Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 38 (1958-1959)
Heft: 8: Soziologische Probleme

Artikel: Von der romantischen Grosstadtkritik zum "urbanen" Städtebau
Autor: Bahrdt, Hans Paul
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-160847

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

VON DER ROMANTISCHEN GROSSTADT-KRITIK ZUM «URBANEN» STÄDTEBAU

VON HANS PAUL BAHRDT

Industrielle und vorindustrielle Großstädte

Die Kritik an der großen Stadt ist alt. Seit es Hauptstädte von Weltreichen gibt, in denen Massen von Händlern und Handwerkern, Soldaten, Beamten und Reisenden zusammenströmen, mischt sich in das Rühmen von Glanz und Macht die Klage über Sittenlosigkeit, Gottlosigkeit und soziale Unordnung der großen Städte. In neuerer Zeit jedoch, etwa seit Beginn der industriellen Revolution, ist die Großstadtkritik immer mehr in den Vordergrund des epochalen Bewußtseins getreten. Unsere Kulturkritik ist zum wesentlichen Teil Polemik gegen Erscheinungen, die man für Charakteristika großstädtischen Lebens hält. Dies ist verständlich und zum Teil selbstverständlich: die meisten modernen Großstädte sind ein Produkt der industriellen Revolution; erst seit der Industrialisierung lebt ein so großer Teil der Bevölkerung in Großstädten, daß ihre Lebensformen das Leben der Gesamtgesellschaft bestimmen können.

Dennoch ist die Beurteilung, welche die moderne Großstadt durch die Kritiker der Epoche erfährt, vielfach ungerecht oder doch einseitig und kurzschlüssig. Man sollte bedenken, ob nicht viele Erscheinungen, die wir der Großstadt zur Last legen, zunächst als Folgeerscheinungen der industriellen Revolution überhaupt zu betrachten sind. Diese treten zwar zuerst und am deutlichsten in denjenigen Städten zutage, die im Zuge der Industrialisierung ihre Einwohnerzahl vervielfachten, mit einer gewissen Phasenverschiebung aber auch dort, wo das wirtschaftliche und soziale Leben in den Bannkreis der Industrialisierung gerät, von Großstadtbildung aber keine Rede ist. Jene eigentümliche Unstabilität der sozialen Verhältnisse, die angeblich Hauptmerkmal der Großstadt ist, wird man heute z. B. eher in jenen kleinstädtischen und ländlichen Bereichen beobachten können, die eben erst in den Sog der Industrialisierung und Technisierung geraten. Ältere Großstädte weisen dagegen hier und da Merkmale einer Konsolidierung auf, die man nie vermutet hätte und welche die öffentliche Meinung meist auch nicht wahrhaben will.

Auch aus einem anderen Grund ist es zweckmäßig, Großstadtbildung und Industrialisierung zu unterscheiden. Gerade weil die moderne Großstadt meist ein Produkt der industriellen Revolution ist, stets aber durch sie unmittelbar und mittelbar geprägt ist, hat sie einen ganz anderen Charakter als die wenigen vorindustriellen Großstädte. Das antike Rom, London im 17. Jahrhundert, wie es Daniel Defoe in «Moll Flanders»

schildert, Paris zu Lebzeiten Balzacs können nur sehr bedingt mit unseren heutigen Großstädten verglichen werden; nur mit Vorbehalt auch mit dem Rom, London und Paris von heute, so sehr man diesen Städten anmerkt, daß sie lange vor der Erfindung der Dampfmaschine Weltstädte waren. Die oft recht gesichtslose Großstadt der industriellen Gesellschaft unterscheidet sich nicht nur negativ von den alten, historischen Weltstädten, sondern auch positiv. Die alte Metropole war vorwiegend eine Stadt des Konsums. Eine glänzende Oberschicht verzehrte in ihr mit ihrem Anhang den Reichtum des Landes. Sie beschäftigte auch eine große Zahl von Handwerkern, Kaufleuten und Taglöhnern, die selbstverständlich nicht nur für die Bedürfnisse der herrschenden Schicht produktiv tätig war. Aber stets war es ein Merkmal dieser Städte, daß sie das Hinterland oder das Reich, dessen Hauptstadt sie waren, ausbeuteten. Je glänzender die Metropole, desto größer die Vergeudung an Menschenkraft und Gütern, die anderswo reproduziert werden mußten. Das gesellschaftliche Leben in diesen Städten war bestimmt durch einen abnorm hohen Anteil wenig produktiver und unproduktiver Bevölkerung: Adlige, bürgerliche und unterbürgerliche Glücksritter aus der Provinz, Lakaien, entwurzelte Opfer der Kriege und Umwälzungen, fahrendes Volk, Prostituierte, Tagediebe und Diebe bestimmten das Leben viel stärker als in der modernen Großstadt, die eine solidere wirtschaftliche Grundlage besitzt. Auch heute ist die Großstadt Anziehungspunkt für alle, die ihr Glück machen wollen. Jedoch ist man sich darüber einig, daß dieses Glück die Folge von produktiver Arbeit ist. Die Chance, in der modernen Großstadt, in der das Leben teuer ist, vorwärtszukommen, besteht darin, daß man in ihr durch intensivere, qualifiziertere Arbeit mehr verdienen kann als anderswo. Die modernen Großstädte sind vor allem Stätten einer ungeheuren gesellschaftlichen Produktivität. Und ihre besonderen Probleme bestimmen sich mehr aus den besonderen Bedingungen und Folgen moderner Produktionsformen, als aus der schlichten Tatsache, daß sich in ihnen eine unübersehbare Menge von Menschen ansiedelt. Ja, man könnte sogar die ketzerische These aufstellen, daß die technischen und bürokratischen Hilfsmittel unserer Epoche heute eine Millionenstadt übersichtlicher, dirigierbarer, geordneter machen als die sehr viel kleineren Weltstädte um die Mitte des 18. Jahrhunderts. Freilich muß man einräumen, daß damals nur ein oder zwei Prozent, heute zwischen 30 und 45 Prozent der Bevölkerung in Städten von mehr als 100 000 Menschen leben.

Klischee-Urteile über die Großstadt

Der Sinn unserer Ausführungen ist nicht, eine Apologie der Großstadt vorzutragen, sondern ihre Probleme an der richtigen Stelle zu suchen.

Lange Zeit hat man vom «Großstadtnomaden» gesprochen. Man wies hin auf das ständige Zuwandern und Abwandern, auf das häufige Umziehen innerhalb der Städte, auf die große Fluktuation an den Arbeitsstätten. Diese Erscheinungen waren in der Tat ein Merkmal der europäischen industriellen Großstädte — in der Zeit, in der sie entstanden, d. h. in der Zeit der großen industriellen Wanderungen. Man findet sie auch heute noch, wo industrielle Ballungsräume im Wachsen begriffen sind, d. h. wo wirtschaftliche Umschichtungen — meist nicht eine allgemeine Bevölkerungszunahme — Menschenmassen in großstädtische Siedlungsräume verlagert. Denn selbstverständlich dauert es seine Zeit bis eine in Bewegung geratene Bevölkerung in ihrem neuen Raum zur Ruhe kommt. Es wäre aber falsch, abnorm hohe Mobilität für spezifisch großstädtisch, Seßhaftigkeit für spezifisch kleinstädtisch oder ländlich zu halten. Die industrielle Gesellschaft ist zwar mobiler als die sehr seßhafte europäische Gesellschaft unmittelbar vor der Industrialisierung. Zum mindesten in Deutschland, aber auch in einer Reihe anderer alten Industrieländer hat sich aber schon seit längerer Zeit ein Abflauen der Mobilität überhaupt, insbesondere aber in den großen Städten bemerkbar gemacht. Die Untersuchungen des Frankfurter Soziographischen Instituts haben gezeigt, daß auch im großstädtischen Raum der Drei-Generationenhaushalt eine sehr häufige Erscheinung ist, vorausgesetzt, daß die für ihn passende Wohnform gefunden wird — und daß Erhebungsmethoden entwickelt werden, ihm auf die Spur zu kommen. (Der öffentlichen Statistik gelingt dies meist nicht.)

Ebenso sind — nicht nur in Deutschland — die Zeiten der größten Fluktuation in den Betrieben der Wirtschaft vorüber. Das gilt vor allem für die Großindustrie. Die stärkste Fluktuation wird man heute in landwirtschaftlichen Betrieben und in ländlichen Klein- und Mittelindustrien finden. Das heißt aber: Fluktuation der Belegschaften, die immer auch mit Mobilität der Wohnbevölkerung verbunden ist, findet sich weniger im Bereich der stark industrialisierten Großstädte, mehr in ihrem Hinterland, bzw. in rückständisch gebliebenen Gebieten, die gerade erst im Begriff sind, ihre rein agrarische Wirtschaft industriell anzureichern.

Es würde zu weit führen, wenn wir all die standardisierten Schlagwörter der Großstadtkritik auf ihre Stichhaltigkeit prüfen würden. An Hand der Gesundheitsstatistik ließe sich zeigen, daß die Volksgesundheit in den Großstädten nicht schlechter ist als auf dem Lande. Die Bevölkerungsstatistik lehrt, daß die Geburtenbeschränkung heute auf dem Lande in nicht geringerem Umfang als in der Stadt Platz gegriffen hat. Diese Tendenz war schon zwischen den Weltkriegen bemerkt worden, wird aber auch heute noch von einem Teil der sozialwissenschaftlichen und urbanistischen Literatur ignoriert.

Ebenso ließe sich an Hand soziologischer Untersuchungen nachweisen, daß die Zeitkritik das Phänomen der «Vereinsamung des Großstadt-

menschen» viel zu sehr dramatisiert hat. Man kann erstens nachweisen, daß es in großstädtischen Mietsvierteln sehr viel mehr nachbarschaftliche Kontakte (gegenseitige Hilfeleistung, wie auch soziale Kontrolle durch Klatsch) gibt als man glaubte, daß zum andern natürlich aus dem gelegentlichen Fehlen nachbarschaftlicher Beziehungen keineswegs auf Kontaktarmut oder Einsamkeit geschlossen werden darf, da in einer Großstadt Kontaktchancen sehr oft gerade zu Menschen bestehen, die in ganz anderen Stadtvierteln wohnen. Der Bekanntenkreis, der sich wohl am stärksten aus Arbeitskollegen rekrutiert, verteilt sich dann über ein weites Stadtgebiet, ist aber vorhanden.

Der massivste Vorwurf, den sich die Großstadt gefallen lassen mußte, ist der, daß sie familienfeindlich sei. Dieser Vorwurf ist nicht unberechtigt. Wir wissen aber, daß die Familie sich während des umfassenden Industrialisierungs- und Urbanisierungsprozesses der modernen Gesellschaft als sehr viel stabiler erwiesen hat als andere Gruppen und Institutionen. Schelsky sieht die Gefährdung der Familie im heutigen Deutschland nicht darin, daß sie von Auflösung bedroht sei, sondern befürchtet im Gegenteil, daß die Familie überfordert wird, nachdem sie sich besser als alle anderen Institutionen in den Stürmen der Zeit bewährt hat. Die schon vorhin erwähnten Untersuchungen des Frankfurter soziographischen Instituts haben überdies gezeigt, daß nicht einmal die allgemein verbreitete Behauptung, in der Großstadt gäbe es nur noch die reduzierte «Kleinfamilie», d. h. die nur aus den Eltern und den nicht erwachsenen Kindern bestehende Familie, ohne Vorbehalt bejaht werden kann. Selbstverständlich leben die Großstädter nicht in geschlossenen Sippenverbänden. Jedoch haben sich die Verwandtschaftbeziehungen keineswegs auf ein reines «Besuchsverhältnis» reduziert. In Familien, die schon seit mehr als einer Generation in derselben Großstadt leben, finden wir nicht nur häufig den sogenannten «Dreigenerationenhaushalt», sondern darüber hinaus enge wirtschaftliche Kooperation der ganzen Verwandtschaft. Die «Kleinfamilie» ist die charakteristische Struktur der ersten Großstadtgeneration; die ansäßig gewordene Großstadtfamilie reichert wieder eine Fülle von Verwandtschaftsbeziehungen am Ort an — freilich nicht immer in der unmittelbaren Nachbarschaft.

Stadtflucht als Symptom

Die Zurückweisung der abwertenden Klischee-Urteile darf nicht so verstanden werden, daß wir die Großstadt von heute für ein wohlgeordnetes gesellschaftliches Gebilde hielten, das der Soziologie keine Probleme aufgibt. Symptomatisch für unsere heutige Zeit ist eine allgemeine Flucht aus der Großstadt, die zwar in Europa meist noch durch die immer noch

starken, aber langsam verebbenden Zuwanderungsprozesse kompensiert wird, in Amerika aber bereits dazu geführt hat, daß der Anteil der sogenannten «ländlichen» Bevölkerung, nachdem er sich lange Zeit stetig verringert hat, wieder sprungartig gewachsen ist. Natürlich kann von einer Reagrarisierung keine Rede sein. Vielmehr handelt es sich um eine — nur gelegentlich von Planungsbehörden beabsichtigte, vielfach aber mangelhaft geordnete — Tendenz, die Wohnstätten aus den funktionsunfähigen Städten hinaus an naturnahe, gesunde und ruhige Plätze zu verlagern. Städtische Lebensformen, meist auch die Arbeitsplätze in der Stadt werden beibehalten, obwohl — wenigstens in Amerika — auch eine immer stärkere Hinausverlagerung des Geschäftslebens sich bemerkbar macht. Die gleiche Tendenz ist ebenfalls überall in West-Europa zu bemerken, freilich statistisch im vollen Umfang nicht faßbar, weil der Drang nach draußen meist nicht über die bereits eingemeindeten Vororte hinausreicht.

Obwohl sich also die meisten Thesen der traditionellen Großstadtkritik widerlegen lassen, so bleibt das Faktum bestehen, daß ein erheblicher Teil der Großstadtbevölkerung selbst nicht mehr in der Großstadt leben will und erhebliche Opfer auf sich nimmt, um ihr zu entfliehen. In denjenigen Schichten, die mühelos sowohl ein Eigenheim als auch ein Auto finanzieren können, gilt es beinahe für extravagant, in der Stadt wohnen zu bleiben. Aber auch etwa in der Arbeiterbevölkerung Deutschlands, in der der Besitz eines Autos noch selten, die Haltung eines Motorrollers oder Motorrades keineswegs selbstverständlich ist, ist der Wunsch nach draußen zu ziehen oder draußen wohnen zu bleiben, auch wenn man in der Stadt arbeitet, außerordentlich weitverbreitet. Lieber nimmt man endlose und strapaziöse Anmarschwege zur Arbeitsstätte, die durch keine Arbeitszeitverkürzung wieder wettgemacht werden, in Kauf.

Das Leben in der Großstadt ist so unerträglich geworden, daß es nur eine Frage des Wohlstandes zu sein scheint, ob man ihr entflieht. Desto stärker freilich tragen nun motorisierter Berufs- und Ausflüglerverkehr dazu bei, das Wohnen in der Stadt vollends zur Quälerei zu machen.

Diese Fluchtbewegung — im einzelnen meist durch Unbequemlichkeit und Nervenbelastung veranlaßt — ist auch ein gesellschaftliches Phänomen. Ihre Ursachen müssen den Soziologen genauso interessieren wie ihre Folgen. War die Großstadtbildung als Siedlungsform ein Irrtum? War sie vielleicht eine unvermeidliche Übergangserscheinung der industriellen, aber noch nicht motorisierten Gesellschaft?

Bei diesen Fragen zeigt sich besonders deutlich, wie wenig sich soziologische Probleme isolieren lassen. In unserem Fall sind technische, organisatorische und soziologische Fragen aufs engste miteinander verknüpft.

Das Wohnen in der Großstadt wird nicht deshalb verneint, weil die meisten Menschen im Herzen Bauern geblieben sind, sondern weil die Abwicklung alltäglicher Vorgänge technisch nicht gelöst ist. Die technischen Probleme sind nicht deshalb ungelöst, weil es keine brauchbaren Lösungen gäbe. Zwar ist in den Disziplinen der Raumplanung, der Planungssoziologie, des Städtebaus, der Städtehygiene alles in Fluß. Immerhin wäre uns schon viel geholfen, wenn der Wiederaufbau und Weiterbau der Großstädte nach dem zweiten Weltkrieg wenigstens nach dem Erkenntnisstand von 1930 vorgenommen worden wäre. Das ist aber — von wenigen Ausnahmen abgesehen — nicht geschehen. Dies hat seine Ursache nicht zuletzt darin, daß die Verwaltungsbürokratie unserer Städte — milde gesprochen — ungeeignet ist, auch Erkenntnisse, die schon 30 Jahre alt sind, aufzunehmen und zu verarbeiten. Woran liegt das? Dies könnte vielleicht durch eine soziologische Analyse der modernen Bürokratie beantwortet werden, die uns jedoch jetzt allzuweit vom Thema abführen würde. Auf jeden Fall bliebe dann noch die Frage offen, warum die Verantwortung für die Neuordnung der Städte an der Bürokratie hängengeblieben ist. Es gibt ja doch noch die Stadtbürger, die auf legalem, demokratischem Wege über ihre Selbstverwaltungsorgane die Bürokratie zwingen könnten, die Leiden des Großstadtalltags mit neuen Methoden anzugehen. Dies geschieht bekanntlich in sehr geringem Umfang. Obwohl jeder diese Leiden kennt, weil er sie selbst erlebt, besitzt das Thema «Stadtplanung» nur geringe Popularität.

In Deutschland ist nach dem zweiten Weltkrieg oft darüber diskutiert worden, wie man die Demokratie «von unten» her, also von der Gemeinde, eventuell sogar von der Nachbarschaft her aufbauen könnte. Diese Bestrebungen sind wenig erfolgreich gewesen. Die Untergliederungen des demokratischen Staates, die Länder, Kreise und Gemeinden haben, trotz erheblicher formeller Dezentralisierung der Entscheidungsbefugnisse, nur wenig eigenständiges politisches Leben entwickeln können. Charakteristisch ist, daß Landes- und Kommunalwahlkämpfe oft mit Parolen geführt wurden, die sich auf die Bundespolitik beziehen. Es fehlte an regionalen und kommunalen Themen, welche die öffentliche Meinung soweit auf sich ziehen konnten, daß daraus politische Formierungen zu erhoffen waren. Diese Tatsache ist eigentlich erstaunlich, und man könnte sich denken, daß sie gerade den Schweizer Leser verblüfft. Er wird fragen, wann jemals eine bessere Chance für eine Wiederbelebung des kommunalen demokratischen Bewußtseins bestanden habe, als im bombenzerstörten Nachkriegs-Deutschland. Denn wenn auch ohne gezielte Bundespolitik ein Wiederaufbau der Städte nicht möglich war, so ist der Natur der Sache nach der Wiederaufbau der Städte vor allem eine Sache der Städte selbst; und der Aufbau war — abgesehen von der

Frage der Wiedervereinigung und dem Flüchtlingsproblem — das konkreteste, spürbarste politische Problem des letzten Jahrzehnts in Deutschland (und zweifellos auch in anderen weniger zerstörten Ländern, in denen aber im Krieg alle Bautätigkeit geruht hatte). Wenn sich in Westdeutschland überhaupt ein demokratisches Bewußtsein entwickeln konnte, dann — so sollte man denken — mußte dies auf der kommunalen Ebene an dem anschaulichen Thema des Wiederaufbaus der Städte geschehen. Dazu kam es merkwürdigerweise nicht. Recht und schlecht entwickelte sich in Westdeutschland eine Demokratie; aber das politische Bewußtsein siedelte sich auf der «Bundesebene» an, wie der Jargon lautet. In der Stadt, in der man lebt, fühlt man sich als Objekt der bürokratischen Verwaltung, obwohl die Chancen des Bürgers, in die Politik einzuwirken, hier im Grunde größer sind.

Das Versagen der romantischen Großstadtkritik

Die rückwärts gewandte, gleichwohl mangelhaft historisch informierte essayistische Großstadtkritik unserer Tage verkennt die Besonderheiten der modernen Großstadt, vor allem die Gründe der unvollkommenen Integration ihrer Bürger zu einem politischen Gebilde, weil sie in ihrer Verklärung der Vergangenheit falsche Vergleiche anstellt. Immer wieder wird das leicht überschaubare, angeblich vollintegrierte und wohlgeordnete Dorf vorindustrieller Zeiten als Gegenbild beschworen. Hierbei übersieht man nicht nur, wie stark auch das Dorf vor der Industrialisierung sozialen Spannungen und Krisen ausgesetzt war, wie wenig z. B. die vielerorts sehr zahlreiche unterbäuerliche Schicht integriert, d. h. ein Teil der Dorfgemeinschaft war. Vor allem übersieht man aber, daß der Vergleich mit dem romantischen Traumdorf der Vergangenheit unfruchtbar ist, weil sich aus ihm in Wahrheit keine praktikablen Schlüsse ziehen lassen. Der Weisheit letzter Schluß ist bei dieser Betrachtungsweise die Großstadt, die so wenig städtisch ist wie möglich, die in zahllose kleine, trauliche und überschaubare Nachbarschaften aufgegliedert ist, in denen dann der Industriemensch von heute nach Feierabend ein bukolisches Dasein im engen Kontakt mit seinen Nachbarn über den Gartenzaun hinweg führen soll.

Diese Ansicht hat ungeheure Verbreitung gefunden; sie bestimmt heute auch weitgehend die Einstellung der Großstädter selbst, die angesichts ihrer Alltagsleiden so ratlos geworden sind, daß ihnen keine Alternative zur Flucht an den Busen der Natur einfällt. Da sie aber alle gleichzeitig auf denselben Ausweg verfallen, wachsen die Großstädte in die Landschaft hinein. Die Landschaft entfernt sich immer weiter von den Stadtzentren oder wird zerfressen von pseudoländlichen, ungeplanten Eigenheimsiedlungen, über die Max Frisch gesagt hat: «Es ist nicht Dorf, es ist nicht Stadt, sondern ein Elend.»

So entsteht ein circulus vitiosus: Die Großstadt wird vollends unerträglich, weil der Großstädter sie abschreibt. Er schreibt sie ab, weil er nicht weiß, wie er in ihr vernünftig leben kann, oder genauer, weil er nicht weiß, wie man sie so ordnen kann, daß Menschen in ihr leben können. Er hat keine Konzeption, wie eine Großstadt im Zeitalter der Technik aussehen müßte, was eine Großstadt der industriellen Gesellschaft eigentlich für ein Gebilde ist. Falls er nicht nur dem dumpfen Drang nach draußen nachgibt, sondern allgemeine Vorstellungen entwickelt, verfällt er auf romantische Ideologien, die — insofern sie praktiziert werden — das Elend verschlimmern.

Öffentlichkeit als sozialer Aggregatzustand städtischen Lebens

Der Vergleich mit der Vergangenheit könnte auch fruchtbar sein, wenn man nach den geschichtlich gewordenen Gesetzlichkeiten *städtischen* Lebens fragen würde. Man könnte Leitvorstellungen entdecken, die — freilich mit ganz anderen Mitteln — auch heute in die Praxis umsetzbar sind. Freilich wird man auch Unwiederbringliches finden, da die industrielle Großstadt ganz andere Voraussetzungen hat als die vorindustrielle große Stadt.

Wir stellten fest, daß die moderne Großstadt unter anderem auch deshalb so schwer zu ordnen ist, weil sie mangelhaft politisch integriert ist. Ihre Fragwürdigkeiten werden vielleicht zum Inhalt einer allgemeinen Meinung, aber nicht zum Gegenstand eines öffentlichen politischen Bewußtseins. Mit anderen Worten: Als Stadt bildet die Großstadt nur unvollkommen eine politische Öffentlichkeit aus.

Nun war aber die Herausbildung einer politischen Öffentlichkeit früher immer ein Charakteristikum städtischer Bildungen. Der Vergleich mit der leicht überschaubaren, angeblich vollintegrierten Einheit des Dorfes, in der jeden jeden kennt, ist deshalb sinnlos, weil das Dorf den sozialen Aggregatzustand der Öffentlichkeit, der die Lebensluft einer Stadt bestimmt, nie besessen hat und auch nicht braucht. Ebenso gab es im vorindustriellen Dorf — und vielfach auch im heutigen Dorf, insofern sich nicht in ihm städtische Lebensformen durchgesetzt haben — niemals das, was wir heute als eine «Privatsphäre» bezeichnen. Die Tendenz, den sozialen Raum in eine öffentliche und eine private Sphäre zu teilen, ist dagegen ein Wesenszug abendländischen städtischen Lebens. Diese Teilung war niemals vollständig. Stets gab es soziale Bereiche, die weder öffentlich noch privat waren, d. h. in denen weder die gemeinsamen Belange dem unmittelbaren Einblick und Eingriff von potentiell allen offenlagen, noch auch eine Abschirmung (Privatisierung) des Kleingruppenlebens stattfand. Der Prozeß der Urbanisierung kann beschrieben werden als eine fortschreitende Polarisierung des gesellschaftlichen Lebens unter

dem Aspekt «Öffentlichkeit» oder «Privatheit». Hierbei ist zu beachten, daß zwischen Öffentlichkeit und Privatheit stets eine Wechselbeziehung besteht. Ohne schützende und stützende Privatsphäre gerät das Individuum in den Sog der Öffentlichkeit, die selbst jedoch gerade durch diesen Vorgang denaturiert wird. Entfällt das für die Öffentlichkeit konstitutive Moment der Distanz, gehen ihre Mitglieder auf Tuchfühlung, so verwandelt sich die Öffentlichkeit in Masse. Ohne das Vorhandensein einer echten Öffentlichkeit (nicht der Pseudoöffentlichkeit einer Diktatur) kann der Einzelne auf die Dauer auch nicht seine Privatsphäre behaupten.

Die soziale Problematik der modernen Großstadt besteht im Augenblick nun nicht so sehr darin, daß das Leben in ihr allzu verstädtert ist, sondern darin, daß es wesentliche Merkmale städtischen Lebens wieder verloren hat. Das Wechselverhältnis von öffentlicher und privater Sphäre ist gestört. Es ist nicht deshalb gestört, weil der Großstadtmensch per se Massenmensch ist und deshalb keinen Sinn mehr für die Kultivierung der Privatsphäre hat, sondern weil es ihm nicht mehr gelingt, das immer komplizierter werdende Leben der Gesamtstadt in der Weise zu überblicken, daß es für ihn öffentlich ist. Je mehr sich die Stadt im ganzen in einen schwer durchschaubaren Dschungel verwandelt, desto mehr zieht er sich in seine Privatsphäre zurück, die immer weiter ausgebaut wird, aber schließlich doch zu spüren bekommt, daß die städtische Öffentlichkeit zerfällt, nicht zuletzt, weil der öffentliche Raum zur schlechtgeordneten Fläche eines tyrannischen Verkehrs pervertiert ist.

In der Großstadt wird das fruchtbare Spannungsverhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit bis zum Zerreißen überspannt. Die öffentliche Sphäre wird zu undurchschaubarer Unordnung oder zu ebenso undurchsichtiger bürokratischer Ordnung. Die Privatsphäre verkümmert, weil ihre Schutzeinrichtungen hypertrophiert sind, alle Kraft und Aufmerksamkeit des Einzelnen verbrauchen und weil das allzustark abgekapselte «Glück im Winkel» steril werden muß.

Die Flucht ins Eigenheim «j. w. d.» («janz weit draußen»), wie der Berliner sagt, um dort die private Existenz zu retten, ist ein geistesgeschichtliches Kuriosum. Denn eine private Existenz ohne Wechselverhältnis zu einem öffentlichen Raum hat es noch nie gegeben. Sie gelingt auch nicht. Denn schon bald ist die private Fluchtburg wieder umbrandet von großstadtähnlichem Verkehr und umwuchert von Siedlungen, die weder städtisch noch ländlich geplant sind.

Großstadt und Demokratie

Die lapidare Behauptung, der Mensch habe sich in der Großstadt seiner Natur entfremdet, sei aus allen Traditionen herausgerissen und in eine wurzellose Massenexistenz geworfen, stimmt nicht. Dies ist in sehr viel

geringerem Umfang der Fall, als man bisher angenommen hat. Die sozialen «Instinkte» der Großstädter sind weitgehend intakt. Auch ihr Fluchtreflex ist für sich betrachtet nicht ungesund. Wenn man nachts nicht mehr schlafen kann, wenn man die Kinder nicht mehr zum Spielen hinausschicken kann, weil Tag und Nacht drei Meter von der Wohnung entfernt Lastzüge vorüberdonnern, muß der einzelne die Flucht ergreifen.

Auch andere Erscheinungen, wie z. B. die vieldiskutierten «Halbstarkenkravalle», die man für ernsthafte Krankheitssymptome der großstädtischen Gesellschaft hält, erweisen sich bei näherer Betrachtung als gesunde, wenn auch nicht sinnvolle Abwehrreaktionen gegen eine Umwelt, in der die alltägliche Bewegungsfreiheit des Einzelnen immer weiter eingeschränkt wird, in der kontinuierlich ein Übermaß an Disziplin, Aufmerksamkeit und blitzartigem Reagieren verlangt wird, das früher unbekannt war. Zu wenig beachtet man heute, wie selten der technisierte und scheinbar rationalisierte Alltag im Beruf und im Straßenverkehr ein entspanntes Sich-gehen-lassen gestattet. Man wundert sich nur über das starke Entspannungsbedürfnis des modernen Menschen. Daß der jugendliche, an diese seltsame Umwelt noch nicht vollangepaßte Mensch auf den dauernden Disziplindruck durch Aggression, Zusammenrottung und Krawall antwortet, deutet allenfalls auf seine Vitalität. Daß die Ausbruchsversuche ungezielt ins Leere stoßen, ist kaum verwunderlich. Denn wie sollen diese Versuche einen positiven gesellschaftlichen Inhalt haben, wenn die Erwachsenen auch keinen anderen Ausweg wissen als eine romantische, technisch gutabgestützte und meist verkitschte Flucht ins «Grüne».

Gesunde Instinkte allein reichen jedoch nicht aus, um das Leben in der Großstadt so zu ordnen, daß man in ihnen leben kann. Hierzu bedarf es einer geistigen Konzeption, die politisch praktiziert werden kann. Diese Konzeption ist nicht vorhanden. Die modernen Großstädte sind nicht Geschöpfe oder Ausdruck einer umfassenden politischen oder religiösen Idee, sondern Folgeerscheinungen der Industrialisierung, die eigentlich von niemandem beabsichtigt waren. Nun, da sie existieren, möchte man auch in ihnen wohnen können. Das ist das einzige, was uns bisher zum Thema «Erneuerung der Städte» eingefallen ist. Das ist nicht viel. Kein Wunder, daß man meint, notfalls auch anderswo leben zu können.

Möglicherweise bedarf es der Erfahrung einer ganzen Generation, um zu erkennen, daß die Stadtflucht auch für den Einzelnen auf die Dauer die Leiden nicht aufhebt, denen er in der Großstadt ausgesetzt ist. Erst wenn diese Erkenntnis öffentliche Meinung geworden ist, kann sich der politische Wille ausbilden, die Großstadt städtisch zu ordnen, d. h. zu reurbanisieren.

Das Problem der modernen Großstadt ist zunächst eine technische

und organisatorische Aufgabe. Die Schwierigkeit ihrer Lösung ist politischer Art. Sie ist ein Teil einer Grundfrage der politischen Soziologie, nämlich wie es in der industriellen Gesellschaft überhaupt eine politische Öffentlichkeit geben kann, die ihre immer komplizierter und abstrakter werdenden Probleme in einer angemessenen Form erörtert. Damit dies möglich wird, ist es aber nötig, zunächst jene Sozialgebilde zu reorganisieren, die den Aggregatzustand und die Integrationsform der Öffentlichkeit ausgebildet haben und die, trotz innerer Schwäche, immer noch die Hauptträger eines öffentlichen Bewußtseins sind, nämlich die großen Städte.

Die Entstädterung der Großstadt ist jedoch ein Programm, das auf eine Schwächung der politischen Öffentlichkeit hinausläuft und damit auch auf eine Gefährdung der Demokratie. Die Vertreter dieses Programms sind oft entgegengesetzter Meinung. Sie übersehen, daß der Traum Jeffersons von einer großstadtlosen Demokratie nur in einer vorindustriellen Pioniergesellschaft geträumt werden konnte.

ZUR LAGE DER GEISTESWISSENSCHAFTEN IN DER INDUSTRIELLEN GESELLSCHAFT

VON HELMUTH PLESSNER

In den Diskussionen über die öffentliche Förderung der wissenschaftlichen Forschung, die in den letzten Jahren im Schatten der Kriegsverluste, in Deutschland auch der Emigrationsverluste nach 1933, und in Anbetracht der stark ansteigenden Kosten für die Forschung und den wissenschaftlichen Nachwuchs geführt werden, spielt auch die Frage nach der Zukunft der Geisteswissenschaften eine Rolle. Werden ihre Entfaltungsmöglichkeiten nicht durch die stets mehr Raum verlangenden Naturwissenschaften und ihre Anwendungsfächer in Technik und Medizin eingeschränkt werden? Darüber hinaus: ist ihnen der Zeitgeist noch günstig und sind sie selber zukunftsträchtig genug, eine desillusionierte Jugend zu begeistern? Stimmt etwa das Urteil Mitscherlichs, die Geisteswissenschaften seien weniger vom Erstickungstod als vom Tod aus Altersschwäche bedroht?