

Martin Höppl/ München

Verdichtung und Verflüssigung des Raumes.

Bewegungen in der Großstadt vom „fin de siècle“ bis heute

Vor ungefähr 100 Jahren erreichte die gründerzeitliche Großstadt in der Ausgestaltung von öffentlichen Räumen und Platzanlagen ihren kunstvollen Höhepunkt. Es ist an der Zeit historisch-kritische Rückschau zu halten auf diese Adoleszenzphase der europäischen Stadt vor dem Zeitalter der Weltkriege, als sich Knotenpunkte und Zonen der ‚Verdichtung‘ im urbanen Gelfecht auskristallisierten – gleichsam wie Synapsen im menschlichen Gehirn. Was ist von diesen urbanen Qualitäten geblieben, in unserer von Transit und Mobilität, von automobiler Dynamik und virtueller Raumeignung geprägten Zeit? Welchen Weg nehmen unsere Städte? Und welche Wege nehmen wir zukünftig in ihnen und durch sie?

Bei den semantisch aufgeladenen Verdichtungsstellen der kaiserzeitlichen Städte, den Promenaden und Plätzen, den Denkmälern und Monumentalbauten, handelt es sich um Konstruktionen der Geschichte, um entworfene Selbstbilder und manifestierte Wunschvorstellungen, die uns meist fremd geworden sind und daher vielerorts missverstanden werden. Die großen Metropolen der Welt, aber auch unzählige Provinzstädte haben in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ihr unverwechselbares Gesicht ausgeprägt. Für die Imagebildung der Stadtgemeinden im internationalen Wettstreit spielte die Ausgestaltung des öffentlichen Raums mit Repräsentationsbauten und Monumenten der Selbstvergewisserung eine nicht zu unterschätzende Rolle. Im Zusammenwirken bürgerlicher Eliten, Künstlern, kommunaler Entscheidungsinstanzen und der Monarchie kam es zu ganz unterschiedlichen Raumschöpfungen. Die Interpretation und Aneignung der versteinerten Zeugnisse mondäner Großstadtkultur sind heute jedoch durch Prozesse, wie die Suburbanisierung und die Gentrifizierung im automobilen Zeitalter ins Fließen geraten.

Bereits im Deutschen Kaiserreich setzte der verkehrstechnische Umbau von Großstädten ein, wenngleich damals noch über die Kanalisierung von Passanten, Fahrradfahren, Mietdroschken, Kutschen, Fuhrwerken und Pferdetrambahnen beraten wurde. Die damalige Diskussion über Fragen der Rezeptionsästhetik und Wahrnehmungspsychologie urbaner Plätze und Denkmäler vollzog sich in direktem Austausch von Künstlern (u. a. Adolf von Hildebrand), Kunsthistorikern (u. a. Heinrich

Wölfflin), Psychologen (u. a. Theodor Lipps) und Urbanisten (Reinhard Baumeister, Josef Stübben u. a.). Das Faszinosum der Bewegung am Beginn der Flugzeug-, Photo- und Filmmoderne beförderte die Herausbildung transitorischer Passagenräume und sogartig wirkender Trichterplätze, die später nach dem postmodernen Leitbild der autogerechten Stadt umgestaltet und häufig bis zur Unverständlichkeit umcodiert wurden.

An den signifikanten Beispielen des gründerzeitlichen Kurzentrums im Modebad Wiesbaden und dem Eingang in die Altstadt von München, soll der Verfall des öffentlichen Lebens, wie er von Richard Sennett konstatiert wurde, durch konkrete Analysen des Stadtraums und seiner unterschiedlichen Erfahrungsmodi, aufgezeigt werden. Die postulierte ‚Verflüssigung‘ des konstruierten Raums kann als Metapher für den Verfallsprozess von Spazieren, Promenieren und Flanieren gelten. Heute finden sich scheinbar regelkonforme Verhaltensweisen, die im Sinne historistisch vorgeprägter Stadtraum-Dramaturgie als ebenso subversiv einzuschätzen sind, wie offensichtliche Uminterpretationen vorgefundener Kontexte. In Zeiten, da der öffentliche Raum als *showroom* und Einkaufspassage dient und unsere *mental map* durch UBahn und Autoverkehr bestimmt wird, hat die körperliche Bewegung im Raum, also die Raumbegehung im klassischen Sinne, weitgehend ihre auratisierte Bedeutung verloren.