

Fordismus und Städtebau um 1930: „Auflösung“ oder „Auflockerung“ der Großstadt?

Gerhard Fehl

Der deutsche Städte- und Siedlungsbau zwischen Restaurations- und Fortschritts-Ideologie seit der Jahrhundertwende bis 1960 bildet den Hintergrund für diese Betrachtung. In diesem Zeitraum, als sich im Übergang von der Früh- zur Hoch-Industrialisierung eine neue Form von Stadt herausbildete, die geprägt war von industrieller Dezentralisierung, neuen Massen-Verkehrsmitteln (Straßen- und Vorortbahnen), der scharfen funktionalen und sozialen Entmischung, der City-Bildung und Suburbanisierung, suchte der Städtebau Antwort u. a. auf die drängende Frage nach der planmäßigen Anpassung von Stadt und Gesellschaft an die sichtbar werdenden Anforderungen der Hoch-Industrialisierung.

Die Suche erfolgte entlang zweier ideologischer Linien:

- der restaurativen Linie des „organischen Städtebaues“, die der sozial-darwinistischen Lehre der Organik verpflichtet war; auf ihr sollte mit differenzierter sozialer „Gliederung der Stadt“ und mit einer Gestaltung vorzugsweise nach dem Muster der Kleinstadt die wuchernde Masse von Stadt und Gesellschaft kontrolliert, gelenkt und eine „Neuordnung der Großstadt“ im Sinne ständischer oder völkischer Ordnung herbeigeführt werden; die Industrialisierung wurde zwar als unabweisbar angesehen, aber mit Skepsis aufgenommen; die Zukunft sollte folglich mit einem auf die Vergangenheit gerichteten Blick bewäl-

tigt werden. Diese Linie war in den 20er Jahren noch dominant, verlor aber mit der Auflösung des Bürgertums zunehmend an Bedeutung.

- der progressiven Linie, die sich nach ersten Anfängen u. a. bei Ebenezer Howard dann in den 20er Jahren – mangels anderer, die Industrialisierung befürwortender Lehren – auf den „Fordismus“ abstützte und damit in Konkurrenz trat zur restaurativen Linie. Diese fordistisch-progressive Linie soll hier untersucht werden.

1. Der „Fordismus“, die Lehre von Henry Ford von 1923

Henry Ford (1863–1947) brachte seinen Kleinwagen, das „T-Modell“, 1908 in Detroit erstmals heraus und produzierte es seit 1913 auf dem „Fließband“. Er setzte damit, in den Fußspuren von Frederick Taylor, aber über diesen hinausgehend, seine Gedanken zur industriellen Massenproduktion in die Tat um und zwang durch die von ihm erreichte Produktivitätssteigerung nicht nur die Konkurrenz auf den von ihm vorgezeichneten und nach ihm benannten Weg des seinerzeit fortgeschrittensten Kapitalismus: Bis 1940 hatte er die 1905 gegründete Ford Motor Company zum zweitgrößten Automobil-Produzenten der Welt emporgeführt und 28 Millionen Kleinwagen und 5 Millionen Traktoren produziert.

Seinen weit über das „Fließband“ hinausreichenden Grundgedanken faßte er 1928 zusammen: „Stellt eine Ware so gut und so billig her, wie es möglich ist, und zahlt so hohe Löhne, daß der Arbeiter das, was er erzeugt, auch selbst zu kaufen vermag; schaltet jede Verschwendung aus und spart vor allem das kostbarste Gut, die Zeit; laßt alle Arbeiten, die eine Maschine verrichten kann, von Maschinen und nicht von Menschen verrichten, da Menschenkraft zu wertvoll ist; erschließt immer neue künstliche Kraftquellen – und ihr müßt prosperieren.“ [11]

In seinem Buch „Mein Leben und Werk“ von 1923 [10], das in Deutschland bald als die „Bibel industriellen Fortschritts“ angesehen wurde, legte er seine technischen Grundsätze dar: Das Prinzip der Zeitersparnis durch „kurze Wege“ – so sollte das Werkstück zum Arbeiter kommen, nicht umgekehrt (Fließband); das Prinzip der „getrennten Spuren“, bei denen angeliefertes Material und Werkzeug sich nie kreuzen mit dem fertigen Produkt (Verkehrstrennung); das Prinzip der wissenschaftlichen Arbeitsteilung bei Produktion und Montage (Taylor); die Gleichförmigkeit der Produktionseinrichtungen auf hohem Niveau mit hellen Räumen, Sauberkeit am Arbeitsplatz, Sicherheit der Maschinen und genau nach Bedarf zugemessenen Arbeits-Raum – „aber auch nicht einen Quadratzentimeter mehr“; schließlich auch das Prinzip der extremen Gleichförmigkeit des Produktes, das nur in einem einzigen, gut durchdachten und solide gebauten Automodell für die „große Masse der Normalfamilien“ bestand. Der Grundsatz der „Dienstleistung des Herstellers“ wurde formuliert: Nicht nur die Produktion, sondern auch die Distribution, Verkauf und Reparatur, sollten in der Hand des Unternehmers zusammengefaßt sein und diesen in direkte Verbindung mit dem Verbraucher bringen.

In seiner Fabrik verwendete Ford überwiegend „angelehrte Arbeitskräfte“, die er in ihrer sozialen Stellung an hob; nur wenige Facharbeiter sollten die Aufsicht führen, die er gegenüber ihrem früheren sozialen Status absenkte (Taylor). Dieses nur flach hierarchisierte „Kollektiv“ wurde „von oben“ gelenkt: Techniker, Wissenschaftler und Unternehmer sollten die Führung und Leitung im Sinne des organisierten Zusammenwirkens aller Teile im technokratischen Sinne übernehmen.

Ford strebte für seine Autoproduktion folgende Ziele an: Steigerung der Produktivität der organisierten, kollektiven Arbeit; Gleichheit der Subjekte im Hinblick auf ihre industrielle Leistung: „Der gerechte Anteil für jeden“; Gleichheit der Subjekte im Hinblick auf die Befriedigung ihrer Lebensbedürfnisse: „Ein Mensch ist eben nur ein Mensch und braucht, um sich zu ernähren und es warm zu haben, die gleiche Menge von Nahrung und Kleidung, egal ob er reich oder arm ist. Und keiner kann sich gleichzeitig in mehr als einem Raum aufhalten.“ Ein Grundsatz, der für das Produkt ebenso galt wie für den Reproduktionsbereich: Für Ford spielte sowohl die „Gesundheitsvorsorge“ im Werk als auch die Reproduktion der Arbeitskraft am Wohnort eine maßgebliche Rolle; er sah sie in einem notwendigen „Mo-

ment der Muße: Erholung und Freizeit“. Hierzu hatte er als Farmerssohn seine eigenen Vorstellungen: So wandte er sich gegen die Bauern wegen ihrer „grenzenlosen Zeit- und Kraftverschwendung“ bei der Nahrungsmittelproduktion und führte „im Prozeß der Auflösung zentralisierter Industrie“ in einigen seiner neuen Fabriken (Northville und Flat Rock bei Detroit; Muscle Shoals am Tennessee River) die Zusammenführung von Industrie und Landwirtschaft ein, so daß „die Arbeiter zugleich Bauern sein können“; denn als Folge der nur saisonalen Anforderung der Landbearbeitung und durch seine Traktoren „wird man in Zukunft zur Landarbeit nur noch einen Bruchteil der Zeit brauchen, die heute erforderlich ist“.

Von der Fabrik ausgehend, ließ sich Fords Lehre als „Fordismus“ leicht auf die gesamte Gesellschaft übertragen, denn sie enthielt einige weitgespannte, gesamt-gesellschaftliche Momente [31]: Die völlig auf die Groß-Industrie eingestellte, fast „klassenlose“ Gesellschaft mit kollektiven Zügen ist darin ebenso angelegt wie das gesellschaftliche Prinzip der „Sozialpartnerschaft“, für die Ford das Stichwort gab: „Der fleißige Arbeiter ist der Partner des fleißigen Unternehmers.“ Auf diesem Grundsatz aufbauend, erteilte Ford der „trägerischen Lehre des Klassenkampfes“ als veralteter und die Produktion aufhaltender Form der Verteilung von Macht und Reichtum eine Absage und lehnte die Gewerkschaften als eigennützig ab; allerdings dürfte – gemäß protestantischer Ethik – der Unternehmer im Gegenzug die Gewinne auch nicht gänzlich in seine Tasche stecken, sondern müsse „den Überschuß, das gemeinsame Produkt seiner ganzen Organisation“ in einen „Arbeitsreservefonds“ einbringen, der der „Allgemeinheit zugute kommt“. Ford verhielt auf dieser Grundlage Prosperität für alle, Konsum für alle: „Die Erde produziert und ist imstande, genug zu produzieren, um jedem einen anständigen Lebensunterhalt zu gewähren“; um daran teilzuhaben, müsse allerdings jeder die frühindustrielle Form des Sparens aufgeben: „Verbrauch ist positiv, aktiv, lebensspendend... Verbrauch erhöht die Summe alles Guten.“

Die Umformung der bürgerlich-frühindustriellen Gesellschaft in die von der industriellen Massenproduktion geprägte nivellierte Industrie-Gesellschaft als einer „Leistungs- und Konsum-Gesellschaft“ [22] sollte auf Fords Weg ohne radikalen Umbruch von innen heraus, gleichsam sanft, aus der Neuorganisation von Industrie und von industrieller Arbeit erfolgen; sie stand 1928 unter Fords großer Verheißung: „Wir leben in dem großen Zeitalter der Umwandlung des Lebenskampfes in den Lebensgenuß.“

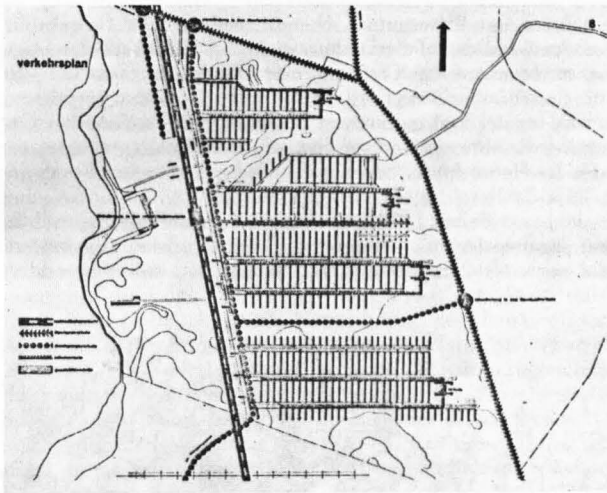
2. Fords Vorstellung von der „Auflösung“ der Städte

Ford skizzierte eine Siedlungsform, die sich bei konsequenter Befolgung seiner Lehre einstelle und in mancherlei Hinsicht Ähnlichkeiten mit Howards Gartenstadt hatte; sie ginge hervor aus der „Dezentralisierung der Industrie“ und dem breitgestreuten Besitz des privaten Autos als neuem Massenverkehrsmittel in Arbeiterhand und führe zur „Auflösung“ der Städte in eine weit verstreute Besiedlung: „Die Großstadt hatte ihre bestimmte Aufgabe zu erfüllen: die Großstadt ist in Wahrheit ein hilfloses Ungeheuer... sie hat etwas Drohendes, Ungezähmtes, und nur 50 Kilometer von ihrem Toben entfernt leben glückliche und zufriedene Dörfer.“ In seinen Augen würde man also „keine Stadt, falls sie unterginge, genau nach dem gleichen Plan wieder aufbauen“, sondern sie nach neuem Plan dezentralisieren. Wo nämlich die „Industrie im Prozeß der Dezentralisierung“ sich aufs Land verlagerte, da mußte ihr die Arbeiterschaft folgen. Für Ford gehörten Arbeitsort und Wohnort zusammen; allerdings verschoben sich die Dimensionen dank der Tatsache, „daß jeder Arbeiter selbstverständlich in der Lage ist, im Automobil zur Fabrik zu fahren“ und in erträglichen 20 Minuten einen Weg von 20 km zurückzulegen. In dieser Entfernung sollte seines Erachtens dort bei den „zufriedenen Dörfern“ und auf billigem Bauland die Gelegenheit sein, „eine Verknüpfung von Landwirtschaft und Industrie ohne alle nachteiligen Begleitumstände der Übervölkerung herbeizuführen... Die Arbeiter werden dort neben ihrer Fabrikätigkeit noch Gartenland und Äcker bebauen... Wenn wir uns dann in kleinere Gemeinwesen auflösen, in denen der Lebensstandard weniger hochgeschraubt ist, und die Produkte von Feld und Garten ohne die unnütze Verteuerung zahlreicher Zwischenhändler zu haben sind, wird es nur wenig Armut und Unzufriedenheit geben.“

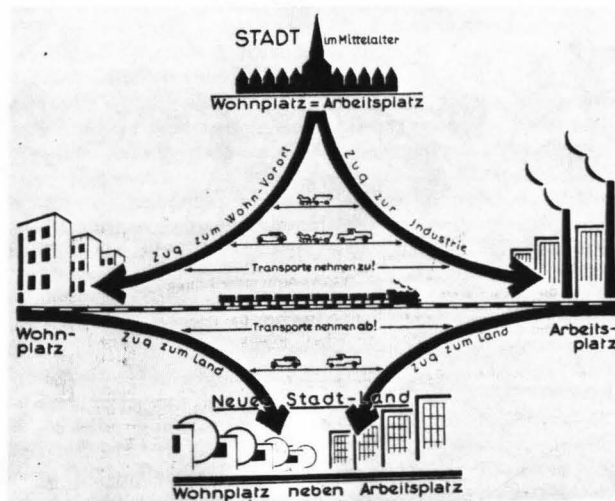
Ein arkadischer Traum, der in Amerika hinter Fords Rücken in aller Trivialität auf privat-spekulativer Grundlage seine Verwirklichung fand: in „Suburbia“.

3. Die Übernahme des Fordismus als Fortschrittslehre in Deutschland ab 1925

Der Fordismus wurde nicht nur von aufgeschlossenen Unternehmern, sondern wegen seiner drei Verheißungen – „Sozialpartnerschaft“, „Produktivitätssteigerung“, „Lebensgenuß“ – auch von Gesellschafts-Reformern aus dem aufgeklärt-liberalen Bürgertum als Fortschrittslehre aufgegriffen; diese erkannten darin die Perspektive, die überfälligen Anpassungen der überwiegend restaurativ gesinnten und der weiteren Industrialisierung skeptisch, ja feindlich gegenüberstehenden Gesellschaft der Weimarer Zeit beschleunigt herbeizuführen; auch schien sich auf diesem Wege eines „weißen Sozialismus“ [20] der stets drohende gesellschaftliche Umbruch, der „rote Sozialismus“, abwenden zu lassen. Zudem sprach der technokratische Grundzug des Fordismus jene Mitglieder des Bürgertums an, die als technische Fachleute mit Reformvorhaben befaßt waren; sie sahen darin u. a. einen Weg, sich weiterhin als Volkserzieher und als die Konstrukteure der neuen hoch-industriellen Gesellschaft hervorzutun und so ihre tonangebende Position nachhaltig abzusichern.



1 Übersichtplan über eine der beiden Alternativen zur „Genossenschaftsstadt“ bei Berlin von Walter Gropius von 1930.
Aus: Zentralblatt der Bauverwaltung 1930, S. 235



2 „Entwicklungsschema der Stadtwirtschaft vom mittelalterlichen Nahverkehr und Direktverkehr zum großstädtischen Fernraum- und Zwischenhandelsverkehr. Die überflüssigen Transportwege wachsen mit der freiwirtschaftlichen Wirt-Warr-Wirtschaft. Die Planwirtschaft muß Nahräumlichkeiten schaffen und den Wohnplatz neben den Arbeitsplatz legen.“ Dieses Diagramm von Martin Wagner war Grundlage für sein „Stadt-Land“.
Aus: M. Wagner: Städtebau als Wirtschaftsbaue... 1932

Der Fordismus wurde aber auch von der Sozialdemokratie als Lehre vom friedlichen Weg in die „Sozialpartnerschaft“ und die zukünftige „Arbeitnehmergesellschaft“ [22] aufgegriffen, obwohl sich Ford doch deutlich gegen die Gewerkschaften ausgesprochen hatte. Er schien dennoch begehbar, da er, von Tucholsky 1927 als „Fordschritt“ bespöttelt [22], zeitweise sogar dem industriellen Aufbau im nachrevolutionären Rußland zugrundegelegt wurde: So hatte Lenin schon 1918 eine Lanze für den Taylorismus gebrochen, indem er ihn „als das letzte Wort des Kapitalismus“ bezeichnete und für den industriellen Aufbau des neuen Rußland empfahl: „Wir müssen in Rußland die Lehre des Taylor-Systems verbreiten, es systematisch erpoben und es für unsere Zwecke anpassen“ (zit. Maier 1970). So konnte dann Wladimir Majakowski, der Dichter der russischen Revolution, 1926 vor seiner Amerika-Reise anmerken: „Fords Buch war 1923 in Leningrad erschienen; Fordismus war das populärste Fachwort im Munde der Arbeitsorganisatoren; von den Fordwerken spricht man geradezu wie von einer Sache, die man völlig unverändert in die sozialistische Produktion verpflanzen könnte“; nach dem Besuch der Fordwerke stellte Majakowski fest: „Das Ford-System macht die Arbeiter impotent.“

In Deutschland wurde die Fordsche Lehre breit aufgegriffen und fand ihre eindringliche Verstärkung durch Film und Literatur: Fritz Langs Film „Metropolis“ ist pathetische, Charly Chaplins Film „Moderne Zeiten“ ironische Illustration zu Fords Buch; Bert Brecht war anfangs begeisterter Anhänger des „Amerikanismus“, und Aldous Huxleys „Schöne neue Welt“ beruht auf einem fortgeschrittenen Fordismus.

Mit der Weltwirtschaftskrise geriet der Fordismus 1930 zunächst in Mißkredit; aber anders als in Frankreich [30] wurde er gerade in Deutschland dennoch weiterhin gepflegt – angespornt u. a. von Fords Buch von 1931: „Und trotzdem Vorwärts“ [12]. So sind u. a. die vom sogenannten „linken Flügel“ der Nationalsozialisten in der Deutschen Arbeitsfront (DAF) als der Nachfolge-Organisation der Gewerkschaften weiterentwickelten Konzepte eines nationalsozialistischen „vorbildlichen Sozialstaates“ [5] und „Schönheit der Arbeit“ [26] ebenso sehr vom Fordismus mitgeprägt wie Gottfried Feders „Die neue Stadt“ [7] von 1939 und Ernst Neuferts Überlegungen zur industriellen Bauproduktion von 1945 (Harlander/Fehl 1986) [37].

4. Fordistischer Siedlungsbau in Deutschland ab 1925

Viele vom „sozialen Aufbruch“ mitbewegte Architekten und Städteplaner fühlten sich in den zwanziger Jahren vom Fordismus angesprochen [10], wobei Le Corbusier in Paris eine wichtige Vorreiter-Rolle spielte [30]. Vieles kam 1925 zusammen und ließ sie den Fordschen Weg als einen Weg in die industrielle Zukunft einschlagen: die neue Aufgabe des aus der Hauszinssteuer finanzierten Massen-Wohnungsbaues, die Untauglichkeit der alten Vorbilder (Kleinstadt und Kleinsiedlung), die lange und mühevoll Suche nach neuer Form, Technik und Material, die bereits angelaufene Taylorisierung im Bauwesen (Normung und Typisierung seit dem 1. Weltkrieg), die neue Hinwendung zu sozialen Aufgaben, die Begeisterung für die Maschine als neues Vorbild. So war etwa die Gründungserklärung der maßgeblichen internationalen Architektenvereinigung CIAM [1], die 1928 in La Sarraz bei Genf zusammengetreten war, durchtränkt vom Fordismus. Und Siegfried Giedions Werbe-Buch für ein „Befreites Wohnen“ [14] von 1929 ist ein Loblied auf einen in den Wohnungsbau übertragenen Fordismus. Gar manches, was den Architekten und Städtebauern der ausgehenden zwanziger und der ersten dreißiger Jahre als „sozialistisch“ beigemessen wurde, war schlichtweg nur „fordistisch“.

Dabei war ihr Vorhaben überaus anspruchsvoll, denn sie gedachten Fords Grundsätze für die moderne Fabrik auf den Wohnungs- und Siedlungsbau, ja auf den Alltag in den neuen Groß-Siedlungen zu übertragen mit dem Ansinnen: „Neues Bauen setzt voraus ein neues Wohnen – neues Wohnen aber setzt voraus den neuen Menschen“ [3]. Allerdings waren die ihnen von den „alten Menschen“ in den Weg gestellten Widerstände unerwartet groß; auch erwies sich die Umsetzung in Architektur und Siedlungsbau als überaus schwierig. Nachdem sich 1925 u. a. Ernst May und Martin Wagner in der „Amerikanischen Bauwirtschaft“ [47] umgesehen hatten und dann für das „neue Bauen“ die Rolle von

Agenten des Fordismus spielten, vollzog sich die Umsetzung im Siedlungsbau in mehreren Stufen:

- Um 1925 erste Bemühungen um eine fordistische Produktion von *Bauteilen*, aufbauend auf vorausgegangenen Normierungen und Typisierungen (DIN-Norm seit 1918);
 - ab 1926 die „Groß-Siedlung“ [48] als Versuch der Übertragung fordistischer Grundsätze auf die *Baustelle* (z. B. Hufeisensiedlung in Berlin); gleichzeitig Übertragung von fordistischen Grundsätzen auf die innere Organisation von Wohnung und Siedlung (u. a. Frankfurter Küche) – und damit auf den Lebensablauf der Bewohner [46];
 - ab 1927 die Übertragung fordistischer Grundsätze in den *Siedlungsgrundriß*: Zeilenbau als Kranbahn-Architektur (u. a. Dessau-Toerten, Frankfurt-Praunheim III); ferner die fordistische „Wohnung für das Existenz-Minimum“.
- „Ein Haus wie ein Auto“ [4] gebaut, mochte ebenso angehen wie eine als rationalisierte Baustelle angelegte Siedlung. Problematisch wurde die Umsetzung fordistischer Grundsätze erst, als es um die Stadt als Ganzes ging.

5. Auf der Suche nach der fordistischen Stadt: „Auflockerung“ der Großstadt durch „Trabanten“

Unter vom Fordismus bewegten Architekten und Städtebauern bestand, ähnlich wie unter restaurativen Organikern, Einigkeit darüber, daß die alte Großstadt schnellstens zu überwinden war. Strittig war nur, was an ihre Stelle treten sollte: „Auflösung“ in eine völlig neue Form, wie es Ebenezer Howard 1902 [25] und Bruno Taut [43], [44] 1920 vorgeschlagen und auch Henry Ford vorausgesehen hatten? Oder „Auflockerung“ im Sinne der Beibehaltung und gleichzeitigen „Gliederung“ mit dem Ziel der Leistungssteigerung? Dieser Streit zog sich auch durch das Lager der Fordisten, insbesondere im CIAM, als es ab 1930 um die „funktionelle Stadt“ ging [34].

Als Muster zukünftiger Großstadt-Gliederung stand lediglich die alte, in Deutschland von May schon 1922 vorgestellte „Trabantenstadt“, zur Verfügung, die inzwischen auch von restaurativer Seite befürwortet und als „organisch“ erachtet wurde. May hatte damit in Frankfurt weitergearbeitet [8] und sie angereichert durch eine fordistisch organisierte Bauproduktion mit „kollektivistischer Unterbringung des Menschen ... ähnlich den Bienenwaben“ [34].

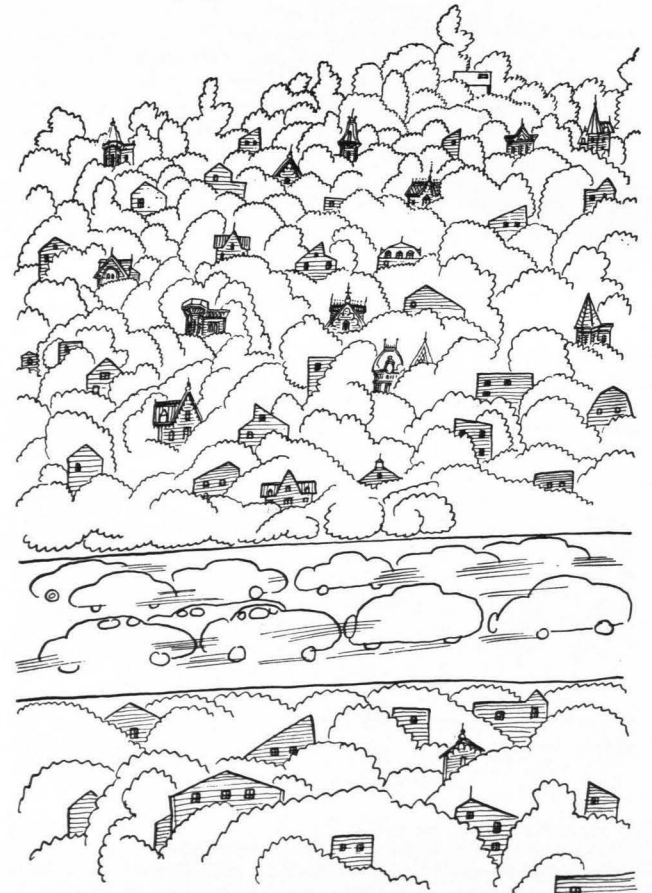
Das Grundmodell einer nach fordistischen Grundsätzen gestalteten „Trabantenstadt“ legte jedoch erst Walter Gropius 1930 für die „Genossenschaftsstadt“ bei Berlin vor; er erarbeitete für diese Trabantenstadt mit 20000 Einwohnern an einer Bahnlinie nach Berlin zwei Alternativen für zwei verschiedene Gelände; dabei griff er wahrscheinlich auf Ludwig Hilberseimers Vorüberlegungen zu einer fordistischen Trabantenstadt zurück [42].

In beiden Entwürfen sind „fordistische Grundsätze“ als Gestaltungselemente auf den Siedlungsbau übertragen: Vorbild ist nicht mehr die auf ihre Stadtkrone in der Mitte ausgerichtete Kleinstadt, sondern die moderne Fabrikanlage. So ist der „Trabant“ als Rechteck einseitig angelagert an die Eisenbahnstrecke. Die funktionale Ordnung geht aus von Fords Prinzipien der „kurzen Wege“ und der „getrennten Spuren“. Ausgerichtet auf den Bahnhof, greift Gropius dennoch als einer der ersten das neue Verkehrsmittel „Privatauto“ im gemeinnützigen Siedlungsbau auf und schafft Vorsorge für Fahr-Verkehr und Parken. In den Wohngebieten ist die Analogie zur fordistischen Fabrik besonders deutlich zu erkennen: Ein System langer gerader Stichstraßen (Förderbänder), mit Funktionstrennung von Fußgänger- und Fahr-Verkehr (getrennte, parallel geführte Produktionswege für Monteur und Produkt) und längs angeordneten Parkplätzen (Zwischenlagerung von Teilen); die Wohnhäuser sind als serielles Produkt und als „Wohnmaschinen“ zwischen die Straßen (Förderbänder) gestellt. Der Grundsatz der nivellierten Bedürfnis-Befriedigung und der Einheitlichkeit des Produktes (Wohnung, Haus) ist streng eingehalten.

Gropius zog sich nach der Abgabe der Entwürfe zurück; die „Genossenschaftsstadt“ fand keine nachdrückliche Unterstützung [45] und scheiterte im Strudel der Wirtschaftskrise. Der Typus von fordistischem „Trabant“ indes wurde in der Folge weiterentwickelt u. a. von Hilberseimer ab 1931 und von Otto Ernst Schweizer ab 1932 [40]; er ging auch ein in nationalsozialistische

Neuordnungspläne für Großstädte: so in Hans B. Reichows Plan für Groß-Stettin von 1940 [38] und in Schweitzers Plan für Groß-Karlsruhe von 1943 [41]. Das Nachkriegs-Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“, 1944 in Berlin an der Akademie für Städtebau abgefaßt und 1957 von Göderitz/Rainer/Hoffmann veröffentlicht, griff deutlich darauf zurück [15].

Es sind vor allem zwei Punkte, die Kritik herausfordern: So läßt der fordistische Trabant von Gropius und den Nachfolgern das wesentliche Moment von Ford außer acht: Die Motorisierung und das private Auto als neues Massenverkehrsmittel, welches erst eine „Auflösung“ der Großstadt technisch ermöglichte; die bestehenden materiellen Bedingungen des in dieser Hinsicht relativ rückständigen Deutschland, insbesondere die geringe private Motorisierung und die starken Nahverkehrs- und Straßenbahnen, ließen eine solche „Auflösung“ nicht nur völlig unmöglich erscheinen, sie wurde auch mit Blick auf Los Angeles [17] entschieden abgelehnt: Die Großstadt sollte nach überwiegender Meinung des CIAM 1930 [2], [16] „aufgelockert“, nicht aber „aufgelöst“ werden. Noch lange blieb der öffentliche Nahverkehr im Verein mit der Dezentralisierung der Industrie und der Zentralisierung der City bestimmend für die Stadtentwicklung mittels „Trabanten“; alle Hinweise auf das private Auto zeigen bis etwa 1960 nur Unverständnis und Abwehr: Es befördere die Nivellierung in der räumlichen Verteilung, die als „sozialistische Gleichmacherei“ verabscheut wurde, und es bedrohe die erwünschte Gliederung des „Stadtkörpers“. So ist auch in Gropius' Entwürfen das Privatauto noch ein Spielzeug der Gestaltung, ohne Auswirkung auf die Stadtentwicklung: Es ist berücksichtigt, aber nicht mit allen Konsequenzen ernstgenommen. Gropius hatte bestenfalls einen „Fordschritt“ in der Gestaltung erreicht. So wird bei der Verbindung von „Trabant“ und fordistischer Gestaltung die überwiegend von restaurativen Zielen geprägte „organische Neuordnung“ der Großstadt keineswegs in Frage gestellt; ja die Beschränkung auf das Stadt-Design in fordistischer Analogie zur Fabrik läßt die restaurative Grundhaltung im Rahmen der anvisierten „Auflockerung“ der Großstadt, die bestenfalls noch als „pragmatisch“ zu bezeichnen wäre, besonders



5 Karrikatur von Saul Steinberg von 1950 zur „Auflösung“ der amerikanischen Stadt in ein „Suburbia“.
Aus: Baukunst und Werkform 1955

scharf hervortreten: Die kollektivierte Massen der Arbeitnehmer sollten in ihrer „Groß-Siedlung als Reproduktionsmaschine“ vom Rest der Stadt sorgfältig abgegliedert sein, sollten sich nicht länger als Proletarier, sondern als die „neuen Menschen“ fühlen; sollten dennoch für den zentralen Arbeitsmarkt rationell verfügbar sein.

6. Auf der Suche nach der fordistischen Stadt: Die „Auflösung“ der Großstadt in die Bandstadt

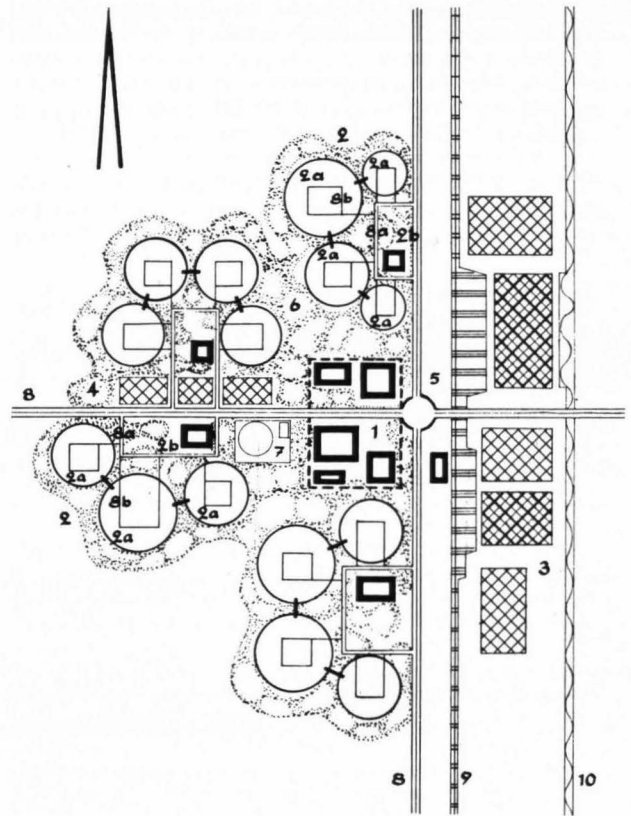
Im Lager der Fordisten entwickelte sich um 1930 aber auch die Vorstellung von Stadt als „volkswirtschaftlichem Betrieb, der ähnlich funktioniert wie eine Fabrik (Forbat, [20]). In diesem Sinne forderte Martin Wagner 1932, in der tiefsten Wirtschaftskrise, „Städtebau als Wirtschaftsbau“ und „neue Städte nach der Idee der vollendeten Maschine! ... Neue Städte des totalen Fortschritts“, in denen „das Leben der Bewohner auf den Dauerlauf, auf den Gleichlauf und auf den schnellen und billigen Lauf der Maschinen eingestellt sein wird“. [50]

Er hatte Fords Bücher genau studiert und sah in der Wirtschaftskrise endlich das Ende der liberalen „Wirr-Warr-Wirtschaft“ gekommen und damit die Gelegenheit zur „Auflösung“ der Großstadt in eine völlig neue, von der Industrie bestimmte fordistische Siedlungsstruktur, die er in bewußter Anlehnung an Howards „town-country“ 1932 „Stadt-Land“ nannte. Er ging bei deren Anlage von einer fabrikmäßigen Organisation des gesamten Lebens und einer vollständigen Kollektivierung aus [51]. Vor allem sollte das unwirtschaftliche Hin und Her des Personen- und Gütertransports, die unnötig langen Wege in der Großstadt aufgehoben und die der „funktionellen Stadt“ zugrundegelegte „Trennung der Funktionen von Wohnen und Arbeiten“ endlich überwunden werden. In seinem „Stadt-Land“ sollten in Siedlungseinheiten von 50000 Einwohnern Wohnplatz und Arbeitsplatz wieder dicht beieinander liegen; es sollte als industrielle „Bandstadt“ angelegt sein, durchzogen von einer „Schwebbahn mit leichten Metallwagen“, die „am laufenden Band herauf- und herunterfährt“ und die „Dörfer“ als neue Form der „Dorfstraße“ miteinander verbindet. Keine „Neuordnung“ der alten Großstadt also, sondern der Aufbau nach völlig neuem Plan: „Städtebau als Lebensbau“. Mit der Auflösung der Großstadt würde zugleich die Herrschaft der Stadt über das Land aufgelöst, denn in seinem neu entstehenden „Stadt-Land“ würde auch der Industrie-Arbeiter gleichzeitig als Bauer tätig sein können. Auf diese Weise und durch die begrenzte Größe jeder Siedlungseinheit sei gesichert, daß jede Stadteinheit „ihr eigenes Raumleben hat, weil sie noch ihren Nahrungsraum im engsten Umkreis zur Entwicklung und Blüte bringen kann, weil in ihr Stadt und Land zu einer gefühlsmäßigen wie ökonomischen Einheit wird, weil die vollendete Maschine größere Einheiten nicht benötigt und alle Ballungen sogar fürchten muß, weil die Streuung und die Verteilung des Lebens alles Wirtschaften dynamischer macht...“, und organischer ist. Diese Stadt wird sich nach dem Verkehr formen.“

Aber auch Wagner war blind gegenüber dem Massen-Verkehr im Ford-Auto; auch er konnte sich eine ungliederte Stadt nicht vorstellen, sondern dachte ebenfalls an einen von oben vorgegebenen „organischen Aufbau“. So blieb sein „Stadt-Land“ ein Zwitter zwischen Organik und Fordismus, blieb technische Utopie. Im übrigen stellte er sich mit dieser Vorstellung der „Auflösung“ der Großstadt in scharfen Gegensatz zu den Architekten im CIAM, wurde Außenseiter der Moderne und geriet in die Nähe restaurativer Städtebauer wie Gustav Langen, die zur gleichen Zeit über das Ende des „Export-Industrialismus“ und eine „Re-Agrarisierung“ Deutschlands nachdachten [23], [9].

Dabei wußte Wagner, daß sich sein Idealbild einer in eine Bandstadt „aufgelösten“ Besiedlung weder in der bestehenden Wirtschaftsordnung noch im eng besiedelten Deutschland verwirklichen ließ, sondern einer „Planwirtschaft“ und weiter Räume bedurfte. Mit Interesse verfolgten also er und andere Fordisten [28], [29], wie deutsche Städtebauer ab 1930 in Rußland die Gelegenheit erhielten, ihre Stadt-Konzepte weiterzuentwickeln und auch industrielle Bandstädte zu bauen [35], [24], [13]. Der Konflikt zwischen den Vertretern des Fordismus wiederholte sich allerdings 1932 anlässlich der Planung für Groß-Moskau, wo u. a. Kurt Meyer mit seinen bandförmigen „Industriekombinaten“ und Ernst May mit seiner „Trabantenstadt“ [33] hart aufeinanderstie-

Ben und May bescheinigt wurde, daß sein Trabanten-Konzept nicht in die neue Welt des Sozialismus passe [13], [27]. Das Konzept der industriellen Bandstadt [36] wurde seither mit sozialistischem Städtebau gleichgesetzt [6] und war damit in Deutschland, später auch in der Bundesrepublik, ideologisch schwer belastet.



4 Das in der Bundesrepublik ist etwa 1960 vorherrschende städtebauliche Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“, das der wild wuchernden „Suburbanisierung“ als restaurative Ordnungsvorstellung entgegengestellt wurde.

Aus: Göderitz/Rainer/Hoffmann: Die gegliederte und aufgelockerte Stadt... 1957

1. City, Verwaltung, Geschäfte
2. Nachbarschaft, 2a Wohnbereich, 2b Nachbarschaftsschwerpunkt
3. Industrie und Gewerbe
4. Kleingewerbe zwischen Nachbarschaft und Hauptverkehrsstraße
5. Hauptverkehrsknoten
6. Erholungsflächen und Grünverbindungen
7. Sportgebiet
8. Hauptverkehrsstraße, 8a Sammelstraße, 8b Anliegerstraße
9. Eisenbahn
10. Schiffahrtskanal

7. Einige Schlußfolgerungen

- Ford war ausgegangen von einer Veränderung der Produktion und Distribution in seinen Fabriken; dies sollte auf die Gesellschaft im Sinne der Umformung der früh-industriellen in die hoch-industrielle Konsum- und Leistungsgesellschaft wirken; die Folge wäre eine Veränderung der Siedlungsstruktur, eine „Auflösung“ der Großstädte;
- demgegenüber gingen deutsche Städtebauer den ihnen traditionell vorgezeichneten Weg, der aus der starken Position des institutionalisierten Städtebaues und seiner Befrachtung mit erzieherisch-gesellschaftsreformerischen Aufgaben hervorging: Sie suchten eine Veränderung der Gesellschaft durch eine Veränderung der Stadtform herbeizuführen; also durch Anpassung der Stadt an die Anforderungen der Industrialisierung den „neuen Menschen“ zu formen;
- der deutsche Städtebau war zudem zu sehr in die restaurativ-bürgerliche Vorstellung einer „organischen Ordnung“ verweben, als daß sich selbst seine progressiveren Vorkämpfer eine „Auflösung“ der Großstadt in eine neue Siedlungsstruktur hätten vorstellen können;

- auf Grund solcher Gebundenheit kämpfte der deutsche Städtebau sowohl mit restaurativ-kleinstädtischen als auch mit progressiv-fordistischen Formvorstellungen bis in die frühen 60er Jahre hinein – zumindest in der Bundesrepublik – einen verlorenen Kampf gegen die sich im Zuge der Hoch-Industrialisierung durchsetzende „Auflösung“ der Großstädte in die „Suburbanisierung“;
- die im Schoße der Zeit angelegten, mit der Industrialisierung verbundenen Entwicklungen sind gerade für den Städtebauer, der für die Zukunft planen soll, aus zeitgenössischer Sicht verwirrend und kaum zu erkennen [49], [50]; seine Sicht der sich anbahnenden Entwicklung wird nämlich maßgeblich geprägt von älteren Vorstellungen, von der herrschenden Sicht, von dem Drang nach Zustimmung. Darin aber besteht u. a. die gewichtige Last der Geschichte, die stets auf der Gegenwart ruht.

Literatur

- [1] CIAM: Erklärung von Le Sarraz vom Juni 1928. – Nachdruck. – In: Conrads, U.: *Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts.* – Berlin/Frankfurt, 1964. – S. 105–106
- [2] CIAM: Rationelle Bebauungsweisen – Ergebnisse des 3. Internationalen Kongresses für Neues Bauen in Brüssel 1950. – Frankfurt/M., 1951
- [3] Behne, A.: *Neues Wohnen, Neues Bauen.* – Leipzig, 1950
- [4] Le Corbusier: *Ausblick auf eine Architektur.* – Paris, 1922
- [5] Deutsche Arbeitsfront (DAF): *Denkschrift – Die sozialen Aufgaben nach dem Kriege.* – In: *Jahrbuch der DAF 1940/41.* – Berlin, 1941
- [6] Ehlgötz, H.: *Bandstadt; Stichwort.* – In: *Wasmuths Lexikon der Baukunst; Bd. V.* – Berlin, 1957. – S. 56
- [7] Feder, G.: *Die neue Stadt.* – Berlin, 1959
- [8] Fehl, G.: *Der Verlust der „grünen Mitte“ – Ein Blick auf das Frankfurter „Niddatal-Projekt“ von 1927.* – In: *Bauwelt.* – Berlin (West) 77 (1986) 48. – S. 1876–1885 (*Stadtbauwelt* 92)
- [9] Fehl, G.: *Gardencity against Suburbia: Concepts of Re-organisation of Town and Country until War II in Germany.* – In: Ward (Ed.), St.: *The Gardencity – Tradition Re-examined; bevorstehend.* – London, 1990
- [10] Ford, H.: *Mein Leben und Werk.* – Leipzig, 1925
- [11] Ford, H.: *Das große Heute, das größere Morgen.* – Leipzig, 1928
- [12] Ford, H.: *Und trotzdem Vorwärts.* – Leipzig, 1951
- [13] Gantner, J.: *Das Problem Groß-Moskau.* – In: *die neue stadt* (1952). – S. 224–228
- [14] Giedion, S.: *Befreites Wohnen: Licht, Luft, Öffnung.* – Zürich, 1929
- [15] Goederitz, J.; Rainer, R.; Hoffmann, H.: *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt.* – Tübingen, 1957
- [16] Gropius, W.: *Flach-, Mittel- oder Hochbau?* – In: *das neue frankfurt* 5 (1951) 2. – S. 22–54 (Vortrag auf dem 3. CIAM-Kongreß in Brüssel vom November 1950)
- [17] Gropius, W.: *Groß-Siedlungen.* – In: *Zentralblatt der Bauverwaltung.* – Berlin 50 (1950). – S. 253–240
- [18] Hilberseimer, L.: *Flachbau und Stadtbau.* – In: *Zentralblatt der Bauverwaltung.* – Berlin 51 (1951) Dez.
- [19] Hilberseimer, L.: *Entfaltung einer Planungs-idee.* – Berlin/Frankfurt, Wien 1965 (*Bauwelt-fundamente* Bd. 6)
- [20] Hilpert, T.: *Die funktionelle Stadt – Le Corbusiers Stadtvision.* – Braunschweig, 1978
- [21] Hilpert, T. (Hrsg.): *Le Corbusiers „Charta von Athen“.* – Texte und Dokumente. – Braunschweig, 1984
- [22] Hirsch, J.; Roth, R.: *Das neue Gesicht des Kapitalismus.* – Hamburg, 1986
- [23] Hoffacker, H. W.: *Entstehung der Raumplanung, konservative Gesellschaftsreform und das Ruhrgebiet 1918–1955.* – Essen, 1989
- [24] Hopmann, E.: *Städtebau in der U.D.S.S.R.* – In: *Die Form.* – Berlin 7 (1952). – S. 152–155
- [25] Howard, E.: *Garden-Cities of To-Morrow.* – London, 1902
- [26] von Hübbenet, A.: *Das Taschenbuch Schönheit der Arbeit.* – Berlin, 1958
- [27] Kreis, B.: *Moskau 1917–1955. – Vom Wohnungsbau zum Städtebau.* – Düsseldorf, 1985
- [28] Maechler, M.: *Town Development in Soviet Russia.* – In: *Journal of Town Planning Institute.* – 18 (1952) 4
- [29] Maechler, M.: *Über Städtegründungen in Sowjetrußland.* – In: *Deutsche Bauzeitung.* – 66 (1952) 40
- [30] MacLeod, M.: *„Architecture or Revolution“: Taylorism, Technocracy and Social Change.* – In: *Art Journal* (1983). – S. 152–147
- [31] Maier, Ch. S.: *Between Taylorism and Technocracy in Europe: Ideology and Vision of Industrial Productivity in the 1920s.* – In: *Journal of Contemporary History.* – 5 (1970). – S. 27–61
- [32] Majakowsky, W.: *Amerika (1926).* – In: *W. Majakowski: Her mit dem schönen Leben.* – Frankfurt, 1982. – S. 98–123
- [33] May, E.: *Stadterweiterung mittels Trabanten.* – In: *Der Städtebau.* – Berlin 19 (1922/25). – S. 51–55
- [34] May, E.: *Fünf Jahre Wohnungsbautätigkeit in Frankfurt am Main.* – In: *das neue frankfurt.* – 4 (1950) 2/5. – S. 21–70; 4 (1950) 4/5. – S. 77–152
- [35] May, E.: *Der Bau neuer Städte in der UdSSR.* – In: *das neue frankfurt.* – 5 (1951) 7. – S. 117–154
- [36] Miljutin, N. A.: *Sotsgorod – The Problem of Building Socialist Cities.* – Moskau, 1950
- [37] Neufert, E.: *Bauordnungslehre.* – Berlin, 1945
- [38] Reichow, H. (Bernhard): *Gedanken zur städtebaulichen Entwicklung des Groß-Stettiner Raumes.* – Stettin, 1940
- [39] Riezler, W.: *Ford.* – In: *Die Form.* – Berlin 1 (1925). – S. 205–204
- [40] Schweizer, O. E.: *Über die Grundlagen des architektonischen Schaffens.* – Karlsruhe, 1955
- [41] Schweizer, O. E.: *Zur städtebaulichen Neuordnung von Karlsruhe.* – Karlsruhe, 1948 (Planung von 1945)
- [42] Spaeth, D.: *Ludwig Hilberseimers Settlement Unit – Organism and Application.* – In: *Pommer, R.; Spaeth, D., u. a. (Hrsg.): In: The Shadows of Mies. Ludwig Hilberseimer – Architekt, Organizer, Urban Planner.* – Chicago, 1988. – S. 57 ff.
- [43] Taut, B.: *Die Stadtkrone.* – Jena, 1920
- [44] Taut, B.: *Die Auflösung der Städte.* – Jena, 1920
- [45] Uhlig, G.: *Stadtplanung in der Weimarer Republik: Sozialistische Reformaspekte.* – In: *Neue Gesellschaft für Bildende Kunst (Hrsg.): Wem gehört die Welt – Kunst und Gesellschaft in der Weimarer Republik.* – Berlin, 1977. – S. 50–72
- [46] Uhlig, G.: *Kollektivmodell „Einküchenhaus“.* – Gießen, 1981
- [47] Wagner, M.: *Amerikanische Bauwirtschaft.* – Berlin, 1925
- [48] Wagner, M.: *Groß-Siedlungen, der Weg zur Rationalisierung des Wohnungsbaus.* – In: *Wohnungswirtschaft.* – 5 (1926) 11. – S. 81–114
- [49] Wagner, M.: *Sterbende Städte? Oder planwirtschaftlicher Städtebau?* – In: *die neue stadt* (1952) Mai. – S. 52–59
- [50] Wagner, M.: *Städtebau als Wirtschafts- und Lebensbau.* – In: *die neue stadt* (1952) November. – S. 162–178
- [51] Wagner, M.: *Die neue Stadt im neuen Land.* – Berlin, 1954