

Die großen Städte brauchen Verkehrswege und Foren, die auf der Höhe ihrer Gebäude sind. Deshalb sollte man auch die Magnetschwebbahn nicht abschreiben

Die neue Akropolis

Von Gerd Held

Der Zug fährt in die Stadt ein. Fast geräuschlos gleitet er mitten zwischen hohen Häusern hindurch, hoch über Straßen, Schaufenster und Bäume hinweg. Die Fahrgäste schweben auf einem hohen Stahlband durch die Stadt, auf einem Niveau mit Büroetagen, Aussichtsrestaurants und Fitnessstudios. Die emsigen Fußgänger, Automobile und Fahrräder lassen sie unter sich und bleiben ihnen doch nah. Sie sind über der Stadt und doch auch in ihr. Halb Bahn, halb Flugzeug. Halb Erde, halb Luft. Ihr fliegender Teppich ist harter Stahl und magnetische Kraft. Sie fahren im Transrapid. In Deutschland hat man die Technologie erfunden, aber man mag sie hierzulande gegenwärtig nicht bauen. Eine verpasste Gelegenheit, doch muss man nicht pessimistisch sein. Es gibt Geniestreiche, die in ihrer Zeit keinen Platz finden. Der Zeitgeist ist noch nicht reif, er weiß das Neue noch nicht zu schätzen. Walter Benjamin sprach einmal vom „zu früh gekommenen Eisen“, als der Eisenbau im 19. Jahrhundert mit seinen immensen Möglichkeiten gegen die alten Stadtbilder noch nicht durchkam. Ganz ähnlich hat man in Deutschland beim Transrapid nur die Schnelligkeit diskutiert und verworfen. Das eigentliche Potential der Magnetschwebetechnik wurde so verfehlt: Sie eröffnet mit ihrer neuen Tragetechnik eine neue Etage in der Stadt, sie hebt die Mobilität und das öffentliche Leben endlich auf das Niveau, das die moderne Gebäudekonstruktion schon erreicht hat.

Verkehr auf hohen Plattformen in der Stadt hat etwas Faszinierendes, das die moderne Großstadt schon länger begleitet. Es gibt Hochbahnen, Hochstraßen, Seil-

bahnen, aufgehängte Fähren und natürlich berühmte Brücken: der „Transbordeur“ über die alte Hafeneinfahrt von Marseille, die Hochtrasse der Stadtbahn mitten durch Berlin und natürlich die Brooklyn-Bridge auf Augenhöhe mit Manhattan – alles Ikonen der Moderne. Bei jeder U-Bahn haben die überirdischen Streckenabschnitte einen besonderen Reiz. Aber einen wirklich stadtprägenden Einfluss haben diese hohen Passagen bisher nicht gewonnen. Dabei sind die technischen Grundstoffe für erhöhte Plattformen aller Art mit der Erfindung des Eisenbaus eigentlich da. Die konzentrierte Tragkraft des Eisens schafft, was in der Ära von Stein und Holz völlig undenkbar war. Ein utopisches Bild von Grandville aus dem Jahr 1844 zeigt eine eiserne „Planetenbrücke“, die mehrere Planeten verbindet und auf der ein Flaneur genüsslich eine Zigarre schmaucht. Doch scheint alle utopische Energie der Urbanisten ein Jahrhundert lang nur in die Erhöhung der Gebäude geflossen zu sein. In den „Wolkenkratzern“ feiert das Eisen (und der Stahlbeton) bis heute – nun von Dubai bis Shanghai – seine Triumphe. Aber wie einseitig ist diese Entwicklung. Denn die Verkehrswege bleiben im Wesentlichen am Boden kleben, man gräbt sie sogar zunehmend unter der Erde ein. Das ganze öffentliche Leben muss durch tiefe Schluchten krauchen – zwischen den abweisenden Steilwänden der Hochhäuser. Oben darf man einmal aus dem Fenster gucken, doch ein Austausch auf höherem Niveau findet weder innerhalb der Stadt noch mit ihrem Umland statt. So ist die moderne Metropole, deren spektakuläre Silhouette so sehr vom Können der Men-

schen zeugt, in ihren höheren Sphären eine starre Versammlung von stummen Gebäude-Autisten geblieben.

Was für eine Herausforderung für die Zukunftsphtasie! Denn man kann sich ein ganzes Netzwerk hoher Bahnen, Wege, Plätze, Terrassen, Arenen, Rampen, Stationen, Balkonen vorstellen – eine neue offene und Verbindung stiftende Akropolis. Dabei ginge es um mehr als eine Touristenattraktion. Denn wenn eine Stadt Höhe hat, hat das mit einer Mission der Menschen zu tun. Die „Stadt auf dem Hügel“ (John Wintrop) ist ein bekannter Topos aus den Anfängen der Moderne. Er steht für eine erhöhte Plattform der Menschheit, die neue Ausblicke auf die Welt eröffnet und die öffentlich sichtbar macht, ob eine gute Ordnung der Welt gelingt. Unsere gegenwärtige ökologische Phantasie kann sich die Stadt nur unter der wärmedämmenden Pudelmütze vorstellen, aber das ist für den Sinn des Menschen auf diesem Planeten entschieden zu kurz gedacht. Die „Stadt

auf dem Hügel“ steht für ein Dasein, das die Welt mit Liebe betrachtet und bearbeitet. Die Siedlungen des Menschen brauchen ihren eigenen aufrechten Gang. Diese Utopie einer befreienden Stadthöhe ist mit den heutigen Metropolen noch nicht eingelöst. Dem öffentlichen Leben fehlt noch die erhöhte Plattform, um mit den schon gebauten Türmen der Stadt Schritt zu halten. Noch erscheinen Technologien wie die Magnetschwebetechnik fremd und übertrieben. Doch ist dies Scheitern nur vorläufig. Der Transrapid wird in neuer Gestalt wiederkommen, als Teil eines ganzen Netzwerks erhöhter Passagen durch die Stadt. Schon heute belebt sich in den oberen Etagen der Stadt das Außenleben. Man klebt allerorts Stahlbalkone an ehemals glatte Häuserblocks, Flachdächer werden zu Terrassen und Partiezonen, in neuen Stadtteilen pendeln Schwebebahnen und Hochmetros. Begrüßen wir sie als luftige Vorboten der neuen Akropolis.

(Manuskript vom 22.12.2009, erschienen Artikel in der Tageszeitung „Die Welt“ vom 31.12.2009 als Beitrag zu einer Sonderbeilage zur neuen Dekade)