgenese nachfolgend als ein dialektisches Zusammenspiel von Differenzierung und Integration gesellschaftlicher Strukturen verstanden. Nach Ansicht des englischen Sozialphilosophen Herbert Spencer entwickelt sich – einem universell gültigen Gesetz folgend – die gesamte Welt von einem Zustand unzusammenhängender Homogenität zu zusammenhängender Heterogenität. So auch die soziale Welt:

»Die Gesellschaft ist einem fortwährendem Wachstum unterworfen. Indem sie wächst, werden ihre Teile ungleich: sie zeigt also auch eine Zunahme der Verschiedenheiten des inneren Baues.

Die ungleichen Teile übernehmen zugleich Tätigkeiten verschiedener Art. Die Tätigkeiten weichen nicht einfach voneinander ab, sondern ihre Verschiedenheiten stehen in der Beziehung zueinander, dass die eine erst die andere möglich macht. Die wechselseitige Unterstützung, welche sie sich auf diese Weise gewähren, verursacht dann wieder eine wechselseitige Abhängigkeit der Teile, und indem die wechselseitig abhängigen Teile so durch und durch für einander leben, bilden sie ein Aggregat, das nach demselben allgemeinen Grundsatz aufgebaut ist wie ein einzelner Organismus« (Spencer 1877, §223).

An Spencers Evolutionskonzept interessiert nun aus verkehrssoziologischer Perspektive vor allem die von ihm so beschriebene Interdependenz von Entwicklung, Integration und Differenzierung. Evolution besteht für ihn allgemein formuliert darin, dass ursprünglich vereinzelt auftretende Einheiten derselben Struktur und mit denselben Funktionen sich zusammenschließen, wodurch neuartige Einheiten komplizierter Strukturen und mit differenzierteren Funktionen entstehen. Kurz gesagt: Alle Evolution ist ein wechselseitiger Prozess von Differenzierung und Integration:

»Gleich sich entwickelnden Aggregaten überhaupt zeigen auch Gesellschaften die Erscheinung der Integration, sowohl vermöge einfacher Massenzunahme als auch vermöge einfacher und mehrfacher Verschmelzung ursprünglich getrennter Massen. Für den Übergang vom Zustand der Gleichartigkeit zu dem der Ungleichartigkeit gibt es zahllose Beispiele, von dem einfachen Stamme angefangen, der in allen seinen Teilen gleichförmig ist, bis hinauf zu der zivilisierten Nation voller Ungleichheiten ihrer Organe und Funktionen« (ebd.).

Unter Integration versteht Spencer also zum einen die »direkte Integration« im Sinne der Expansion von Aggregaten, also beispielsweise von einzelnen Gemeinden, die sich zu Städten entwickeln, indem sie sowohl an Einwohnerzahl zunehmen als auch umliegende Orte eingemeinden. Zum anderen versteht er Integration als »indirekte Integration«, d.h. einen Prozess, in welchem die größere Zahl an Elementen eines Aggregats immer stärker aufeinander bezogen wird. Mit entsprechenden verkehrlichen Effekten:

»Jede gegenseitige Abhängigkeit von in primären Gegensatz zueinander stehenden Teilen verlangt irgendwelche Vermittlung zwischen ihnen, und je mehr sie sich weiter entwickeln, desto mehr muss sich auch die Einrichtung zum wechselseitigen Austausch der Erzeugnisse und Einflüsse ausbilden. Dies ist denn auch in der Tat der Fall [...]. Die niedrigste Form [der Gesellschaften; S.R.] hat noch kein verteilendes System, es existieren weder Straßen noch Handelsleute darauf [...] da jede einzelne Familie ihren Bedürfnissen selbst genügt, so bedarf es auch keiner Agenten, um durch sie einen Austausch von Erzeugnissen zwischen Familien zu bewerkstelligen [...], höchstens, dass gelegentliche Versammlungen zum Zwecke des Tauschhandels einge-

führt sind. Sobald aber die festere Organisation solcher Stämme auch die örtliche Ansiedlung bestimmter Industrien ermöglicht, beginnt sich zugleich eine Einrichtung für den Austausch der Lebensbedürfnisse zu entwickeln [...] und mit dem Bau von Straßen wachsen sie zu einem organisiertem System der Verteilung im Großen und im Kleinen heran, das sich überall hin ausbreitet [...]. Eine größere Gesellschaft dagegen mit verschiedenen Klassen, welche die mannigfaltigsten regulierenden Funktionen ausüben und wo in verschiedenen Örtlichkeiten verschiedene Industrien sich festgesetzt haben, gewährt nicht allein einem verteilenden System vollen Spielraum, sondern sie kann überhaupt erst unter der Bedingung heranwachsen und einen verwickelteren Zustand erreichen, dass dieses Verteilungssystem entsprechende Fortschritte mache« (Spencer 1887, 56ff).

Schließlich liegt hier auch einer der Ursprünge der seit dieser Zeit durchgängigen gedanklichen Kopplung von Verkehr und sozialem Fortschritt:

»Die allmählichen Übergänge von den Zeiten, wo die Bewegungen der Menschen und Waren zwischen verschiedenen Orten ganz privater Natur, langsam und selten waren, zu Zeiten, wo in Zwischenräumen von mehreren Tagen öffentliche Fuhrwerke zu verkehren pflegten, die etwa vier Meilen in der Stunde zurücklegten, dann zu Zeiten, wo diese ihre Zwischenräume abkürzten und ihre Geschwindigkeiten steigerten, während zugleich die Linien für ihre Bewegung sich vermehrten, und endlich bis zu unserer eigenen Zeit, wo längs jeder Eisenbahnlinie alltäglich mit größter Schnelligkeit ein Dutzend Wellen von verhältnismäßig gewaltigem Umfange dahin strömen - alle diese Übergänge zeigen uns deutlich genug, wie auch der soziale Kreislauf von schwachen, langsamen und unregelmäßigen Bewegungen fortschreitet bis zu einem raschen, regelmäßigen und mächtigen Pulsschlag« (ebd., 77).

Man sprach also damals, zu Beginn der industriekapitalistischen Moderne, von den Bedingungen wirtschaftlicher Prosperität in denselben Begriffen wie sie die Ärzte seit David Harveys Entdeckung des Blutkreislaufs für die körperliche Gesundheit verwendeten. Heute noch benutzte Begriffe wie *Kreislauf des Warenflusses*, *Erholung des Kapitals* oder *Stimulierung der Arbeitskraft* haben hier ihre Wurzeln. Es erschien, als ernähre der Wirtschaftskreislauf alle Mitglieder der Gesellschaft so, wie der freie Fluss des Blutes allen Körperteilen Nahrung zuführte (Sennett 1997, 338). Doch spiegeln diese Metaphern nur die eine Seite der Medaille wieder. Schließlich waren es die Individuen selber, die durch die neue Wirtschaftsform in Bewegung gerieten. Freigesetzt aus den stabilen feudalen Bindungen der Vormoderne »würde sich der spezialisierte homo oeconomicus in der Gesellschaft frei bewegen können, würde er die Chancen, die der Markt bot, nutzen können« (ebd., 320). Soweit die Theorie der Marktliberalen. In der Realität war es wohl eher der nackte Wunsch zu überleben, der die Massen in Bewegung brachte um ihre Arbeitskraft am Markt anzubieten,

sie von der feudalen Scholle in die nahen und fernen Städte spülte und dort einen radikalen strukturellen Wandel mit bedingte. Diese rasante demographische Expansion der städtischen Produktions- und Marktplätze war es schließlich, die Spencer so gut mithilfe seiner organistischen Wachstumskonzepte abzubilden vermochte: Die Stadt als sozialer Organismus wächst und differenziert sich sukzessive in seine spezialisierten Funktionen. Differenzierung und Arbeitsteilung waren zivilisationsgeschichtlich erforderlich, da nur die zunehmende Spezialisierung eine bessere Ausnutzung der im Verhältnis zum Bevölkerungswachstum begrenzten kulturellen und natürlichen Ressourcen ermöglicht. Die schnelle Veränderung brachte es nun mit sich, den Wandel, der zuvor mehr oder weniger »natürlich« sich vollzogen hatte, zu gestalten. Die Städte brauchten eine funktionierende verkehrliche Infrastruktur, um die Folgen der ökonomischen Individualisierung und Mobilisierung bewältigen zu können.

Paris: Die neue Geographie der Mobilität

Wie sich Differenzierung und Arbeitsteilung dementsprechend auch in den sich modernisierenden Städten als neue »Geographie der Mobilität« (Sennett 1997, 409) niederschlugen und bis heute wirksam sind, soll im Folgenden kursorisch gezeigt werden. Nirgendwo sonst lässt sich diese Entwicklung wohl auch heute noch besser nachvollziehen als im Spiegel der Pariser Stadtentwicklung mit ihren architektonischen und infrastrukturellen Sedimenten aus den verschiedenen Jahrhunderten. Welche Spuren hat die Moderne in Paris hinterlassen? Zunächst ist natürlich von Baron Haussmann zu sprechen, der im Auftrag von Napoleon III. seit 1853 in den folgenden zwei Jahrzehnten das Antlitz der Stadt vollständig veränderte. Dementsprechend beschreibt Richard Sennett das Projekt auch als das größte urbane Sanierungsvorhaben der Moderne. Ihm fiel der Großteil des mittelalterlichen und Renaissance-Stadtkerns zum Opfer. Die großen Boulevards und kilometerlangen Sichtschneisen sind ebenso Haussmanns Werk wie das gigantische unterirdische Netz der Abwasserkanäle. Dies alles geschah nun allerdings weniger aus Menschenfreundlichkeit mit dem Ziel der Verbesserung der städtischen Lebensbedingungen denn vielmehr aus auf Napoleon III. zurückgehenden Herrschaftsüberlegungen: Die Revolutionen von 1830 und 1848 noch in Erinnerung und die stetig wachsenden Arbeitermassen und ihre sozialen Probleme vor Augen, ging es Haussmann darum ihre Bewegung als einheitliche Masse – während ihre Bewegung als einzelne Individuen ja durchaus erwünscht war – zu stören, ihre Kohäsionskräfte zu unterbinden,

den Individualverkehr zu begünstigen und die Armenviertel zu zerschneiden: Der Verkehrsfluss schuf

»nun eine Mauer sich bewegender Fahrzeuge, hinter der die Fragmente der ärmeren Bezirke lagen. Die Breite dieser Straßen war zudem im Sinne von Haussmanns Angst vor der Bewegung revoltierender Massen genau kalkuliert. Sie erlaubte es zwei Armeefuhrwerken, nebeneinander zu fahren; so konnte das Militär, falls nötig, in die Bezirke zu beiden Seiten des Boulevard hineinfeuern« (Sennett 1997, 407).

Kontrollierbarkeit der öffentlichen Räume war also das politisch motivierte Hauptziel des Projektes, verbunden aber auch mit dem immer schneller und mächtiger in den Mittelpunkt rückenden ökonomischen Interesse, den Transportfluss der wachsenden Industrie zu erleichtern: Waren aus der Stadt hinaus, Arbeiter und Rohstoffe in die Stadt hinein.

Ein Zeitsprung ins Jahr 1900: Die Metro wird eingeweiht. Auch sie ist eine wichtige Spur der fortlaufenden Mobilisierung in der Pariser Stadtentwicklung. War Haussmanns Stadtgestaltung neben allen herrschaftsstrategischen und politisch-symbolischen Aspekten *auch* ein wichtiger Schritt zu einer neuen urbanen Geographie der Mobilität, so ist es die Pariser Metro erst recht. Noch mehr - sie ist die logische Fortsetzung. Sie ist Massentransit, morgens Arterie, abends Vene der Stadt: Arbeitermassen müssen transportiert werden. Wohin mit ihnen, wenn das nun so dekorative Bild der Stadt nicht beeinträchtigt werden soll? Unter die Erde - während oberirdisch die Straßen den Kutschen und Gespannen vorbehalten blieben. So bildete das sich entwickelnde Verkehrssystem neben allen funktionalen Erfordernissen einer drastisch wachsenden Wirtschaftsmetropole auch den Klassencharakter der sich entwickelnden Industriegesellschaft ab.

Haussmanns Stadtplanung entspringt also mit seiner politischen Motivation der Beschränkung und Behinderung sozialer und politischer Bewegungen noch der sterbenden feudalen Epoche, atmet mit ihren funktionalen Aspekten der Ermöglichung physikalischer Bewegung und damit wirtschaftlicher Zirkulationsprozesse aber schon sehr viel mehr den Geist der wachsenden kapitalistischen Industriegesellschaft als beispielsweise die noch am Leitbild des Organismus orientierte Stadtplanung des 18. Jahrhunderts.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts vollzieht sich nun ein nicht nur semantischer Bruch in den städtebaulichen Diskursen: Die Organismus-Metapher wird seit den 20er und 30er Jahren von der Maschinen-Metapher abgelöst. Anhand des Bildes der »Stadtmaschine« lässt sich diskutieren, wie ein neues funktionalistisches Planungsparadigma die Wachstumsprobleme der Städte durch eine konsequente baulich-räumliche Trennung der sozialen städtischen Grund-

funktionen lösen wollte (vgl. Knie / Marz 1997). Waren Wohnen, Arbeiten und Freizeit im *Stadtkörper* des 18. und frühen 19. Jahrhunderts unhinterfragt naturwüchsig-organisch, oft auf engstem Raum, miteinander verbunden, Ausdruck einer axiomatisch gesetzten evolutionären sozialen Entwicklung – was jedoch einem maßvoll planenden und ordnenden Eingreifen in ihre Zirkulationsprozesse nicht widersprach –, so wird die Stadt nunmehr vollends zum Gegenstand planerischen Selbstbewusstseins. Die Stadtplaner der Aufklärung, so könnte man die Metapher weiterspinnen, waren Ärzte des Stadtkörpers. Ihr Interesse galt kurativen Maßnahmen zur Verbesserung seines Gesundheitszustands. Die eher organisatorische und weniger bauliche Optimierung der Zirkulationsbedingungen und das Abtragen der mittelalterlichen Schmutzkruste waren ihre Therapie. Die Planer der industriellen Moderne hingegen wollten den Körper insgesamt nicht mehr so nehmen wie er sich ihnen in seinen Grundstrukturen quasi naturwüchsig anbot: Sie wollten den Körper radikal umorganisieren, umbauen, insgesamt effektiver gestalten. Es ist deutlich, dass die Stadtkörper-Arzt-Metapher nun nicht mehr tragen kann, da es sich hier zunächst prinzipiell um ein destruktives Anliegen handelt, auch unabhängig von der Tatsache, dass die Zerstörung jeweils die Voraussetzung für eine geplante konstruktive Neuordnung darstellte. Aus dieser Perspektive kann man Hausmanns neue städtische Geographie der Mobilität bereits als Übergang vom Stadtkörper zur Stadtmaschine deuten, insofern er dazu bereit war, dem alten sozialhygienisch legitimierten und bei ihm schließlich ökonomisch dynamisierten und herrschaftstechnisch überformten Zweck der optimalen städtischen Zirkulation große Teile des mittelalterlichen Stadtkerns zu opfern. Von hier aus erscheint es nur noch als ein kleiner Schritt zur Stadtmaschine, dem Prinzip der völligen Neuschöpfung funktional optimierter Stadtstrukturen bis in die Detailplanung funktionaler Wohnraumgestaltung hinein, wie sie sich in idealtypischer Reife dann später bei Le Corbusier findet. Wie konnte es zu diesem radikalen Wandel kommen? Es lässt sich der Gedanke vertreten, dass es vor allem der enorme Fortschritt in den wissenschaftlich-technischen Fähigkeiten einerseits, der damit eng verbundene kulturelle Rationalisierungsprozess hin zu einer zunächst stark Mensch orientierten Zweck-Mittel-Rationalität andererseits waren, die auch die Grundlage des neuen Maschinenparadigmas lieferten. Der Mensch ist nicht mehr integraler Teil eines naturwüchsig-evolutionären, organischen, autopoietisch sich entwickelnden Ganzen, sondern Beherrscher der Natur. Seine Bedürfnisse sind die Zwecke, die allopoietische Maschinenwelt das Mittel, sie zu befriedigen. Erst diese endgültige Emanzipation des Menschen von der Natur, die die Industrialisierung mit sich bringt, schafft nun auch die mentalen Voraussetzungen – die instrumentelle Logik einerseits,

die innere Bereitschaft andererseits – dafür, auch den Stadtkörper insgesamt zum Gegenstand mechanistischer Zweck-Mittel-Rationalität zu machen und also in einer Radikaloperation zur Stadtmaschine umzuformen. Insbesondere die im Sinne des Planungsparadigmas der Charta von Athen funktional differenzierte und verkehrlich integrierte Stadt kann als eine *Stadtmaschine* interpretiert werden, als ein gigantisches und soziale Prozesse anonymisierendes Räderwerk ineinander greifender Systeme und Funktionen zur gesellschaftlichen und individuellen Bedürfnisbefriedigung. Die räumliche Mobilität, insbesondere die Automobilität ist ihr zentrales Medium.

Die Stadt als Maschine: Le Corbusier und die Charta von Athen

Gewiss ist es kein Zufall, dass die von Jacques Tati in ihren massiven Auswirkungen beobachtete und beklagte radikale Ausdifferenzierung und verkehrliche Integration, letztlich auch Anonymisierung der städtischen Grundfunktionen, insbesondere durch das Automobil, knapp dreißig Jahre zuvor zu den Kernpostulaten des äußerst einflussreichen Architekten und Stadtplaners Le Corbusier »auf der Suche nach einer Doktrin des Städtebaus für die Ausrüstung der maschinellen Zivilisation« gehörte, wie Le Corbusier den Inhalt seiner Arbeit zwischen 1922 und 1933 beschrieben hat. Eine Suche, die er 1930 in seiner Studie über die *Ville radieuse* vollendet und die 1933 beim Kongress über die *Funktionelle Stadt* in ein Programm gefasst wird, das später unter dem Begriff der *Charta von Athen* großen Einfluss auf die Theorie und Praxis des modernen Städtebau gewinnen sollte. »Städte sind immer auch Maschinen,« schreiben die Stadtsoziologen Häußermann und Siebel (1987) und meinen damit vor allem die Entlastungsfunktionen maschineller Stadttechniken. Ganz in diesem Sinne orientierte sich auch Le Corbusier am Maschinengedanken: »Die moderne Architektur,« so Le Corbusier, »ist beseelt von einem Geist, der der Entwicklung der Maschine entspricht« (zit. nach Hilpert 1984, 211). Er verstand seine architektonischen Elemente für eine neue Stadt als Bereitstellung von Prototypen, noch immer als Formulierung eines »vollständigen Museums all dessen, was das Gebiet der Architektur ist«. Sein Entwurf von Prototypen, seine Sammlung konzeptioneller Lösungen jedoch zielte auf Realisierungen einer »maschinellen Epoche«, deren Gegenstand längst nicht mehr nur der öffentliche Raum und die Monumente, sondern die ganze Stadt geworden war (Hilpert 1984, 50). Besonders klar zeichnen sich die Kerngedanken seines Architekturprogramms in seinen frühen programmatischen Schriften zur Stadtplanung ab. Insbeson-

dere in der Schrift *Urbanisme* von 1925 reift die Maschine zum zentralen Sinnbild seines Denkens und seiner Gestaltungsansätze heran. Sein Bedürfnis nach Klarheit, Übersichtlichkeit, Eindeutigkeit und Symmetrie wird im Begriff der Maschine gebündelt, und schon in seinem ersten prototypischen Entwurf eines Wohnraums prägte er den Begriff der Wohnmaschine (vgl. Knie / Marz 1997, 8ff). Gleichwohl er die Gestaltung der Wohnzelle als seinen eigentlichen planerischen Ausgangspunkt bezeichnete, scheinen ihn aber in den 20er Jahren die Verkehrsprobleme der Großstädte viel mehr beschäftigt zu haben. Gerade sie machte er dafür verantwortlich, dass die Großstädte wesentliche Funktionen des urbanen Lebens nicht mehr ausreichend gewährleisten konnten (ebd., 9). Wirre und ungeordnete Straßenführungen reichten für die neuen Anforderungen des modernen Wirtschaftslebens in seinen Augen nicht mehr aus:

»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 (Le Corbusier 1929, 82). [...] 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« (ebd., 106).

Erst recht spitzt sich Le Corbusiers Vision der Strasse als Verkehrsmaschine in seinem *Plan Voisin* zu, einem nach dem Namen des Auftraggebers, der Firma *Aeroplanes G. Voisin*, benannten Konzept eines neuen Zentrums für Paris. Im *Plan Voisin* übertrug er die in allen vorherigen Arbeiten entwickelten Gedanken, insbesondere aber die Überlegungen aus *Ville Contemporaine* von 1922

Drehort Tativille



auf die französische Hauptstadt: Nach einer städtebaulichen Radikalchirurgie sollten vom alten Paris nur die zentralen Monumente übrig bleiben. Und in der Tat sah Le Corbusier seine Pläne in der Tradition der Eingriffe von Ludwig XIV., Napoleons oder Baron Haussmann. Die Stadt als Ganzes wird umgestellt. Eine streng symmetrisch angelegte Bebauung legt das Straßennetz so an, dass Kreuzungen erst alle 300 bis 400 Meter auftreten. Auf diesen neu gewonnenen Grundstücken plant er kreuzförmige Wolkenkratzer, eine Stadt in der Höhe. Die bis dahin am Boden kriechende Stadt soll aufgerichtet werden. Durch die Anlage des Straßennetzes sollte ein permanenter und mit hoher Geschwindigkeit fließender Automobilverkehr ermöglicht werden. Le Corbusier gab die Losung aus: »Das Auto hat die Stadt getötet. Das Automobil muss die Großstadt retten« (ebd., 233). Da ihm klar war, dass bei einer solchen nach rein funktionalen Aspekten ausgerichteten Verkehrsorganisation kaum noch Raum für soziale Interaktionsprozesse im öffentlichen Raum übrig bleiben musste, verlegte er den öffentlichen Austausch 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« (ebd., 184).

Heute erinnert in Paris insbesondere La Défense an Le Corbusiers *Plan Voisin*. Hochhausbauten und Stadtautobahnen prägen diesen Stadtteil, von dem Tati stolz und durchaus zu Recht behauptete, er habe La Défense in seinem Film *PLAY TIME* schon vor La Défense gezeigt (vgl. Abb. S.113)

Der enorme Einfluss Le Corbusiers auf die IV. Tagung des CIAM, den *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* von 1933, ist unbestritten. Die erst 1943 erschienene Dokumentation des Kongresses, die so genannte *Charta von Athen*, sollte zu einem der einflussreichsten Manifeste der Stadtgestaltung der Nachkriegszeit werden. Die dort niedergelegten Grundsätze inspirierten und strukturierten die Arbeit einer ganzen Generation von Stadt- und Raumplanern während und insbesondere nach dem Kriege. Die Grundphilosophie der Charta befindet sich bis heute im Baugesetzbuch der Bundesrepublik und beeinflusst damit weiterhin nachhaltig die Bauleitplanung der Kommunen (Knie / Marz 1997, 8). Auch für die Stadtentwicklung von Paris hatte die Charta massive Folgen – La Défense ist nur ein Beispiel dafür – auch wenn die Pläne Le Corbusiers niemals direkt umgesetzt wurden. 1961 wurde ein Entwicklungsschema erstellt, an dem sich bis heute die gesamte bauliche Entwicklung des Raumes orientiert. Eine Planung, die sehr den Geist der Charta von Athen atmet, den Funk-

tionalismus Le Corbusiers, die generelle Planungs- und Gestaltungseuphorie der Nachkriegszeit. Was folgte daraus für das Antlitz der Stadt? *Repräsentative Stadtentwicklung*, so könnte man die Städtebaupolitik dieser Zeit insgesamt etikettieren, denn neben den solitären Prestigeobjekten hat insbesondere die Politik des *Ravalement und renovation* das Gesicht der Stadt seit 1958 radikal geändert: die Fassaden wurden von Schmutz und Ruß befreit, ganze Wohnviertel fielen der Modernisierungswelle - ganz der Haussmannschen Tradition entsprechend - zum Opfer und wurden durch Neubauten und ein entsprechendes, sie verbindendes Straßen- und Stadtautobahnssystem ersetzt. Hinzu kam ein innerstädtischer Trend zu teuren Sanierungen. Beides zusammen drängte die ärmeren Bevölkerungsschichten aus der Innenstadt an den Stadtrand. Für einkommensschwache Einheimische wie Migranten wurden seit Beginn der 60er Jahre am Stadtrand in den *Banlieues* die *Villes Nouvelles* aus dem Boden gestampft. Parallel dazu wurde die Vorortbahn, die R.E.R. (Réseau-Express-Régional) konzipiert und das Stadtautobahnssystem massiv ausgeweitet, um den Pendelverkehr aus und in die neuen Schlafstädte zu bewältigen. Es entsprach dem sozialpolitischen Sicherungsgedanken dieser Zeit, Wohnungen für alle in einem lebenswerten Umfeld bereitzustellen. Deswegen sollten die *Villes Nouvelles* nicht allein reine Schlafstädte sein, sondern sie wurden mit einer kompletten städtischen Infrastruktur ausgestattet und oft in einer landschaftlich reizvollen Umgebung eingebettet. Konzeptionell ist die Architektur vielfältig und mit Anspruch umgesetzt. Doch trotz aller Bemühungen um eine ansprechende Gestaltung wirkten die Neuen Städte ausgesprochen steril, *hingestellt*, eben nicht gewachsen. Die Meinungen der in diesem Punkt heftig zerstrittenen Städteplaner reichten von *zukunftsweisende Dezentalisierungsmaßnahmen* bis zu *seelenlose Gigantomanie*. Fehlende Attraktivität für wirtschaftlich leistungsfähige Schichten einerseits und die repräsentative Stadtentwicklungsstrategie für die innerstädtischen Bereiche von Paris andererseits brachten zusammengenommen schließlich schnell den sozialen Abstieg der Neuen Städte. Heute ächzen die *Villes Nouvelles* unter dem gewaltigen Gewicht sozialer Exklusion, deren Schauplatz und Medium sie gleichermaßen sind. Die Stadt- und Wohnungspolitik ist seit ehedem immer wiederkehrendes Politikum und Wahlkampfthema in Frankreich und speziell in Paris.

Trotz des enormen Einflusses der Charta auf den Städtebau der Nachkriegszeit und bis zum heutigen Tage – dies muss an dieser Stelle zur Vollständigkeit noch erwähnt werden – erscheint es zu einfach, die Gestalt der Stadt zu Tatis Zeiten wie auch heute ganz direkt als Ergebnis bewusst herbeigeführter und geplanter Infrastrukturentwicklung zu beschreiben. Soziale Entwicklungsprozesse verlaufen komplizierter. Natürlich hatten das Dogma einer rigiden Funktionsent-

mischung und die automobilorientierte Zirkulationspräferenz der Verkehrsplanung zentralen Einfluss. Doch sollten für die Erklärung der Transformation der Stadt zur Stadt des Autos und des zeitgleich stattfindenden massiven Verkehrswachstums immer auch neuere verhaltensseitige Erklärungsansätze einbezogen werden, die im weitesten Sinne unter dem Titel einer »Soziologie des Automobils« firmieren können und heute weitgehende Gültigkeit für die Entwicklung der Gesamtheit der OECD-Staaten beanspruchen können. Vereint finden sich unter diesem Titel makroanalytische Überlegungen zur systemischen Selbststabilisierung der Automobilität als großtechnisches System einerseits, mikroanalytische Ansätze andererseits. Insbesondere in den letzteren wird die im Zuge zunehmender Individualisierungs-, Beschleunigungs- und Flexibilisierungsprozesse historisch zunehmende Bedeutung räumlicher und zeitlicher Autonomie für die individuelle Alltagsbewältigung als Stabilisierungsfaktor der Automobilität stark gemacht. Günter Burkart (1994) verfolgt zum Beispiel eine individualisierungs- und integrationstheoretische Argumentation, indem er die breitenwirksame Stabilisierung der Automobilität mit der Verknüpfung dreier für die Moderne und das moderne Individuum konstitutiven Wertdimensionen – soziale Mobilität, Autonomie und Individualität – erklärt. Die Ursprünge dieser Entwicklung liegen in der eingangs beschriebenen Ausweitung gesellschaftlicher und individueller Möglichkeitsräume seit der Nachkriegszeit und gelten für Frankreich wie Deutschland gleichermaßen. Tati beobachtete am Beispiel der Motorisierung, der entstehenden Freizeit- und Tourisuskultur und der Wohnkultur in Anfängen, was heute zur vollen Ausprägung gelangt ist.

Rasender Stillstand: Gefangen im Kreisverkehr?!

Jacques Tati thematisierte in seinen Filmen, insbesondere in *PLAY TIME* und *TRAFFIC* die Pathologien der modernen Stadt- und Verkehrsentwicklung, aus heutiger Sicht die Folgen der funktionalen Vernutzung geographischer und sozialer Räume durch die kapitalistische Stadtmaschine der fordistischen Vergesellschaftungsepoche. Beide Filme ziehen mit einem durchaus ironischen Lächeln gewissermaßen eine kulturkritische Quintessenz der *Trente Glorieuses* am Beispiel der rapiden räumlichen Mobilisierung und mithin auch der radikalen Ausdifferenzierung der städtischen Funktionen Wohnen, Arbeit, Freizeit und Verkehr, wie sich überhaupt der kritische Blick auf die Veränderungen in diesen Kernbereichen alltäglicher menschlicher Lebensführung wie ein roter Faden durch Tatis Gesamtwerk zieht, wie es immer wieder richtig bemerkt wurde.

Dabei überrascht und erfreut immer wieder die Leichtigkeit, mit der Tati Humor und Ernsthaftigkeit in der Analyse gerade im Hinblick auf die Urbanisierungsdebatte miteinander verbindet. Während man in Deutschland – wo man ja durchaus ähnliche verkehrliche und stadtbaupolitische Probleme zu gegenwärtigen hatte – in recht deutscher Gründlichkeit, Empörungsfähigkeit und Humorlosigkeit die neue »Unwirtlichkeit der Städte« (Mitscherlich 1965) unter Begriffen wie *Raumtötung*, *Überwucherung*, *menschenverachtende Stadtverschmutzung*, *Verkehrsmüll*, *gemordete Stadt*, *Landschaftsvernichtung*, *Siedlungsbrei* oder sogar *industriellem Faschismus* abhandelte, war Tatis Kritik ungleich subtiler und dabei sicherlich nicht wirkungsloser, ließ er doch an dem realen Problemgehalt der thematisierten Phänomene nicht weniger Zweifel aufkommen als die Vertreter der deutschen Urbanisierungs-Debatte. Wenn sich bei Tati zum Beispiel ein von Autos verstopfter Kreisverkehr zunehmend in ein Karussell verwandelt, nach einigen Runden zu Stehen kommt und erst wieder in Fahrt gerät, als ein kleines Mädchen eine Münze in eine Parkuhr wirft, so ist das zunächst zum Lachen. Doch verbirgt sich dahinter auch das starke Bild eines »Rasenden Stillstands« (Virilio 1992), in dem eine hypertrophierende Mobilität sich zum unendlichen Kreise schließt und also irgendwann nirgendwo mehr hinführt. Ausweglos im Kreise herumgeführt, ist der Einzelne auf einmal ein der Erreichung seines Zieles Beraubter und damit ein trotz hoher Geschwindigkeit eigentlich im Stillstand Gefangener eines Systems, in dem alle unterwegs sein wollen oder müssen.

Und die Macht dieses Bildes liegt noch in einem zweiten Moment begründet: seiner Zeitlosigkeit. Wie sein Schöpfer Tati besitzt es die doppelte Eigenschaft des auf seine Zeit Bezogenseins und zugleich über sie Hinausweisens. Daraus erklärt sich seine beunruhigende Kraft auch heute noch. Tati erinnert uns, dass die Menschen das Ergebnis der Welt sind, in der sie leben. Ihre Architektur, das Verkehrssystem und der Lebensrhythmus prägen die Persönlichkeitsstruktur. Anonymität und Verlust von Öffentlichkeit wird durch die Formen des Wohnens und die Vorherrschaft des Automobils als Transportmittel begünstigt. Natürliche menschliche Triebe werden einem kaum mehr hinterfragten ökonomischen Effizienzdenken untergeordnet. Aber Tati fordert uns auch heraus, in dem er betont, dass die Welt auch ein Ergebnis des Handelns von Individuen ist. Mit seinem Alter Ego Hulot widersetzt sich Tati immer wieder heldenhaft der totalen Programmierung durch die Technik und ökonomischer Rationalität und fordert uns damit letztlich auf, es ihm gleich zu tun.

Literatur

Burkart, Günter (1994) Individuelle Mobilität und soziale Integration. In: Soziale Welt 45, S. 216-240.

Claessens, Dieter (1959): Zur Soziologie des Straßenverkehrs. In: Angst, Furcht und gesellschaftlicher Druck und andere Aufsätze. Hrsg. v. Dieter Claessens. Dortmund. Zuerst erschienen in der Zeitschrift für Verkehrssicherheit 1953/3.

Fourastié, Jean (1979) Les trente glorieuses: ou la révolution invisible de 1946 à 1975. Paris: Fayard.

Häußermann, Hartmut / Siebel, Walter (1987) Neue Urbanität. Frankfurt/Main: Suhrkamp.

Hilpert, Thilo (1984) Le Corbusiers Charta von Athen. Texte und Dokumente. Bauwelt Fundamente 56. Braunschweig und Wiesbaden: Vieweg.

Knie, Andreas / Marz, Lutz (1997) Die Stadtmaschine. Zu einer Raumlast der organisierten Moderne. Discussion paper FS II 97-108, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. Berlin.

Le Corbusier (1925) Urbanisme. Paris. Deutsche Fassung: Le Corbusier, Städtebau (s.u.)

Le Corbusier (1929) Städtebau. Übersetzt und herausgegeben von Hans Hildebrandt. Stuttgart, Berlin, Leipzig: Deutsche Verlags-Anstalt.

Mitscherlich, Alexander (1965) Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden. Frankfurt/Main: Suhrkamp.

Sennett, Richard (1995) Fleisch und Stein. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation. Berlin: Berlin-Verlag.

Spencer, Herbert (1877) Die Principien der Sociologie. Band I. Stuttgart: Schweizerbart.

Spencer, Herbert (1887) Die Principien der Socziologie. Band II. Stuttgart: Schweizerbart.

Virilio, Paul (1992) Rasender Stillstand. Essay. München, Wien: Hanser.