



**Evangelische Zentralstelle  
für Weltanschauungsfragen**

Information Nr. 55 Stuttgart XII/1973

# **Kirche in Profitopolis?**

## **Zur Frage nach einer menschlicheren Stadt**

von Wilhelm Quenzer

### INHALT

Das Stadt-Umland-Problem und die Futurologie

Die Stadt und das Auto

Profitgier und Grund und Boden

Der Geist, der Städte baut, und die Kirche

Entfremdung zwischen Arbeit und Freizeit

Um die Qualität des ganzen Lebens

Die „menschlichere“ Stadt und die Christen

Hinweis: Bei diesem Text handelt es sich um eine für die Bildschirmansicht optimierte Version. Das Ursprungslayout wurde dabei verändert, die Rechtschreibung und die Seitenumbrüche jedoch beibehalten. Die Zitierfähigkeit ist somit gewährleistet.

Die Anregung zu dem folgenden Text entstammt einem Gemeindeabend, der vor einigen Monaten in einer der neuen Satelliten-Siedlungen, irgendwo am Rande einer unserer größeren Städte, abgehalten wurde. Die Veranstaltung selbst war – trotz intensiver Plakat- und Handzettelwerbung – nur mäßig besucht. Das kleine Häuflein der Zuhörer saß eher etwas verloren in dem Saal des neuerbauten Gemeindehauses. Diskutiert werden sollte über irgendeines der großen Themen, die zu der fraglichen Zeit gerade landauf und landab „dran waren“. Was die Anwesenden mitsamt ihrem noch jungen Pfarrer eigentlich bewegte, blieb unter der Oberfläche und trat erst später, im Verlauf der Aussprache, zutage.

Die neue Siedlung, eine reine Wohngegend, hatte sich mit ihrer aufgelockerten Bauweise, ihren Parkgelegenheiten zwischen Blumenrabatten dem Besucher als städtebaulich ansprechende, ja beinahe „elegante“ Lösung präsentiert. Platz für Kirche und Gemeindehaus einzuplanen, war auch nicht vergessen worden. Auch diese beiden Bauten zeigten sich architektonisch von diskreter Modernität, auch sie, wenn man will, waren „elegante“ Lösungen. Der Haken bei der Geschichte war nur, daß sich die ganze Siedlung prompt jeden Freitagabend zu leeren begann, weil dann der größte Teil der Bewohner zu Wochenendfahrten aufbrach. Der Pfarrer: „Und dann kann ich am Sonntagmorgen die ‚elegante‘ Architektur anpredigen!“

Erst habe er sich gefragt, ob es denn an seiner Predigt liege, und neueste Predigtstudien zu Rate gezogen. Dann habe er sich mit Wichern gesagt, wenn die Leute nicht zur Kirche kommen, muß die Kirche eben zu den Leuten gehen. Schließlich gibt es inzwischen Spezialisten, die den Reiselustigen in die Erholungsgebiete nachfahren und für eine „Präsenz“ der Kirche auf den Campingplätzen sorgen.

Nach kurzer Zeit habe er bemerkt, wieviel für ihn selbst in der Siedlung zu tun blieb. Schon bald stieß er nämlich auch auf ihre Schattenseiten: zerfallende Familien, Jugendliche auf jener abschüssigen Bahn, die zu Jugendkriminalität führen kann, heimlicher Alkoholismus „grüner“ Witwen und andere Anzeichen für eine beginnende „Wohlstandsverwahrlosung“.

Zuerst habe er versucht, der Verkündigung in der Predigt durch Hausbesuche, durch individuelle Seelsorge, aufzuhelfen. Aber irgendwann habe er sich doch fragen müssen: „Ist diesen Notständen noch allein durch persönlichen Zuspruch beizukommen? Liegt hier nicht doch eine Menge an den heute so viel beredeten ‚Strukturen‘? Irgend etwas sei hier doch schief gelaufen. Wo war eigentlich die Kirche, als diese Siedlung erst geplant wurde? Und schließlich: „Wenn man mich mit diesen für mich neuen Erfahrungen in ein Gremium von Bürgern berufen würde, das bei der Planung einer solchen Siedlung mitzubestimmen hätte, was könnte ich dort sagen, vor allem, was müßte ich von der allgemeinen soziologischen und städtebaulichen Problematik unserer Gegenwart wissen, um in einem solchen Gremium nicht nur ‚Erbauliches‘ von mir zu geben?“

Versuchen wir einmal allgemeiner zu formulieren, was wir eben an einem bestimmten Beispiel beobachtet haben, dann hieße die Frage: wie verschafft sich die Kirche Gehör in einer solchen Situation, was sollte sie wohl vertreten und was sollte sie zuvor wissen vom Städter von heute und den „Strukturen“, in denen er sein Leben zu leben hat? Gefragt ist mit anderen Worten, wie sich unsere Städte entwickeln und damit die Lebensbedingungen des Städters. Lassen sich Entwicklungslinien ablesen, die so etwas wie eine gemeinsame Richtung zu erkennen geben? Auf welchen Nenner ließe sich bringen, was von diesen Entwicklungen schon heute als Fehlentwicklung angesprochen werden muß?

## **Das Stadt-Umland-Problem und die Futurologie**

Die modernen Großstädte haben sich mit dem Heraufkommen des Industriezeitalters ausgebildet, als die Standorte der neuen Industrie auch zu Bevölkerungsschwerpunkten wurden. Die Bevölkerungsmassen dieser großstädtischen Schwerpunkte haben sich im Verlauf eines Prozesses angesammelt, den man noch im vorigen Jahrhundert etwas tendenziös als „Landflucht“ bezeichnete. Mittlerweile haben wir längst aber auch eine gegenläufige Tendenz, eine Art „Rückstau“ der früheren Landflucht. Immer mehr Großstädter finden, daß die Stadt selbst mit ihrem Lärm, ihrer Atmosphäre, ihrer Kinder- und Familienfeindlichkeit, vor allem in ihren Zentren, kaum noch bewohnbar sei. Man gibt die Stadt deswegen nicht auf, vor allem nicht als Arbeitsplatz. Wer aber irgend kann, verlegt seinen Wohnsitz, seine Schlafstätte, hinaus ins Grüne. Die Stadt von heute, nicht mehr, wie in früheren Jahrhunderten, von Mauern eingegrenzt, „wuchert“ aus, wie man heute nicht weniger tendenziös sagt. Sie „tritt über ihre Ufer“, sie „zerfließt“ in die Landschaft und „zersiedelt“ das Umland.

Im Extremfall stößt diese „Zersiedelung“ des Umlands da auf ihre Grenzen, wo sich gleich mehrere Städte mit ihrem Wachstum „ins Gehege“ kommen. Für die USA hat der Zukunftsforscher Herman Kahn ausgerechnet, daß in absehbarer Zeit 50 Prozent der Bevölkerung in drei Riesenstädten leben werden, in Bos-Wash (Boston-Washington), Chi-Pitts (Chicago-Pittsburgh) und San-San (San Francisco-San Diego). In unserem Land würde man an die Möglichkeit einer einzigen Ruhrstadt aus Duisburg, Essen, Gelsenkirchen und Dortmund denken oder an Ballungszentren mit den Schwerpunkten Frankfurt oder Mannheim-Ludwigshafen. Aber jeder Leser wird diese Liste auch mit Beispielen der gleichen Erscheinung in kleineren Proportionen ergänzen können.

Manche meinen, daß wir auf dem Wege zu einer einzigen Stadtgesellschaft seien, daß eine totale Verstädterung auf die Dauer unser aller Schicksal sei. Der Medienforscher Marshall McLuhan wiederum sieht als Ziel am Horizont eher so etwas wie ein „globales Dorf“ auf uns zukommen, in dem wir dann keine geringe Zeit mit dem Tratsch und Klatsch beschäftigt sein werden, den das neue Medium

Fernsehen in die gute Stube liefert. Megalopolis oder globales Dorf? Oder eine Art Niemandsland, in dem sich Stadt und Land bis zur Unkenntlichkeit durchdringen werden? Die Wahrheit wird sicher nicht einfach in der Mitte liegen, das tut sie selten. Tatsache aber ist, daß wir in jeder Bücherei Literatur über „die Großstadt“ finden, ebenso wie Literatur über „das Dorf“, vielleicht auch noch Untersuchungen, die „die Großstadt“ und „das Dorf“ einander gegenüberstellen. Relativ wenig Hilfe finden wir aber, wenn wir uns für jene diffuse Zwischenzone interessieren, in der wir einmal unseren Standort beziehen wollen, um nach den Entwicklungsmöglichkeiten unseres urbanen Lebens zu fragen.

Überall, wo sich solche diffusen Zwischenzonen zwischen Stadt und Land ausbilden, kann es dazu kommen, daß der Rohstoff Boden knapp wird, kann es sich zeigen, daß Land, Grund und Boden nicht eine „beliebig reproduzierbare Ware“ sind. Nicht nur in Amerika, das einmal als Land der „unbegrenzten Möglichkeiten“ galt, muß man heute erfahren, daß die industrielle Zivilisation im ganzen an Grenzen ihrer Möglichkeiten stößt. Die Begrenztheit des bewohnbaren Bodens, der Grünflächen und Naherholungsgebiete ist im Grunde nur ein Aspekt dieser neuen Erfahrung. Was wir über den Boden zu lernen haben, gilt nicht weniger für die Luft zum Atmen, für das Trinkwasser und die meisten Rohstoffe und Energiereserven, die wir immer noch – es waren Computer, die das ausgerechnet haben – mit einer Bedenkenlosigkeit verbrauchen und verschwenden, die man sich einmal im nachhinein kaum noch erklären können.

Damit wäre die Frage nach der Zukunft unserer Städte und ihrer Bewohnbarkeit in Beziehung zu der umfassenderen Frage nach der Zukunft unserer Welt und unserer Gesellschaft überhaupt gesetzt. Leicht könnten wir damit auf das Terrain der „Futurologie“ geraten, die (s. *Materialdienst* der EZW 3/1972) einstweilen immer noch mehr an der Zukunft unserer Technik interessiert ist als an der Frage, welche Zukunft wir als Menschen zu vergegenwärtigen haben, wie es um unsere Belastbarkeit durch die von uns geschaffene technisch-zivilisatorische Umwelt steht, welches Leben uns überhaupt als lebenswert erscheinen wird. Auch die mancherlei Literatur über „die Zukunft der Stadt“ oder „die Stadt der Zukunft“ ist nicht ganz frei von dieser „Mangelperspektive“. Auch hier gehen die „Extrapolationen“ immer noch zu einseitig ins Technisch-Utopische. So findet etwa der Städtebau-Professor Gerd Albers, dem wir die wohl lesbarste Einführung in unser Problemgebiet verdanken<sup>+)</sup> , daß uns Turmkonstruktionen mit horizontalen Auslegern, in die Wohnungen eingehängt, Netzkonstruktionen, die mit Wohnungselementen ausgefüllt werden können, Trichterstädte als künstliche Riesenkrater, Städte auf dem Meeresgrund, Städte mit Plastikhäuten in der Wüste oder der Antarktis kaum weiterhelfen werden. Und er gibt zu bedenken, ob nicht wenige dieser städtebaulichen Utopien zur eigenen Entlastung der Autoren veröffentlicht werden.

<sup>+)</sup>  Gerd Albers, Was wird aus der Stadt? Aktuelle Fragen der Stadtplanung, 1972

Nach der Zukunft der Stadt zu fragen, statt nach der Zukunft schlechthin, der Zukunft „an sich“, hieße, die Futurologen einmal mehr zur Konkretion im Hier und Jetzt zu veranlassen. Das hieße, die Städteplaner und alle, die an diesem schweren Geschäft beteiligt sind, stärker darauf zu drängen, an ihren Reißbrettern nicht den Städter zu vergessen. Wobei wir bei „dem Städter“ nicht an eine „idealtypische Abstraktion“ denken, sondern einfach an die vielen Menschen, die heute in der Stadt oder zwischen Stadt und Land leben müssen. Auch unser Beitrag soll von der Gegenwart dieser Menschen ausgehen, die durchaus nicht immer das Gefühl haben, in den großen Berechnungen und Planungen in der rechten Weise vorzukommen. Vom Städter auszugehen, heißt dann allerdings auch, danach zu fragen, wie ihm selbst zumute ist, wie er selbst seine Lage sieht und erfährt, was er sich selbst für Gedanken macht oder welche Gedanken er sich einreden läßt, bis hin zu Ideologien und ihren oft recht fragwürdigen Lösungsangeboten.

## **Die Stadt und das Auto**

Nehmen wir wieder unseren Standpunkt am Rande der Stadt ein und beobachten den Städter, der zum „Pendler“ wurde, der noch in der Stadt arbeitet, aber auf dem Land wohnt. Wohl gemerkt „auf dem Land“, nicht „vom Land“, das heißt, kontaktarm oder sogar kontaktunwillig, ohne eigentliche „Nachbarschaft“ unter gleichfalls städtischen oder ländlichen Nachbarn. Beim Hin- und Herfahren – nach Möglichkeit natürlich mit dem eigenen Wagen – bleibt er zweimal im Stoßverkehr hängen und verliert so einiges von der Freizeit, die er durch Herabsetzung der Arbeitszeiten gewonnen zu haben glaubte. Nicht selten sind auch die Kinder bereits unter die „Pendler“ gegangen und fahren wieder in eine andere Gemeinde zur Schule.

Familiensoziologen stellen uns gern das Kontrastbild vor Augen, wonach früher einmal, in der „guten alten Zeit“, im Handwerkerhaus noch Wohnung, Werkstatt und Laden, Produktion und Konsum unter *einem* Dach zusammengefaßt waren. Aber es gab auch früher schon andere Modelle: auch der Bergmann dachte nicht daran, unter Tag zu wohnen, und wieder anders lagen die Verhältnisse auf dem alten Bauernhof, und natürlich hätte die Trennung von Arbeitsplatz und Wohnort, wenn sie nicht übertrieben würde, auch ihre Vorteile. Man muß, wenn einer in der Familie, der Mann oder die berufstätige Frau, die Stelle wechselt, nicht gleich auch die gemeinsame Wohnung aufgeben. Schlimmer wird es, wenn unsere Leute auch noch zu wiederholten Umzügen gezwungen werden und es zu den gefürchteten Zerreißproben der Familie kommt. Der Ernährer der Familie etwa erklärt, er halte an seinem jetzigen Arbeitsplatz das Betriebsklima nicht aus. Aber das Töchterchen, das so lange Schulschwierigkeiten hatte, ist endlich an eine Lehrerin geraten, die es „mit ihr kann“. Und nicht selten erklärt die Frau des Hauses eines Tages, daß sie am Ende ihrer „Mobilität“ sei und für sie ein weiterer Umzug nur noch um den Preis einer psychotherapeutischen Behandlung möglich sei.

Die Trennung von Arbeitsplatz und Wohnung muß nicht nur Nachteile haben. Aber sie kann das Maß des Erträglichen doch auch beträchtlich übersteigen. Am Arbeitsplatz selbst ist heute viel die Rede von Rationalisierung, von einer immer noch zweckmäßigeren und ökonomischeren Gestaltung der Arbeitsvorgänge im Zusammenwirken von Menschen und Maschinen und der Organisation dieses Zusammenwirkens. Zur Arbeit gehört aber auch die An- und Abfahrt und bildet damit zusammen die „Brutto-Arbeitszeit“. Das Rationale, das von Technik und Organisation her Vernünftige, ist nicht schon von selber auch das dem Menschen Zutragliche, und nur allzu oft steht es, blickt man auf das Ganze unserer Lebensverhältnisse, dicht neben dem Unvernünftigen, ja Unsinnigen. Wer traut sich noch zu, einmal unsere Verkehrsverhältnisse zu „rationalisieren“? Kann der Straßenbau auf die Dauer überhaupt noch mitkommen? Sollten die öffentlichen Nahverkehrsmittel stärker ausgebaut werden? Wird das Elektro-Auto eines Tages eine gewisse Erleichterung bringen?

Woher diese Verkehrsmisere? Woher diese Schwemme an Privatwagen? Schuld daran sei die „Profitgier“ der Autoindustrie, sagt die „Neue Linke“. Aber man versuche einmal bei Arbeitern der Autoindustrie, die in der Regel ziemlich branchenbewußt sind, etwas gegen diese Überproduktion an Autos zu sagen, oder bei denen, die in den vielen der Autoindustrie zugeordneten Klein- und Mittelbetrieben tätig sind, in all den Zulieferbetrieben, Reparaturwerkstätten, Tankstellen usw.! Und wie reagieren wir selbst als Autofahrer, wenn man an unser Auto wollte, das uns längst nicht mehr so sehr Status-Symbol als vielmehr notwendiger Gebrauchsartikel ist oder auch Sinnbild eines Restes von eigener Freiheit, von freier Beweglichkeit und individueller Abgeschlossenheit. Und dies, auch wenn die Möglichkeit, mit dem eigenen Wagen zu jeder beliebigen Zeit unabhängig von den Fahrplänen der öffentlichen Verkehrsmittel überall hinfahren zu können, längst weitgehend illusorisch geworden ist.

Es ist mittlerweile nicht mehr schwierig, ungefähr anzugeben, über welche Etappen der Entwicklung es zu dieser Verstopfung unserer Straßen kam. Als die ersten Industriestädte geplant wurden oder vielmehr, als man ihr Entstehen dem unkontrollierten laissez-faire des damaligen Wirtschaftsdenkens überließ, machte man sich bei der Wahl der Standorte kaum Gedanken, wie sich umweltfeindliche Fabriken mit ihrem Lärm, ihren Abfällen und Abgasen auf benachbarte Wohnviertel auswirken würden. Im Grunde nahm man in jener Zeit jede Verunstaltung der Landschaft, jede Verschmutzung von Luft und Flüssen in Kauf, so daß der Häßlichkeit dieser neu entstehenden Umwelt jede Schönheit ebenso fehlte wie jeder Schönheitssinn. Nach dem bedeutenden Stadt-Historiker Lewis Mumford war möglicherweise die Unempfindlichkeit des Menschen gegen diese Häßlichkeit sogar eine Art von Selbstschutz, wenn man nicht sogar bereit war, der neuen lärm- und raucherfüllten Zone ein gewisses, düsteres Pathos zuzusprechen.

Erst später wurde die Forderung nach einer „Entmischung der Funktionen“ erhoben, eine Forderung, die am entschiedensten von der sogenannten „Charta von Athen“ aus den dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts formuliert wurde. Nun sollten Arbeitsgebiete säuberlich von Wohngebieten getrennt werden. Die Vermittlung zwischen beiden sollte, mehr oder weniger unausgesprochen, der Verkehr leisten, der als Individualverkehr aber nur unzulänglich halten konnte, was man sich von ihm versprach.

Die Stadt selbst wird also immer unbewohnbarer. Während sie einerseits in die Landschaft ausufert, droht ihr im Kern die Verödung, wo, wie etwa im Frankfurter Westend, neue Verwaltungshochhäuser mit verfallenden Wohnblöcken ins Gedränge kommen. Aber auch anderswo haben bestimmte Verelendungserscheinungen, die man sonst nur von den ausgefransten Rändern der Stadt kannte, in die Zentren einzusickern begonnen. Je unbewohnbarer die Stadt wird, desto weiter versucht man sich von ihr abzusetzen. Resultat ist eine wachsende Zahl von Privatwagen, die mit ihren Ansprüchen an Verkehrsflüssigkeit und Parkgelegenheiten nicht nur die Straßen verstopfen, sondern die Stadt immer noch unbewohnbarer machen. Dies ist der Teufelskreis, mit dem wir es letztlich zu tun haben. Alle Versuche, diesen Teufelskreis aufzubrechen im Glauben, er lasse sich als isoliertes Verkehrsproblem angehen, dürfen als gescheitert angesehen werden.

Unser Randsiedler von vorhin hat sich draußen in Randlage sein Häuschen „im Grünen“ gebaut und glaubte, wenigstens für die Abende und das Wochenende der Stadt und ihrem Lärm entronnen zu sein. Nach einigen Jahren muß er entdecken, daß sein Häuschen ringsum zugebaut wurde. Die Stadt hat ihn eingeholt, überholt. Aber eigensinnig hält er fest an den beiden Idealen, an dem eigenen Haus als Sinnbild eines bleibenden Zuhauses und an dem eigenen Wagen als dem Sinnbild freier Beweglichkeit. Als Kombination von beiden drängt sich dann eines Tages die Anschaffung eines Wohnwagens auf, den man jedes Jahr ab Ostern auf dem Campingplatz einer nicht allzu fernen Ferienlandschaft „einmieten“ kann. Hat man sich am Wochenende glücklich nach dorthin abgesetzt und sitzt im komfortablen Wohnzelt vor dem Fernsehschirm, dann interessiert die Stadt, in der man nur noch arbeitet, so wenig, wie es noch interessiert, was wohl aus dem Dorf wird, in dem man nur noch schläft. (Allerdings kann es dem Städter im Urlaub passieren, daß er Zeuge des Prozesses wird, wie auch der Fremdenverkehr auf seine Weise Natur „verbraucht“, eine bestimmte, bisher „unberührte“ Gegend touristisch erschließt und damit gerade um die gesuchten Reize bringt. Als Hinterlassenschaft bleiben dann schwach belegte Hotelbunker, eine desorganisierte Sozialstruktur und eine in Auflösung begriffene Landwirtschaft, die bisher noch den Bestand der vermeintlichen „Natur“, die in Wirklichkeit auch schon längst „Kulturland“ war, garantiert hatte.)

## Profitgier und Grund und Boden

Schuld an allem, sagen die einen, sei die „Profitgier“ unserer Industrie, die uns zu immer neuem Konsum verführe. Sicher versucht uns die Industrie mit ihrer Werbung zu „manipulieren“. Aber ist es nicht auch so, daß wir uns eben auch verführen lassen? Was dem einen das Reizwort „Profitgier“ ist, ist dem anderen der Fetisch vom „Privateigentum an Grund und Boden“. Tatsächlich könnte es unter den heutigen Umständen einem kritischen Betrachter als Luxus erscheinen, daß eine räumlich hochkonzentrierte Gesellschaft, die in zunehmendem Maße von der öffentlichen Hand den Ausbau von Infrastrukturen und Sozialinvestitionen erwartet, sich immer noch wie im bisherigen Ausmaß Privateigentum an Grund und Boden leistet, der, wie gesagt, keine „beliebig reproduzierbare Ware“ ist. Die Stadt-Umland-Zwischenzone, wo früher landwirtschaftlich genutztes Land sich immer mehr in „Sozialbrache“ verwandelt und in Reserve für Bauland-Gewinne gehalten wird, liefert uns auch hier wieder ein besonderes Argument zu der Diskussion, die um mögliche Alternativen zu den bisherigen Eigentumsverhältnissen geführt werden: Die Städter am Rand der Stadt, sagt der „Nebenerwerbslandwirt“, sind reich mit ihren Grundstücken geworden; „... wenn es an unsere Kartoffeläcker geht, auf denen wir uns so lange geschunden haben, wollen sie neue Gesetze machen“.

Im ganzen besteht wohl kein Grund, die bestehende Ordnung der Eigentumsverhältnisse an Grund und Boden nicht für reformbedürftig zu halten. Aber auch hier sollten wir uns von einem Mann wie Albers sagen lassen, daß auch bei einer Überführung des Bodens in Gemeineigentum – etwa bei der gelegentlich propagierten Kommunalisierung – das Problem der richtigen Verteilung im Grunde bestehen bliebe. Auch damit wären letztlich noch keinerlei Anhaltspunkte gegeben, wie denn nun die erneuerte Stadt auszusehen hätte. Auch dann noch bliebe die Frage offen nach der Art und Weise, wie wir uns über Zielvorstellungen und die Wege zu ihrer Verwirklichung verständigen und zu einer Übereinstimmung gelangen könnten.

Dies sollte in aller Deutlichkeit gesagt werden, weil für nicht wenige in der Diskussion um die Stadt von morgen die Bodenfrage geradezu zu einer Art von Fetisch geworden ist. Auch Alexander Mitscherlich in seiner großen „Publikums- und Gesellschaftsbeschimpfung“ über „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“ (edition suhrkamp 123, 1965) kommt immer wieder auf das *eine* Rezept einer Neuordnung des Grund- und Bodenbesitzes zurück. Unterschwellig mag bei manchen dieser Stimmen eine Erinnerung an alte agrarische Gegebenheiten mitschwingen, als sich Gerechtigkeitsvorstellungen noch leichter formulieren ließen: Land sollte immer nur zugeteilt werden und zwar jedem nach seinen „Bedürfnissen und Fähigkeiten“, das heißt keiner Familie weniger, als sie zum Leben braucht, und keiner mehr, als sie wirklich bebauen kann!



Wenn man noch tiefer bohren will, mag man bei der Überbewertung der Bodenfrage auch die noch elementarere Frage durchhören, auf welchem „Grund“ unsere heutigen Städte wohl gebaut sein mögen, oder, mit noch einem anderen Ausdruck, die Frage nach dem „Geist, der Städte baut“<sup>+)</sup>.

## **Der Geist, der Städte baut, und die Kirche**

Was aber für Gedanken macht man sich über die Kirche, wenn von dem „Geist“, der heute Städte baut, die Rede ist? Sicher sieht man die Dinge nicht falsch, wenn man die Meinung vertritt, daß das „Mitspracherecht“ der Kirche auf diesem Gebiet, das Recht, wie es eingeräumt wird, und die Bestimmtheit, in der es wahrgenommen wird, wohl kaum überschätzt werden sollte. Gerade in den großen Städten hat die Institution Kirche, seit wir von Neuzeit reden, einen erheblichen Bedeutungsschwund erfahren. Irgendwie finden wir, daß man draußen auf dem Land, in den Dörfern, wahrscheinlich noch eher auf die Kirche, auf den Pfarrer höre. Manch einer würde wohl am liebsten die Kirche überhaupt „im Dorf“ lassen, auch wenn „das Dorf“ längst ebenfalls keine Selbstverständlichkeit mehr ist.

Der Sachverhalt einer relativ geringen Bedeutung der Kirche innerhalb des Gebildes Stadt war durchaus nicht immer gegeben. Wir brauchen uns nur vor Augen zu halten, was die Kathedralen in den mittelalterlichen Städten rein als Architektur schon zum Ausdruck brachten. Wie es heute mit einer solchen, zunächst nur äußerlichen Repräsentanz steht, kann man sich unschwer an Beispielen verdeutlichen: Fuhr man früher etwa nach Straßburg, so ragte, schon von weitem sichtbar, das berühmte gotische Münster aus der Rheinebene auf. Was heute die Nähe der Europa-Stadt ankündigt, sind eher Gasometer, Krane und Hochhäuser, zwischen denen man schließlich auch noch das Münster des Erwin von Steinbach wiederzufinden vermag.

Oder: Auch Hamburg, eine der traditionellen Hauptstädte „christlicher“ Seefahrt, hatte früher einmal als Wahrzeichen einen Kirchturm. Als Hamburg vor einigen Jahren seinen Fernsehturm erhalten sollte, wollten ihm die Stadtväter den Namen Heinrich-Hertz-Turm geben. Aber die Bevölkerung nahm diese Bezeichnung nicht an und taufte das neue Wahrzeichen kurzerhand um in „Tele-Michel“.

Drittes Beispiel: Als Symbol einer nicht ohne Erfolg versuchten Zuordnung von Geschichte und Gegenwart der Kirche in der städtischen Gesellschaft nennt Johannes Hanselmann in der Zeitschrift „Das missionarische Wort“, im Thema-Artikel des Heftes „Die Großstadt als missionarische Herausforderung“ (5/1973) den Breitscheidplatz in West-Berlin. Natürlich könne man sich darüber streiten,

<sup>+) So der Titel eines Buches von Klaus Duntze, das von Beobachtungen in dem Berliner Stadtviertel Kreuzberg ausgeht und auf das wir uns nicht einzulassen brauchen, weil Berlin in seiner Insellage für das uns interessierende Stadt-Umland-Feld eher atypisch sein dürfte.</sup>

was beherrschender sei: „der ruinöse Turm der alten Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche, ‚hohler Zahn‘ genannt, oder der gelungene architektonische Wurf des neuen Turms samt Kapelle, Foyer und Kirche – von dem angeborenen Hang der Berliner zur liebevoll-schnoddrigen Persiflage schlicht als ‚Eierkiste‘ oder ‚Kraftwerk Jesu‘ bezeichnet –, der imposante und wesentlich höhere benachbarte Bau des Europa-Center, vom Mercedes-Stern gekrönt, oder das Meer Aufmerksamkeit heischender Lichtbänder von Air France und Betten-Ruth, von China-Restaurant und Commerz-Bank, um nur einige der Reklame-Eindrücke zu erwähnen“.

In traditionsreichen Städten steht die Kirche aus früheren Jahrhunderten immer noch in der Mitte. Aber die Altstadt darum herum hat sich verändert: Warenhäuser mit ihren eigenen Auto-Silos, Banken und Versicherungen, Büro- und Verwaltungsbauten haben die Wohnbevölkerung verdrängt. Von einer Münchner Ausstellung mit dem langen Titel: „Über den miserablen Zustand unserer Städte und über die Notwendigkeit, diesen Zustand zu ändern, damit der Mensch wieder menschlich in seiner Stadt leben kann“, ist diese Stadt neuen Stils kurz „*Profitopolis*“ genannt worden. Satiriker stellen sich gern vor, irgendein großer Warenhauskonzern könnte mit dem Vorschlag kommen, eine alte Kirche auf seine eigenen Kosten abbrechen und irgendwo draußen wieder aufbauen zu lassen, weil sich das Grundstück in der „City“ doch längst viel rationaler nutzen ließe.

Die Kirche in der Stadt hat zuerst in der Aufklärung viel von ihrer Geltung bei den sogenannten gebildeten Schichten verloren. Und sie hat später auch nicht verhindern können, daß es zwischen ihr und dem „Vierten Stand“, der Arbeiterschaft, zu einer bis heute nur in Grenzen aufgehobenen Entfremdung kam.

Wenn demnach heute über „Kirche und Großstadt“ gesprochen wird, denkt man zuerst an einen Bau von größerer oder geringerer kunsthistorischer Bedeutsamkeit, an einen Bau, der die meiste Zeit des Jahres nur mäßigen Besuch aufweist. Und man denkt an Bahnhofs- und Stadtmission und an eine Fülle karitativer Einrichtungen. Der Rechenschaftsbericht einer beliebig gewählten Stadtmission nennt beispielsweise: Notunterkünfte, Übernachtungsheime, Mitternachtsmission, Gefängnisseelsorge, Straftlassenen-Fürsorge, Sorge für ledige Mütter, für Ausländer und Drogengefährdete, Essenszubringerdienste für alte Menschen, Arbeit an geistig behinderten Kindern und anderes mehr. Leicht könnte ein Kritiker finden, die Kirche in der Großstadt sei meist mehr damit beschäftigt, sich um die „Fußkranken“ jener Völkerwanderung zu kümmern, die seit einiger Zeit zwischen Stadt und Land hin- und herführt, als diese Wanderung selbst auf ein neues Ziel hinzuweisen.

Sicher wird, wer sich einmal einen Einblick in die genannten Fürsorgeeinrichtungen zu verschaffen versuchte, nur mit großem Respekt von der entsagungsvollen Kleinarbeit sprechen, die auf allen diesen

Dienstleistungsgebieten erbracht wird. Einige Neuheiten kirchlicher Sozialarbeit, mit denen sich die ganze Weite unseres Problembereiches eingrenzen ließe – so etwa die Großstadt-Telefonseelsorge, die sich leider so schwer in kleinere Städte übertragen läßt, die meist ohne größere Publizität betriebene Arbeit Evangelischer Akademien mit Betrieben und die Seelsorge auf Campingplätzen –, gehören sogar zu den wenigen wirklich geglückten Experimenten unserer Gegenwart.

Was wir aber offensichtlich nicht haben, ist eine Art Gesamtkonzeption, wie das mit unserem städtischen Leben weitergehen soll, wie es damit weitergehen wird. Und man hat auch nicht den Eindruck, daß es zwischen den Pionieren an den verschiedenen Fronten, etwa den Freizeit-Hygienikern und Freizeit-Therapeuten und den Spezialisten für Betriebsklima, genügend Gedanken- und Erfahrungsaustausch gibt. Mit anderen Worten: es fragt sich, ob wir schon genügend Anstrengungen unternehmen, das Leben des heutigen Menschen, im Sog der Stadt-Umland-Problematik, das sich zwischen Arbeitsplatz, Wohnstätten und Freizeit aufgesplittert hat, wieder einmal zusammenzubuchstabieren.

## **Entfremdung zwischen Arbeit und Freizeit**

Unser Leben ist in Teilbereiche auseinandergezerrt worden, in denen ganz verschiedene Verhaltensweisen von uns erwartet werden, in denen wir uns an ganz verschiedene Regeln und Gesetzmäßigkeiten zu halten versuchen. Der sonst so verbindliche Geschäftspartner zeigt als aggressiv reagierender Verkehrsteilnehmer unter Umständen ein ganz anderes Gesicht. Am Wohnort haben wir der Frau, die auf örtliche Kontakte ohnedies stärker angewiesen ist, das „Außenministerium“, die Verbindung zu den Nachbarn oder Nachbarinnen überlassen. Unter den Bedingungen, die im „feindlichen Leben“, im Existenzkampf, in der Konkurrenzsituation des Berufs- und Arbeitslebens gelten, ließen sich innerhalb einer Familie keine drei Kinder nebeneinander großziehen. Zwischen den verschiedenen Bereichen aber wollen die „Anschlüsse“ nicht mehr klappen, verkehrsmäßig nicht und oft auch psychologisch nicht.

Unser Leben hat sich in Arbeitswelt, Wohnwelt und Ferienzeiten aufgesplittert. Betrachtet man sich die Teile im einzelnen, zu denen uns das geistige Band zu fehlen scheint, und versucht man trotzdem, wenigstens die Teile einmal an ihren Bruchflächen aneinander zu halten, so zeigt sich wohl vor allem folgendes Bild: Eine wachsende Zahl von Menschen – ob in der Fabrik oder im Büro – ist heute in Beschäftigungen tätig, die immer weniger schon als Arbeitsleistungen eine gewisse Befriedigung zu geben vermögen. In manchen Betrieben scheint man schon gar nicht mehr damit zu rechnen, daß Arbeiter ihre Arbeitsleistung „ohne Druck“ erbringen würden, obwohl das für die Jahre des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg sicher nicht zutreffend war.

Wer aber in der Tat nur noch „robotet“ um des Ertrages wegen, wer nur noch in die Arbeitswelt eintaucht, um das benötigte oder begehrte Geld herauszuretten, gerät leicht auch in seiner Freizeit und seinen Ferien unter einen neuen Leistungsdruck. Er meint dann nämlich, das versäumte Leben ein- oder nachholen zu müssen. Eben das aber hat dann seine Schwierigkeiten. Kenner der Freizeit-Problematik können einiges erzählen von dem Phänomen des „mißglückten Urlaubs“ und allen möglichen Formen von „Freizeit-Fehlverhalten“. Man brauche sich nur einmal, in der Zeit der alljährlichen Völkerwanderung, an der Paßstation des Brenner dazustellen, wo die Autos gegenläufig aneinander vorbeifahren und die einen, die den Urlaub hinter sich haben, und jene, die ihn noch vor sich haben, einander ihre prüfenden Blicke zuwerfen. In den einen Gesichtern die Sorge, wird es sich auch lohnen? In den anderen Gesichtern der Schatten, daß die genossene „Freiheit vom Ich“ das, was nun wieder beginnt, eher noch unerträglicher erscheinen läßt.

Wer nur noch arbeitet, um des geldlichen Ertrages willen, was bleibt dem noch anderes übrig als der vielkritisierte Konsum? Wer mag solchen Opfern der Arbeitswelt zum „Konsumverzicht“ raten, zum „Maßhalten“, vor allem wenn in einzelnen Fällen nicht einmal mehr eine „intakte“ Familie dahinter steht, zu deren Gunsten ein solcher Verzicht als sinnvoll empfunden werden könnte? Und was soll man erst dem Fließband-Arbeiter sagen, der durch seine Arbeit so erschöpft und ausgepumpt wird, daß es ihm abends, am „Feierabend“, wie man früher einmal sagte, buchstäblich nicht einmal mehr zu den anspruchslosesten Sendungen des Fernsehens reicht? Müssen in solchen Fällen nicht alle Appelle gegen gedankenloses Konsumverhalten, alle Forderungen nach mehr Erziehung zu „kritischem Konsum“ wie ein Herumkurieren an Symptomen erscheinen? Müßte eine angemessene Therapie gegen eine immer mehr um sich greifende Wohlstandsverdrossenheit nicht entschiedener das Ganze unserer Lebensbindungen in den Blick nehmen? Nach einem Wort von Golo Mann empörte sich Karl Marx zu seiner Zeit darüber, daß die Arbeiter so wenig von dem verbrauchen konnten, was sie mit ihrer Arbeit mit hervorbrachten. Heute, so findet er, können sie viel mehr verbrauchen, aber sie müssen es auch, damit die Wirtschaft weiter produzieren könne und das Wirtschaftswachstum erhalten bleibe.

„Der Sabbat ist um des Menschen willen gemacht, und nicht der Mensch um des Sabbats willen!“ – Das geht uns auch heute noch ein, wie flach wir das immer verstehen mögen. Wie aber steht es mit dem Rest der Woche? Sind wir da gemacht um der Produktivität der Wirtschaft willen? Oder ließe sich diese Wirtschaft nicht wieder stärker auf unsere eigentlichen Lebensinteressen beziehen? Nicht wenige Jugendliche finden heute, man könne sich in dieser Gesellschaft einiges leisten – wenn man es sich leisten kann –, aber man bekomme doch auch nichts geschenkt. Und sie fragen, ob es sich denn immer lohne, daß man sich unter eher maschinen- als menschengerechten Bedingungen „verbrauchen“ lasse, um dann „verbrauchen“ zu können, was, wie Weihnachtsgeschenke wenige Tage nach dem Fest, schon

bald nicht mehr den gleichen Eindruck mache wie unmittelbar bei der „Bescherung“. Nicht bloß das Geld kann sich ja entwerten, auch was wir für unser Geld zu bekommen meinen, kann an Glanz verlieren. Oft schätzt die Jugend noch den Konsum, aber nicht mehr die Arbeit, die dafür aufzuwenden wäre, und nicht wenige würden im Entscheidungsfall sich lieber im Konsum einschränken als sich die Bedingungen der Arbeit unbesehen einfach aufzwingen zu lassen.

Die heutige radikale Trennung zwischen Arbeit und Freizeit, die Entschlossenheit, mit der wir in der Freizeit dem Leben, das wir die Woche über führen, den Rücken zukehren, unsere zum Teil verzweifelten Anstrengungen, aus der Freizeit mehr zu machen als eine bloße Negation der Arbeit, all das läßt sich wieder am besten an einem Kontrastbild verdeutlichen. In bestimmten Feriengeregenden können wir beobachten, wie manche Bauern auch heute noch nach einem anderen Kalender leben, nach einem Kalender, in dem Woche und Sonntag noch unmittelbar aufeinander bezogen waren. Der auch in älterer Literatur so oft geschilderte sonntägliche Gang des Bauern durch die Felder diente ja nicht nur der Vergewisserung, wie das einmal Angepflanzte nun „von selber“ wachse. Er diente auch durchaus dazu, nach dem Wetter zu schauen und zu überlegen, was wohl die kommende Woche zu geschehen habe. Das heißt, die Woche im ganzen wurde keineswegs verdrängt bei der Besinnung auf den Gang unseres Lebens und das Los unserer Welt, für die dieser eine Tag in der Woche aufgespart blieb.

Vielleicht wäre hier der eigentliche Grund für die Schizophrenie zu suchen, in der uns die Einheit von Woche und Sonntag zerbrochen ist und in der wir unsere Identität als Menschen an ein beziehungsloses und doch auch wieder illusionäres Nebeneinander von Arbeit und Freizeit verloren haben.

## **Um die Qualität des ganzen Lebens**

Für den „Pendler, für den Menschen zwischen Großstadt und Land, im Grund aber für alle Menschen im Sog der Ballungszentren, bestände also das Hauptproblem darin, wie man Arbeit und die bloß noch negativ als ‚Frei-Zeit‘ umschriebene Restzeit – frei wovon? von der Arbeit natürlich, aber frei wozu? – wieder zueinander in Beziehung setzen könnte. Zu klären wäre, wie sich beide – Arbeit und Freizeit – als dialektische Glieder einer unteilbaren Lebenstotalität begreifen ließen, wie der Städter sich wieder Zeit und Kraft nehmen könnte, sich dem Sinn seines Tuns und Lassens im Ganzen zu stellen. Auch in Mitscherlichs „Anstiftung zum Unfrieden“, seiner Streitschrift über „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“ findet sich beiläufig ein Satz wie der folgende: „Und doch muß danach gesucht werden, wie sich der Arbeits- und Wohnbereich wieder näher zusammenrücken ließen“ (S. 79).

Die Beziehungslosigkeit, die zwischen beiden Bereichen weithin eingerissen ist, oder vielmehr die Bereitschaft, ihre tatsächliche

Beziehung zu verdrängen, denn nur zu oft bleibt die als „frei“ erfahrene Freizeit eben doch den Zwängen der Arbeitswelt verhaftet, könnte sich in der immer größeren räumlichen Entfernung zwischen Arbeits- und Freizeitbereich vielleicht nur ihren äußeren Ausdruck gegeben haben. Die „Entfremdung“ zwischen Arbeit und „eigentlichem“ Leben, der Teufelskreis, daß man das Auto braucht, um der immer unbewohnbarer gewordenen Welt zu entkommen, und das gleiche Auto die Stadt auf die Dauer erst recht unbewohnbar macht, hätte dann als bloßes Zeichen für einen tiefer auszudeutenden Notstand zu gelten.

Auch hier werden moralische Appelle, Aufrufe zum Maßhalten wenig ausrichten. Auch hier wäre die Chance, daß es sich bei der Verkehrsmisere um ein Regelkreissystem handelte, das erst in sich zusammenbrechen müsse, um die Menschen zu einer Einsicht in ihre Lage zu bringen, eher gering. Zu einem solchen Ergebnis könnte man kommen, wenn in der Richtung, in der sich unsere industrielle Zivilisation entwickelt, nicht auch Ansätze sichtbar würden, die unserem Fragen nach möglichen Alternativen geradezu zu Hilfe zu kommen scheinen.

Die Charta von Athen hatte, wie erwähnt, zu ihrer Zeit die Parole einer „Entmischung der Funktionen“ ausgegeben. Ausgesprochene Industrieviertel sollten von Wohngebieten getrennt werden. Die Vermittlung zwischen beiden sollte der Verkehr, lies das Auto, leisten.<sup>+)</sup>

Nicht zuletzt unter dem Eindruck der Erfahrungen, die wir mit dieser „Entmischung der Funktionen“ gemacht haben, mehren sich seit einiger Zeit schon die Stimmen, die fordern, daß wir im Gegenteil wieder stärker auf eine gesunde Mischung drängen sollten. Nachhaltige Wirkung in dieser Richtung ging vor allem von dem Buch der amerikanischen Journalistin Jane Jacobs über „Tod und Leben amerikanischer

<sup>+) Lucius Burckhardt hat das funktionalistisch ins Extrem getriebene Prinzip der „Entmischung der Funktionen“, der Zerschneidung des komplexen Systems Stadt in einzelne, nicht selten willkürlich gewählte Funktionen und damit die Zerstörung wichtiger gewachsener Beziehungen einmal wie folgt karikiert: „Das Lösen spezieller Aufgaben hat isolierenden Charakter: jeder Bau erfüllt seine Aufgabe, indem er alle denkbaren Nebenaufgaben ausklammert. Nie waren die Schulen so sehr Schulen, die Wohnhäuser so sehr Wohnhäuser, die Museen so sehr Museen wie heute, unverbunden stehen sie nebeneinander, sämtliche Nebenzwecke verbindender Art sind unter den Tisch gefallen. Diese Nebenzwecke, dieses Unwesentliche sammelt sich nun an zu neuen Aufgaben: wo verbringt der Mensch seine Freizeit, wo sein Alter, wo stellt man Kinderwagen ab, wo parkt man Autos, wo lernt man sich kennen? Weit davon entfernt, die Schuld an diesen Zuständen sich selber zuzuschreiben, erfinden unsere Politiker und Architekten neue Zwecke, das Freizeitzentrum, die Abstellgarage, das Einkaufszentrum, das Hobbyzentrum, das Altersheim, die Stätte der Begegnungen. Erneut steht Unverbundenes unverbunden nebeneinander. Neue Nebenzwecke fallen unter den Tisch und entwickeln sich dort zu Hauptzwecken: neue Bauaufgaben sind in Sicht“ (in: Reinhard Schmid, Hrsg., Das Ende der Städte, 1968, S. 114).</sup>

Städte“ aus. Jane Jacobs hat wie wenige unseren Blick geschärft für das Schicksal funktionsarmer, sogenannter „besseres Viertel“, die zu bloßen Vororten herabgesunken sind, und für die besonderen Gefährdungen von Satelliten-Siedlungen, die schon als bloße Vororte angelegt wurden.

Eine eigene Möglichkeit für ein Mehr an gesunder Vielfalt ergibt sich heute auch aus dem Stil neuerer Betriebe, die schon deshalb in Wohngegenden „hineingemischt“ werden können, weil sie sich durch ihre größere Sauberkeit, ihr helleres Äußeres von den Fabriken des 19. Jahrhunderts recht vorteilhaft unterscheiden. Man wird sich in bestimmten Wohngegenden verstärkt um Arbeitsmöglichkeiten dieser Art bemühen müssen, ohne bei einer solchen maßvollen Industrialisierung mit den eigentlichen Industriezonen wetteifern zu wollen. Umgekehrt wird es in der eigentlichen Stadt um die Erhaltung der Bewohnbarkeit gehen, wobei buchstäblich um jede einzelne Wohnung zu streiten wäre, ohne daß sich der Kampf um die Erhaltung der Bewohnbarkeit der Stadt in Aktionen dieser Art erschöpfen könnte. In den gleichen Zusammenhang gehört die Schaffung autofreier Fußgängerzonen in den Stadtzentren (Beispiel: die für die Olympischen Spiele von 1972 hergerichtete Innenstadt von München!), wenn auch auf diesem Weg wohl mehr die „Marktfunktion“, die Gelegenheit zum Ladenbummeln, als die Bewohnbarkeit selber wiederbelebt werden dürfte.

Die Tatsache, daß es heute schon eine wachsende Zahl heller und sauberer Betriebe neuen Stils gibt, kann uns schließlich auf die Frage führen, ob man nicht einmal zu schnell vor der Häßlichkeit der Fabrik des 19. Jahrhunderts resigniert hat, ob nicht auch in zunehmendem Maße die älteren Fabriken an dem neuen Maßstab gemessen werden sollten. Mit anderen Worten: man wird darauf bestehen müssen, daß sich auch die älteren Fabriken „umweltfreundlicher“ nach außen geben, so wie sich im Innern dieser Fabriken die neue Frage nach einer Vermenschlichung der Arbeitsbedingungen und nach mehr „Qualität des Lebens am Arbeitsplatz“ stellt.

Unsere Industrie kümmert sich in ihrer Werbung mit ihrer raffinierten Psychologie um die Kunden, die immer mehr und immer neue Erzeugnisse kaufen sollen. Man wird sich in Zukunft auch mehr um das Befinden der Arbeiter zu kümmern haben, die diese Erzeugnisse überhaupt erst hervorbringen. Gerade im Augenblick regt sich allenthalben eine neue Sensibilisierung gegen Arbeitsbedingungen, die den Menschen auf die Dauer überfordern und an die man sich zwischendurch längst gewöhnt zu haben meinte. Je weniger eine Arbeit als Arbeit befriedigt, desto berechtigter ist die Forderung, daß sie dann wenigstens unter menschlicheren Bedingungen zu erbringen wäre. Wenn man, um Bemühungen um mehr Qualität des Lebens am Arbeitsplatz zu charakterisieren, das Stichwort „Betriebsklima“ heranzieht, wird man allerdings auch darauf hinzuweisen haben, daß sich ein besseres „Betriebsklima“ in keinem Fall einfach wie eine eigene Art von „Klimaanlage“ installieren läßt. Eine Änderung der Arbeitsbedingungen wird sich nur in kleinen Schritten herbeiführen lassen,

wobei schon diese kleinen Schritte viel an zäher Geduld erfordern werden.

Besonders einleuchtend müßte die Forderung nach einer Vermenschlichung der Arbeit – mitsamt An- und Abfahrt – im Falle berufstätiger Frauen sein, bei denen heute noch viel zu wenig ihrer Doppelbelastung – Beruf und Haushalt – Rechnung getragen wird. Ein so feinsinniger Kenner unserer heutigen Lebensprobleme wie der amerikanische Psychotherapeut Erik H. Erikson schrieb in seinem jüngsten Buch, es sei noch gar nicht vorherzusagen, was es für Aufgaben und Rollen, Möglichkeiten und berufliche Spezialisierungen geben werde, wenn sich die Frauen erst einmal nicht nur an männliche Beschäftigungen in Wirtschaft und Politik anpassen, sondern lernen, die Beschäftigungen sich selbst anzupassen. Und er findet, daß eine solche revolutionäre Neubewertung sogar zu der Einsicht führen könnte, „daß Beschäftigungen, die heute männlich genannt werden, auch Männer zu unmenschlichen Anpassungen zwingen“ (in: Jugend und Krise, Die Psychodynamik im sozialen Wandel, 1970, S. 304).

„Dienst ist Dienst, und Schnaps ist Schnaps“, so hätte das 19. Jahrhundert mit seinem Kult der Arbeit kurzerhand auf alle solche Erwägungen geantwortet. Dienst ist Dienst, das sollte heißen, an der Arbeit, wie sie nun einmal ist, kann und darf nicht gerüttelt werden. Aber heute wird auch der Dienst nicht überall so bleiben können, wie er ist, wenn er sich auf die Dauer nur mit Schnaps ertragen läßt, wobei man für Schnaps alle möglichen Betäubungsmittel einsetzen kann, mit denen Menschen von heute glauben, ihre frustrierende Arbeitssituation kompensieren, überbieten oder auch nur verdrängen zu können.

Wenn wir in unseren Städten mehr Arbeitsplätze hätten, die schon rein äußerlich in einem Zustand wären, daß man vor ihnen nicht so weit zu fliehen brauchte, um wieder einigermaßen wohnen zu können, wenn die Arbeit unter Bedingungen geleistet werden könnte, die dem Arbeiter die Möglichkeit lassen, wenigstens in der Freizeit seine Identität wiederzuerlangen, dann würden schließlich auch Arbeitsplatz und Wohnstätten wieder einander näher-rücken. Mindestens wäre eine solche Wiederannäherung von Arbeit und Wohnwelt als „flankierende“ Maßnahme zur Entspannung unserer Verkehrsmisere sicher nicht zu verachten.

## **Die „menschlichere“ Stadt und die Christen**

Die Vorstellung einer Zivilisationslandschaft mit einer gesünderen Durchmischung der Funktionen, in der die Arbeit mit ihren Fabriken wieder mehr den Menschen folgen sollte, als diese umgekehrt in die Ballungszentren zu locken – was nicht zuletzt auch für die sogenannten Gastarbeiter zu gelten hätte –, eine solche Vorstellung könnte leicht für wirklichkeitsfremd gehalten werden. Vor allem wenn man die Linie einer solchen Entwicklung auch noch in Richtung



auf die im Grunde alte Utopie ausziehen wollte, als ließe sich die Stadt überhaupt wieder in Land auflösen oder in etwas Neues, was weder Stadt noch Land wäre.

Niemand wird die Widerstände verkennen wollen, die einer Vermenschlichung der Stadt entgegenstehen. Niemand wird verkennen wollen, daß es industrielle Strukturen von höchst unterschiedlicher Flexibilität und Fähigkeit gibt, wieder stärker an eigentlich menschliche Bedürfnisse „angepaßt“ zu werden. Und sicher wird bei den immer komplizierter werdenden Machtstrukturen unserer Gesellschaft die Stadt auch in Zukunft erhalten bleiben als Feld von besonderer Anziehungskraft auf Befugnis-Zentralen der verschiedensten Art. Aber wenn man vor manchem staatlichen oder wirtschaftlichen Verwaltungsbau in unseren Städten steht, vor so manchem Monument einer sich immer stärker zentralisierenden Computer-Zivilisation, und wenn man sich die gleichfalls wachsende Störanfälligkeit dieser Zivilisation ins Bewußtsein ruft, dann kann man sich auch fragen, ob diese unsere städtische Zivilisation nicht auch ein Mehr an entflechtender Dezentralisierung, ein Mehr an Vor-Ort-Entscheidungen im Zusammenwirken mit den unmittelbar betroffenen Menschen vertragen könnte.

Unsere Stadt ist kein auf die Erde geholtes himmlisches Jerusalem. Ihre Entwicklung verläuft nicht, wie Harvey Cox noch vor einigen Jahren glaubte sagen zu können, konvergent zum Reich Gottes. Die *Anonymität*, die „Namenlosigkeit“ des Städters ist etwas sehr viel Zweideutigeres als ein „Vorschein“ der „Freiheit der Kinder Gottes“. Und sicher kehrt in der Mobilität des Städters nicht einfach die Wanderbereitschaft des Gottesvolkes im Alten Testament wieder, ganz abgesehen davon, daß wir dieser *Mobilität* kaum ein Ziel zusprechen können, das sich an Konkretion mit dem alten Ziel des „verheißenen Landes“ vergleichen ließe.

Ohne religiösen Verputz, rein säkular, erscheint dieses Jerusalem wieder in einem skurril informationsästhetischen Hymnus auf unsere „Urbanisierung der Lebenswelt“, die unausweichlich auch zu einer Existenzverdichtung führe, die den kommunikativen Raum in ein kompliziertes System von spezifischen Kommunikationskanälen verwandele, deren sichtbarer Ausdruck die zunehmende Überlagerung der architektonischen Welt mit einer Zeichenwelt sei. Die dazu gehörige „sprachliche Kommunikationssphäre“ erweise sich dann als „babylonischer Turm“, der nur durch eine umfassende theoretische Durcharbeitung standfest und durch ständige experimentelle Manipulation aktuell gehalten werden könne. (Max Bense, Einführung in die informationstheoretische Ästhetik, Rde. 320)

Unsere Stadt ist auch nicht als „*Profitopolis*“ die große Hure Babylon. Sie ist eher der Boden, auf dem sich heute Christen bewähren können, die „der Stadt Bestes“ suchen und sich gedrungen fühlen, ihren Beitrag zu dem zu leisten, was Gerd Albers als die wichtigste Frage auf dem Weg zu einer menschlicheren Stadt bezeichnet hat, nämlich zu der Frage nach der Art und Weise, wie wir uns über Zielvorstellungen und die Möglichkeiten ihrer Verwirklichung verständigen und wie wir zu einer Übereinkunft gelangen könnten.

## Literatur

- Albers, Gerd:* Was wird aus der Stadt? Aktuelle Fragen der Stadtplanung. Serie-Piper Bd. 27, München 1972
- Jacobs, Jane:* Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Bauwelt-Fundamente 4. Übertragen aus dem Amerikanischen. Gekürzte Ausgabe, Neuauflage Gütersloh 1971
- Gruen, Viktor:* Das Überleben der Städte. Wien 1973
- Suter, Gody:* Die großen Städte – Was sie zerstört und was sie retten kann. Vorwort von Max Frisch. Bergisch-Gladbach 1966
- Schmid, Reinhard (Hrsg.):* Das Ende der Städte. Über die Zukunft der menschlichen Umwelt. Strukturen, Systeme, Pro(vo)gramme. Stuttgart 1968
- Mitscherlich, Alexander:* Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden, edition suhrkamp 123, 10. Auflage, Frankfurt/M. 1971
- Schulz, Uwe (Hrsg.):* Umwelt aus Beton oder unsere unmenschlichen Städte, rororo aktuell 1497, Reinbek 1971
- Berndt, Heide:* Das Gesellschaftsbild bei Stadtplanern (Beiträge zur Umweltplanung), 2. unveränderte Auflage. Stuttgart 1969
- Mumford, Lewis:* Die Stadt – Geschichte und Ausblick (The City in History, 1960). Köln 1963

- Hellpach, Willy:* Mensch und Volk der Großstadt, 2. neubearbeitete Auflage, Stuttgart 1952
- Bahrtdt, Hans Paul:* Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau. München 1969
- Schlemmer, J. (Hrsg.):* Mensch in der Großstadt. Stuttgart 1960
- Aschenbrenner, Katrin / Kappe, Dieter:* Großstadt und Dorf als Typen der Gemeinde, 5. Auflage. Opladen 1970
- Pfeil, Elisabeth:* Soziologie der Großstadt. Soziologie (ed. Gehlen/Schelsky). Düsseldorf 1955
- Cox, Harvey:* Stadt ohne Gott? Übertragen aus dem Amerikanischen, 6. Auflage. Stuttgart 1971
- Duntze, Klaus:* Der Geist, der Städte baut, radius-bücher. Stuttgart 1972
- Borggreffe, Friedhelm:* Kirche für die Großstadt. Heidelberg 1973
- Améry, Jean / Heer, Friedrich / Marsch, Wolf-Dieter:* Über die Tugend der Urbanität. Das Gespräch 80, Wuppertal 1969
- Das Missionarische Wort:* Thema des Heftes: Die Großstadt als missionarische Herausforderung, 5/1973 (Sept./Okt.) Christlicher Zeitschriftenverlag. Berlin 1973.

Wilhelm Quenzer, geb. 29.1.1922 in Konstanz, promovierte im Hauptfach Philosophie in Tübingen. Seit 1966 ist er wissenschaftlicher Referent in der Evangelischen Zentralstelle für Weltanschauungsfragen.