



Vigevano, Piazza Ducale, Foto: Wikipedia statt der im Tagesspiegel veröffentlichten Fotos

Vorbild für Jahrhunderte. Die Piazza Ducale (Herzogplatz) der lombardischen Idealstadt, erbaut 1492 – 1494.

*V. M. Lampugnani zeigt im "Atlas zum Städtebau", woraus Stadt -im Einzelnen besteht*

Seit vielen Jahren geistert ein Begriff durch alle Debatten um den Städtebau: der der "europäischen Stadt". Was ist das - angesichts der auf den ersten Blick erkennbaren Unterschiede zwischen beispielsweise Prag und Paris, London und Berlin? Und selbst innerhalb eines Landes, einer Kultur, gibt es die größten Unterschiede, zwischen Mailand und Florenz, zwischen Florenz und Vigevano!

Vigevano? Die wenigsten kennen das lombardische Städtchen. Der Mailänder Herzog Ludoxico Sforza ließ in seiner Geburtsstadt ab 1492 in nur zwei Jahren einen regelmäßigen Hauptplatz nach antikem Vorbild anlegen, der seinerseits zum Vorbild für Platzanlagen in Oberitalien wurde. Das antike Vorbild war nur in **Es gibt verschiedene Arten von Straßen und Plätzen** Schriftform überliefert - es ist die Beschreibung, die der Mitbegründer der Renaissance-Architektur, Leon Battista Alberti, mit Bezug auf den Römer Vitruv vom Typus des antiken Forums gab.

Die europäische Stadt besitzt also, und nicht nur in Vigevano, eine sehr lange, in die Antike zurückreichende Geschichte. Wie weit die Geschichte einer Stadt im Einzelfall auch zurückreichen mag - sie kommt in den historischen Schichten, die im Stadtbild erkennbar oder auch nur unter dein Pflaster verborgen sind, zum Ausdruck. Die europäische Stadt lässt sich nicht als Idealtypus beschreiben, von dem alle Städte ihr Abbild hätten, sondern nur als Aufzählung ihrer unendlich verschiedenartigen und doch verwandten Einzelfälle.

Genau das unternimmt ein monumentales; zweibändiges Werk, das der Architekturtekthistoriker Vittorio Magnago Lampugnani zusammen mit Harald Stühlinger und Markus Tubbesing und seinen Studenten in der Zeit als Ordinarius an der renommierten ETH Zürich erarbeitet hat.

"Atlas zum Städtebau" lautet der Titel, der Atlas gliedert sich in die beiden Bände "Plätze" und "Straßen" und ist zum bemerkenswert günstigen Preis von 98 Euro erhältlich. Lampugnani, der lange in Berlin gelebt hat und derzeit Fellow ist am Wissenschaftskolleg, ist seit Jahrzehnten der Chronist einer Verlufterfahrung, des Verlustes eben des Städtischen im Verlauf des 20. Jahrhunderts.

Lampugnani spricht in seiner Einleitung von der "Auflösung der Städte": "Formlose Peripherien wucherten aus den Stadtkörpern, die noch das 19. Jahrhundert kompakt erweitert hatten, belagerten die Stadtzentren und fransten in die Landschaft hinein, die sie unwiederbringlich zerstörten. Die Vereinnahmung in der Lebenswelt durch Suburbia (...) brauchte keine Regeln (...)."

Dieser Verlufterfahrung, die seit der Kritik an der "autogerechten Stadt", insbesondere aber seit: der Wiederentdeckung der Geschichtlichkeit von Stadt mit dem Europäischen Denkmalschutzjahr 1975 Gemeingut geworden ist, setzt Lampugnani nun sein eigenes Handbuch entgegen. Sein Mitautor Markus Tubbesing führt in seinem Beitrag aus: "Dieses Buch gründet auf der Überzeugung, dass seriöse städtebauliche und architektonische Projekte nur entstehen können, wenn wir uns mit der bestehenden Stadt beschäftigen, insbesondere' mit jenen Stadträumen, die sich über einen langen Zeitraum und möglichst viele Generationen funktional und ästhetisch bewährt haben." So werden im vorliegenden Werk „68 charakteristische europäische Stadträume in Grundrissen, Schnitten, Ansichten, Fotografien, historischen Plänen und kurzen Erläuterungstexten einheitlich und maßstabsübergreifend dargestellt und beschrieben". Was sich hinter diesen summarischen Worten verbirgt, ist 'eine Pionierleistung: Denn die Gleichartigkeit der Analyse der 68 Plätze und Straßen aus Städten ganz Europas verhilft nicht nur erstmals jedem Detail der untersuchten Orte zu seinem Recht - "von ihrer Gesamtstruktur über den Stadtraum zum Haus bis hin zum Pflasterstein"-, sondern lässt ihre Eigenart wie ihre Unterschiede anhand der in gleicher Weise erstellten, ungemein sorgfältigen Grund- und Aufrisse, Schnitte und Fassadenpläne, dazu der vollständig neu aufgenommenen Fotografien, hervortreten. Über die Auswahl der Plätze und Straßen könnte man lange debattieren; indes, wie Lampugnani einräumt: "Diese . Auswahl war und ist, wie könnte es anders sein, subjektiv. Allerdings nicht willkürlich: Die ausgewählten Beispiele stehen für Grundtypen öffentlicher Räume." Modelle zur Nachahmung sind die Beispiele nicht: Sie sind Denkhilfen, allerdings auch qualitative Maßstäbe. Lampugnani und seine Mitstreiter bilden vier Kategorien, um die Fülle ihrer Beispiele zu ordnen, sowohl der Plätze als auch der Straßen: zentral, lebendig, ruhig, blockintern.

-  
(Bitte weiter blättern)



## FORUM STADTBILD BERLIN



Fortsetzung: *Das Geheimnis der europäischen Stadt*

**Alles ist bedeutsam, vom Haus bis zum Pflasterstein**

Bei den Straßen kommt als Sonderform noch die Uferpromenade hinzu, vielleicht ein Hinweis auf ein Idealbild von Stadt, wie es seit der Wende vom 19. auf das 20. Jahrhundert als Gegenentwurf zur modernen Großstadt aufgerichtet wurde, nicht zufällig durch den enorm einflussreichen Stadtplaner und -theoretiker Camillo Sitte in Wien - wo selbst Karl Kraus klagte, Wien werde "zur Großstadt demoliert". Dass Berlin neunmal, Paris siebenmal und selbst Zürich sechsmal vertreten sind, ergibt sich aus den Arbeitsorten und -bedingungen der Autoren. Wien hingegen, Schauplatz großer urbanistischer Projekte der Moderne, die auf die Schaffung von Stadt und nicht deren Abschaffung zielten, kommt nur viermal vor, darunter aber mit der Darstellung eines der größten Sozialwohnungsprojekte, der "Wohnhöfe" der Zwischenkriegszeit.

"Höfe" sind neben Wien auch für Berlin typisch; im Buch vertreten sind Riehmers Hofgarten sowie die Hackeschen Höfe als Beispiele geplanter Stadträume im ausgehenden 19. Jahrhundert. Nicht nur Grundrisse des komplizierten Platzgefüges der Hackeschen Höfe sind zu studieren, sondern sogar die Nutzungen der einzelnen Ladenlokale; oder aber die Unterschiede der internen Fenster, ja sogar der Pflasterung. Erst aus der Fülle solcher Details wird erkennbar, wie viel zusammengehört, wie viel zusammen geplant und ausgeführt werden muss, um den selbstverständlich scheinenden Stadtraum zu erzeugen, den heutige Nutzer und Besucher so schätzen - ohne im Einzelnen sagen zu können, warum. Es sind nicht immer oder sogar zumeist nicht die berühmtesten Straßen und Plätze, die hier untersucht werden. Unter den Linden wird dargestellt, gut; aber auch der Rüdeshimer Platz oder die "Idealpassage" in Neukölln als "Sequenz inszenierter Gartenhöfe". Historisch jüngste Beispiele der Untersuchung sind die Wohnanlagen des Edmund-Reismann-Hofes in Wien (1924/25) sowie der Mercatorplein in Amsterdam (1925/27), der - etwas unglücklich - in der benachbarten Orteliusstraat (erbaut 1925 bis 1934) quasi einen Zwilling unter den Straßendarstellungen hat.

Was auffällt: Fast nie ist ein einzelner, berühmter Architekt Urheber der dargestellten Stadträume. Nicht einmal die so einheitliche Place des Vosges in Paris kennt einen einzelnen Schöpfer. Und für Vigevanos Piazza Ducale wurden Baumeister wie Bramante und sogar Leonardo genannt, ohne dass es mehr als den Hinweis gäbe, dass sie eben zur Bauzeit am Hofe des Herzogs tätig waren. So zeigt sich die europäische Stadt in ihren charakteristischen Räumen als ein Kompositum verschiedenster Beteiligten, fast mehr noch als Produkt jeweils besonderer Umstände und Einflüsse - eben als ein historisch gewachsenes. Ihre Geschichte - ob am Ort selbst oder als Verweis auf anderswo Vorhandenes - ist es die europäische Stadt von den Reißbrettplanungen der Moderne abgrenzt von den Wucherungen heutiger Megacities ganz zu schweigen.

ATLAS ZUM STÄDTEBAU UND PLÄTZE

- Vittorio Magnago Lampugnani, Harald R. Stühlinger, Markus Tubbesing: *Atlas zum Städtebau. Band 1.Plätze, Band 2.Straßen.* Hirmer Verlag, München 2018.2 Bde., Großformat, zus. 732 S. (1600 Abb.), 98 Euro.

(Übertragen aus der Druckfassung des Tagesspiegel vom 7. Juli 2018 von Wolfgang Schoele am 8. Juli 2018)