

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 62 (1975)
Heft: 6: Gesicht der Strasse = Visage de la rue

Artikel: Wohnraum Stadt
Autor: Mühlestein, Erwin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-47830>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Wohnraum Stadt

Von Erwin Mühlestein

Der nachstehende Beitrag stellt zum grössten Teil eine Zusammenfassung eines gleichnamigen Dokumentarfilms des Schweizer Fernsehens dar, mit dessen Fertigstellung der Architekt und Filmemacher Erwin Mühlestein bei der Niederschrift dieses Artikels gerade beschäftigt war.

Neben all den Aufzählungen, weshalb die Stadtentwicklung sich seit Beginn der Industrialisierung gegen die echten menschlichen Bedürfnisse richtete, stellt der Autor die heutigen Bestrebungen von innerstädtischen «Wiederbelebungsversuchen» ernsthaft in Frage, da bei einem Erfolg nur ein kleiner beschränkter Teil der Bevölkerung davon profitieren würde. Nicht nur Mühlestein glaubt deshalb, dass es weit sinnvoller wäre, «in den Vorstädten, dort, wohin die Bevölkerung vertrieben wurde, selbst städtische Verhältnisse zu schaffen». Vielleicht könnten die eines Tages wieder zu einer echten Beziehung der Bevölkerung zu dem um sie herum Gebauten führen. Erst dann kann man wieder ernsthaft vom «Wohnraum Stadt» sprechen.

Die Entwertung des öffentlichen Raumes

In der selben Weise, wie sich im Laufe der Zeit die Städte wandelten, veränderte sich auch ihr öffentlicher Raum. Bestanden einst zwischen den überbauten und den nichtüberbauten Flächen in den Städten der Antike bis zur vorindustriellen Epoche eine wohlausgewogene Einheit und gegenseitige Bezüge, so kam dem offenen Stadtraum seit Beginn des Industriezeitalters im humanitären städtebaulichen Sinn noch nie eine solch untergeordnete Rolle wie seit dem letzten Jahrhundert zu.

Zu den schlimmsten Auswüchsen des Städtebaus zählen denn auch die Industriestädte des ausgehenden 19. Jahrhunderts, deren wichtigste Aufgabe es war, auf möglichst engem Raum, in grösstmöglicher Nähe zu den Arbeitsplätzen, die höchstmögliche Anzahl von Arbeitskräften anzusiedeln. Der (städtische) Freiraum wurde danach bemessen, dass zwei Fuhrwerke aneinander vorbeikamen und dass die Feuerwehr passieren konnte. Alles andere galt als Verschwendung wertvollen Platzes und passte nicht ins Bild des aufkommenden Industriekapitalismus.

Die zweite nachteilige Entwicklung, die praktisch alle Städte hochindustrialisierter Länder erfasste, wurde durch das Aufkommen des Automobils als Privatfahrzeugs eingeleitet. Mit beispielloser Blindheit wurden während der fünfziger und der sechziger Jahre dem Privatverkehr die wichtigsten Freiräume der

Städte geopfert. Die Strassen wurden so weit verbreitert, dass den Fussgängern nur noch ein notwendiger Reststreifen der ehemals grosszügigen «Bürgersteige» übrigblieb, und die Plätze wurden zu Verkehrskarussells oder Autoabstellplätzen degradiert. Während Jahren war man zudem noch der Auffassung, dass sich durch diese Massnahmen der Ausbau der öffentlichen innerstädtischen und der regionalen Nahverkehrsmittel erübrigen werde.

Die Anpassung der Städte an die Erfordernisse des privaten Automobilverkehrs machte sie immer unwirtlicher, und die Begleiterscheinungen des Wirtschaftsbooms liessen die Mieten von Stadtwohnungen – wo sie nicht Geschäftshäusern weichen mussten – ins Unermessliche klettern, so dass beide Faktoren zusammen bewirkten, dass die Einwohnerzahlen in den letzten Jahren ständig abnahmen. In dieser Situation half das private Automobil – um den Kreis zu schliessen – entscheidend mit, dass die jegliche «Urbanität» vermissenden Vorortssiedlungen auf den grünen Wiesen verkehrstechnisch erschlossen bzw. überhaupt gebaut werden konnten.

Die Stadtkerne selbst, früher einmal Zentren des städtischen Lebens, entwickelten sich zu monofunktionalen Zentren der Geschäftswelt, in denen das Leben nach den Büro- und Ladenschlusszeiten erlischt. Der vorläufig letzte Schritt in dieser für die Städte so verhängnisvollen Entwicklung ist der Auszug der grossen Citywarenhäuser – zumindest mit oft das Stammhaus an Grösse übertreffenden Filialen – hinaus in die Suburbzonen zu den bereits vertriebenen Bewohnern. Zurückgeblieben sind viele der kleineren Detail- und Fachgeschäfte, die sich heute von der Schaffung von Fussgängerinkaufsstrassen und nahe liegenden Autoparkhäusern wieder steigende Umsätze erhoffen.

Doch, wie dem auch sei, der oft bejammerte Verlust der «Urbanität» ist durch einseitige Massnahmen nicht wieder wettzumachen. Das städtische Leben besteht nicht nur aus Konsumieren, sondern vor allem aus Kommunizieren. Kommunikation kann jedoch nicht einfach durch bauliche oder gestalterische Mittel, durch sogenannte «Stätten der Begegnung» oder wie sie auch sonst immer genannt werden, herbeigeführt werden, wo einander fremde Menschen nun plötzlich das betreiben sollen, was man ihnen an ihren Wohnorten schon längst abgewöhnt hat. Ein «öffentliches» städtisches Leben kann nur dort entstehen, wo ständiges städtisches Leben herrscht und wo der öffentliche Raum es nicht verhindert. Doch wer fühlt sich heute für den keinen Profit einbringenden öffentlichen Raum noch verantwortlich? Die Öffentlichkeit etwa, die sich schon längst in ihre

– bei Umfragen immer grösser gewünschten – Wohnungen zurückgezogen hat, ein (klein-) familienbezogenes Leben führt und glaubt, über Radio, Fernsehen und Telefon mit aller Welt in Kontakt zu stehen? Warum sollte heute auf den Strassen und Plätzen plötzlich ein reges anteilnehmendes öffentliches Leben entstehen, wo nicht einmal Hausbewohner, die sich viel näher stehen, miteinander Kontakte pflegen?

Die verbliebenen städtischen Freiflächen

Es gibt wohl kaum eine Stadt, in der in den vergangenen hundert Jahren die Freiflächen vergrössert worden sind; im Gegenteil: wo es galt, eine freie Fläche zu überbauen oder eine Baulücke zu füllen, wurde es getan. Auch mit dem Abriss noch gut erhaltener und bewohnbarer Häuser war man nicht gerade zimperlich, vorausgesetzt, die Renditen konnten erhöht werden.

So ergibt sich heute praktisch in jeder grösseren Stadt das gleiche Bild und durchschnittlich die folgende Flächenverteilung: Rund ein Drittel sind überbaute Gebäudeflächen, ein weiteres Drittel sind nichtüberbaute private Flächen, wie Innenhöfe, Vorplätze und nichtüberbaubare Grundstücke, und das verbleibende letzte Drittel sind öffentliche Flächen, wie Strassen, Plätze und Parkanlagen, die jedermann frei zugänglich sind.

Eine etwas überraschende Tatsache, wenn man die zugebauten Städte vor Augen hat, dass immerhin noch rund ein Drittel der Stadtflächen der Öffentlichkeit zugänglich sind. Nur, die Stadtbewohner spüren das kaum, da ihr Drittel das am einseitigsten genutzte ist und zur Hauptsache dem Verkehr und der Erschliessung privater Grundstücke dient.

Gegenüber den gut organisierten und ihre Vorteile konsequent verteidigenden oder zu mehreren suchenden Hausbesitzerverbänden ist die Mehrheit der Stadtbewölkerung, die theoretisch über den gleich grossen Stadtanteil verfügt, in Planungsfragen überhaupt kein ernst zu nehmender Gegenpart. Dann und wann, wenn es um den Abriss gut erhaltener Wohnhäuser, um die Verbreiterung einer Strasse oder um das Fällen von Bäumen geht, bilden sich Bürgerinitiativen, deren Reichweite über den betroffenen Stadtteil nicht hinausgeht und deren Erfolg meist sehr gering sind.

Die Nutzbarmachung ungenützter Freiflächen

Von der zugegebenermassen etwas oberflächlichen, jedoch eine gute Vorstellung von der

Realität vermittelnden Unterteilung der Stadtfächen in etwa gleich grosse überbaute, nicht-überbaute private und öffentliche Freiräume sind die privaten Freiflächen und von ihnen die halböffentlichen Innenhöfe die noch am leichtesten der Öffentlichkeit und den Anwohnern nutzbar zu machenden.

Wo in der Regel nicht ein einzelner, sondern mehrere Bauträger bei den in Städten üblichen Randbebauungen auftraten, entstanden aus den gesetzlich freizuhaltenen Restflächen Innenhöfe, die durch das zusätzliche Errichten von Mauern oder Zäunen entlang den Grundstücksgrenzen einzeln nicht mehr sinnvoll zu nutzen sind. Auf diese Weise gehen der Öffentlichkeit wertvolle städtische Flächen verloren, die heute gerade noch als Abstellflächen, für Reinigungs- oder Wäschehängevorrichtungen oder immer häufiger als Autoabstellplätze gut genug sind. Dass diesen einst untergeordneten, heute aber von den stetig anwachsenden Immissionen der öffentlichen Strassen und Plätze abgeschirmten und geschützten Freiraumreserven eine neue wichtige Bedeutung als innerstädtische Ruhe-, Spiel- und Erholungsflächen zukommt, ist eine Erkenntnis, die noch nicht weit verbreitet ist.

«Wir haben heute eine absurde Situation», schrieb 1972 die Arbeitsgruppe «Hinterhof» der Freisinnig-demokratischen Partei (FdP) Zürich 3 in ihrem Informationsblatt: «Sucht der Städter Ruhe und Erholung, muss er sich durch den hektischen Verkehr kämpfen, um ausserhalb der Stadt – vielleicht! – einen ruhigen Platz zu finden. (...) Unsere Hinterhöfe können Begegnungs- und Erholungsstätten für alt und jung werden, wenn wir sie entsprechend sanieren. Kinder können dort sicher und ungefährdet mit Kameraden spielen. Erwachsene können sich zwanglos unterhalten. Der Nachbar wird zum Mitmenschen. Wir sind der Ansicht, dass Hinterhofsanierungen in grosser Zahl durchgeführt werden sollen. Damit können ganze Quartiere neu belebt werden. Wenn diese sanierten Hinterhöfe eine soziale Funktion erfüllen, das heisst, allen Anwohnern der Häuser rund um den Hof zugute kommen, dürften Planungszuschüsse und Beiträge an die Baukosten durch die öffentliche Hand gerechtfertigt sein.»¹

Bereits zwei Jahre früher, im Oktober 1970, war das «Münchener Forum», ein Verein, der sich seit 1968 mit alternativen Stadtplanungsprojekten befasst, mit einer Dokumentation «Öffnet die Höfe» an die Öffentlichkeit getreten. In ihr hatte Karl Assmann geschrieben: «Die Stadtzentren drohen immer mehr im Autoverkehr zu ersticken. Der Fussgänger wird besonders in den engen Strassen der Altstädte an die Wand gedrückt. Die Folge davon ist eine drohende Verödung der Stadtkerne. Um diesem Trend entgegenzuwirken, werden jetzt in zahlreichen innerstädtischen Einkaufszentren ganze Strassenzüge für den Autoverkehr gesperrt und nur noch dem Fussgänger vorbehalten. (...) Doch wie gelangt der Fussgänger dorthin? (...) Es fehlt hier ein zusammenhängendes Netz von attraktiven, sicheren und störungsfreien Fussgängerverbindungen, die nicht nur den kommerziellen, sondern auch den kulturellen Bereich der Innenstadt erschliessen.

Hier bieten die fast vergessenen Innenhöfe der Baublöcke reizvolle Möglichkeiten, Oasen der Ruhe und des genussvollen Stadterlebens zu schaffen, falls es gelingt, diese Höfe öffentlich zugänglich zu machen und miteinander zu verbinden.»²

Im «umweltbewussten Skandinavien» (FdP Zürich 3), genauer: in Stockholm, ist die Hofsanierung bereits seit 1968 Bestandteil des Altstadtsanierungsprogramms. Durch ein Gesetz werden die Hausbesitzer seit 1972 verpflichtet, die ungenutzten Hinterhofflächen zu Erholungs- und Spielflächen umzugestalten, und in den Höfen, wo heute noch rund ein Drittel aller in der Innenstadt parkierten Autos abgestellt werden, muss in über- oder unterirdischen Garagen Parkraum geschaffen werden.

Fussgängerzonen – Zurückgewinnung der Städte für die Fussgänger?

Nach den fünfziger und sechziger Jahren, in denen es für viele Kommunalpolitiker vor allem darum gegangen war, «unsere Städte den Bedürfnissen des modernen Automobilverkehrs anzupassen», kam bei Planern und Politikern ein neues «Zauberwort», das der «Fussgängerzonen», in Mode, von dem sich heute noch viele der ohnmächtigen Planer eine Rettung unserer Stadtkerne versprechen.

Nach dem Münchner Städtebaukritiker Karl Klühspies soll Fussgängerzone «nicht etwa heissen, dass man hier ein dringendes Bedürfnis des Städters, nämlich zu Fuss zu gehen, befriedigen möchte. Für gewöhnlich geht der Bürger nicht in die Stadt, um darin spazierenzugehen. Das tut er, wenn überhaupt, meist nur an Sonn- und Feiertagen oder abends, wenn der Verkehr sowieso gering ist. Deswegen bräuchte man also keine Fussgängerzonen. Normalerweise ist der Fussgänger ein verhinderter Autofahrer oder ein tarifverschreckter Trambahnfahrer. Er hat Gründe, die ihn veranlassen, das Zentrum aufzusuchen, sei es, dass er einkaufen möchte, sei es, dass er einen Behördengang zu absolvieren hat, das kulturelle Angebot nutzen will, oder ähnliches. Jedenfalls möchte er dann möglichst schnell und ungestört sein Vorhaben verwirklichen.»³

Dennoch hat sich die bekannte, rechtzeitig auf die Olympiade hin am 1. Juli 1972 offiziell den «Fussgängern übergebene» Münchner Fussgängerzone an der Neuhauser- und Kaufingerstrasse der «Süddeutschen Zeitung» zufolge als «ein Strassenzug mit goldenem Pflaster»⁴ für die anliegenden Geschäfte mit einer zwanzig- und mehrprozentigen Umsatzsteigerung erwiesen. Auf Kosten der Geschäfte in den angrenzenden Strassen allerdings, die einen Umsatzrückgang um bis zu 35 Prozent zu ertragen haben und heute ernsthaft in ihrer Existenz bedroht sind.

Aus ähnlichen Überlegungen sprachen sich im Herbst 1974 die Geschäftsinhaber am Züricher Rennweg, an einer Nebenstrasse der zur Fussgängerzone erklärten Bahnhofstrasse, gegen eine Umwandlung ihrer von Autos befahrbaren Strasse in eine Fussgängerzone aus. Die Geschäftsleute befürchteten, dass bei einer zusätzlichen Erschwernis der Erreichbarkeit für

Automobilisten dieselben als Kundschaft an die in den Stadtrandzonen angesiedelten und problemlos erreichbaren Einkaufszentren mit ihren Hunderten von Parkplätzen verloren gingen.

Nach Paulhans Peters ist mit dieser Entwicklung «einmal klar und unmissverständlich gesagt, was die wirkliche Ursache aller Fussgängerbereiche – zumindest in deutschen Innenstädten – ist, nämlich planerische Konsumhilfe, die Verengung der Stadt auf ‚Konsumopolis‘, der Rollenwechsel vom Bürger, den heute alle Politiker und Planer als den mündigen Partner apostrophieren und mit dem sie zusammenarbeiten möchten, was auch meist wieder blosses Lippenbekenntnis ist, zum gegängelten Konsumenten. Es ist dringend notwendig, diese Erkenntnis endlich nicht zu verdrängen, sondern anzuerkennen, dass an entscheidenden Stellen der Stadt wieder einmal eine Verdünnung, eine Trennung ihrer Funktionen stattfindet. (...) Die Kurzformel lautet jetzt: Urbanität = höchster Konsum. Aber das wird offen nicht zugegeben.»⁵

Die Einkaufszentren als Stadtersatz

Beinahe alle Stadterweiterungen gehen etwa nach demselben Muster vor sich: Als erstes wird für die zukünftigen Bewohner der notwendige Wohnraum erstellt. Erst später, wenn das «Konsumentenpotential» angesiedelt ist, werden nach und nach die Folgeeinrichtungen erstellt, wobei oft der erste Supermarket vor dem dringend benötigten Kleinkindergarten oder der Schule fertiggestellt ist. Dass die Zwischenzeit, in der die neuen Vorstadtbewohner praktisch auf alle Annehmlichkeiten des «städtischen» Lebens verzichten müssen, nicht zu lange dauern darf, will die Neuüberbauung nicht zu einem schlechten Image kommen, zeigt das Beispiel des Berliner Märkischen Viertels sehr deutlich, wo das Profitstreben so stark im Vordergrund stand, dass die Bewohner jahrelang auf die Folgeeinrichtungen warten mussten. Heute ist das Märkische Viertel mit einem solch schlechten und unreparablen Ruf versehen, dass für breite Bevölkerungsschichten die Adresse allein schon diskriminierend ist.

Wird dann eines Tages, wenn die Einwohnerzahl jene Höhe erreicht hat, bei der sich der Bau eines Einkaufszentrums lohnt, doch noch ein solches errichtet, weist es meist in all seinen Zügen jene verlogenen nostalgischen Elemente einer Kleinstadt oder eines Stadtkerns auf, die entscheidend mithelfen, von den Preisen abzulenken. Peter M. Bode hat dies sehr zutreffend so formuliert: «Der Reiz beim Geschäftsbummel in einer intakten Stadtmitte liegt doch gerade darin, dass die Auswahl des Angebots sich

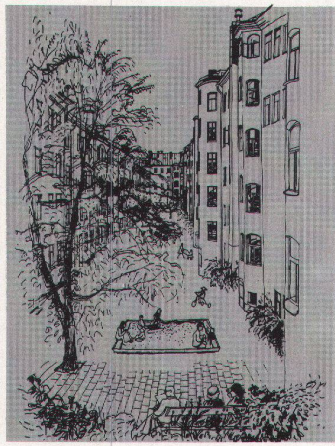
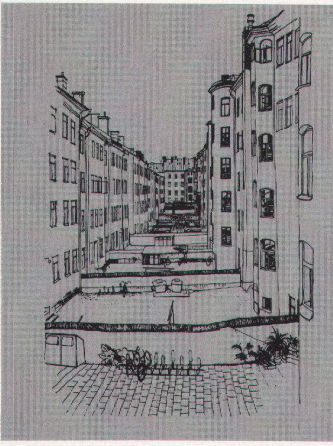
¹ Projekt «Hinterhof», in: De Wiediker Öpfel, Bulletin der FdP Zürich 3, 1972.

² Karl Assmann, in: Öffnet die Höfe, Heft 2 der Sammlungsreihe «Münchener Forum», S. 3.

³ Karl Klühspies, Münchner Fussgängerzonen, Münchner Bauforum Nr. 2, September 1968, S. 6.

⁴ Harry Koch, Ein Strassenzug mit goldenem Pflaster, in: Süddeutsche Zeitung, Wochenendausgabe vom 10./11.8.1974.

⁵ Paulhans Peters, Stadt für Menschen, Callway Verlag, München (ohne Jahrgabe), S. 63.



1, 2 Hofsanierungsprojekt des städtischen Strassenbauamts in Stockholm vor und nach dem Abriss der Grundstücksmauern

3 Die ganz auf Konsum ausgerichtete Sergel-Fussgängerinkaufsstrasse in Stockholm, die den anstossenden Geschäftsinhabern hohe Umsatzsteigerungen brachte



4 Überlieferter Wochenmarkt auf Stockholms Heumarkt, dessen Funktion heute mehr folkloristischer und touristischer Natur denn jene eines Versorgungsmarktes ist



5 Installierung eines Antiquitätenmarkts in der Genfer Avenue Henri-Dunant nicht aus Versorgungsnotwendigkeit, sondern als Teil des Stadtwiederbelebens- und Touristenprogramms



6 Immer öfter dient das Strassenmobiliar als zusätzliche Einnahmequelle in Form von Werbeträgern. Solche Abfallmöbel stehen zu Hunderten in ganz Berlin herum



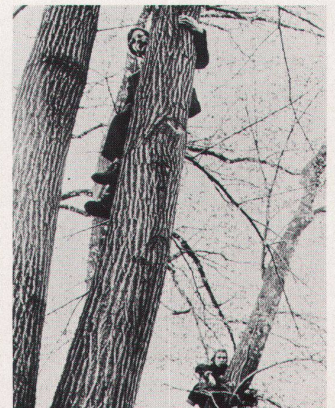
7 Ab- und Aufgang zu «Shop-Ville», Zürichs Einkaufsstadt im Untergrund, wo aus Passanten Konsumenten gemacht werden



8 Mit grossem (Schutz-) Aufwand werden dafür, wie hier in Berlin-Tegel, neue Bäumchen gepflanzt, die die altgewachsenen Bäume nie ersetzen und die den Trottoirparkieren bald ein Ärgernis sein werden



9 Mit Polizeieinsatz werden die Bäume heute nicht vor Baumkillern...



10 ...sondern vor Bürgern «geschützt», die sich, wie hier 1971 in Stockholms Königsgarten, durch Baumbesetzungen für die Erhaltung der Bäume einsetzen

mit der Vielfalt der Strassen und Lagen in Quantität und Qualität so stark wandelt. Das erst ermöglicht Vergleich und Okkasion, das ist Konkurrenz. Im gemachten Zentrum hingegen ist alles über einen Kamm geschoren, sind die Mieten gleich, die fixen Kosten hoch und wird wirkliche Konkurrenz sorgfältig herausgefiltert.»⁶

Welche wichtige Rolle der «Stattersatz» für das Kaufverhalten der mit echtem städtischem Leben nicht verwöhnten Kundschaft spielt, zeigt eine Inseratenkampagne eines Einkaufszentrums vor den Toren Zürichs, in welcher neben anderem zu lesen war: «Keine Stadt ohne Altstadt! Wir haben (...) ein urgemütliches Altstadtquartier aufgebaut. Hier gibt es Riegelhäuser, stille Winkel, alte Wirtshausschilder, einen Dorfbrunnen, kleine Lädeli, eine fidele Beiz und vieles, was zur guten Stimmung beiträgt. Die Dörfli-Altstadt ist aber kein Museum – sie lebt! Denn das Dörfli ist zum Flanieren, Einkaufen, Höcklen, Essen und Trinken das ideale Quartier für jung und alt!» Und zur «Piazza», Mittelpunkt eines jeden mittelmässigen Einkaufszentrums, fiel den Werbetextern in der gleichen Inseratenserie ein: «Der grosse Markt mit Ladenstrassen, Marktständen, Spezialgeschäften und Shops aller Art – das ist die Piazza (...). Sie erreichen die Piazza trockenen Fusses – von den gedeckten Parkplätzen steigen Sie auf, direkt ins pulsierende Leben!»⁷ – allerdings nur während der Ladenöffnungszeiten.

Die Erschliessung zusätzlicher innerstädtischer Ebenen

Oftmals kommt man heute mitten in unseren autogerechten Innenstädten nicht – wie bei den Einkaufszentren – durch einen Auf-, sondern durch einen Abstieg unter die Erdoberfläche «direkt ins pulsierende Leben», genauer gesagt: in einkaufszentrumsartige Fussgängerunterführungen mit einer Vielzahl von Geschäften, die alle aus den Passanten Konsumenten machen möchten.

Nun ist es aber ein grosser Unterschied, ob man immerhin noch «freiwillig» eines der stadtnahen Einkaufszentren aufsucht oder ob man als Fussgänger mit der Absicht, auf kürzestem Wege ans Ziel zu gelangen, gezwungen wird, erst einmal unter die Erde zu gehen oder auf Rolltreppen hinunterzufahren und sich dann noch zusätzlich durch eine Ladenansammlung zu bewegen, und das oft mehrmals täglich, da die Fussgängerverkehrs- und Konsumkeller folgerichtig an den Stellen errichtet werden, wo die Fussgängerfrequenz am dichtesten ist, beispielsweise in Bahnhofsnähe, wo der tägliche autolose Berufs- und Touristenverkehr ankommt.

In Zürich wurde ein solcher in den Untergrund verlegter Konsumkeller, der direkt an das Bahnhofsgebäude anschliesst – in Konkurrenz zur Oberstadt –, sinnigerweise «Shop-Ville» getauft. Welche Berechtigung das Anhängsel «Ville» (Stadt) dabei hat, ist fraglich, da bei kleinsten Menschenansammlungen die Polizei gleich einschreitet und Musikanten, Pflastermaler, Redner, Demonstranten, aber auch Jugendliche, die sich einfach niedergelassen ha-

ben, die nach allzu schönen Worten an anderen Stellen einen Teil des aktiven städtischen Lebens ausmachen sollen, in Haft nimmt. Der Tag, an dem der Aufenthalt für «Unberechtigete» in «Shop-Ville» gegen Androhung einer Ordnungsstrafe verboten wird, scheint nicht mehr fern zu sein.

Die Dezimierung der öffentlichen Stadträume durch das Strassenmobiliar

Neben der aus kommerziellen und verkehrstechnischen Gründen erfolgten Veränderung der altgewohnten Strassenbilder spielt die Veränderung, die auf die «Möblierung» der Strassen zurückgeht, eine vergleichsweise untergeordnete Rolle.

Die Strassenmöblierung wurde erst nach dem zweiten Weltkrieg, während der Jahre des grossen Wirtschaftsbooms, zu einem eigentlichen Problem, als sich die Vorrangstellung des privaten Automobils als Hauptverkehrsmittels durchgesetzt hatte. Die Regelung des Strassenverkehrs erforderte immer mehr Hinweis- und Verbotsschilder, Verkehrsampeln, Parkzeitmesser, Autodurchfahrtsperren und Fussgängerabschränkungen. Mit der wirtschaftlichen Entwicklung stieg auch die Anzahl der übrigen technischen Einrichtungen, wie Telefonkabinen, Notrufsäulen, Informations- und Hinweissträger, Postwertzeichenautomaten und Briefeinwurfkästen. Aber auch der öffentliche Verkehr benötigte immer mehr Platz für seine ständigen Einrichtungen, wie Fahrleitungsträgermasten, Zusteigeinseln, Haltestellen, Wartehäuschen und Fahrkartenautomaten. Hinzu kamen noch die halböffentlichen Objekte, wie Zeitungsverkaufsstände, Automaten aller Art und Kioske. Von den übrigen Gegenständen wie Plakatschlagflächen, Sitzbänken und Blumen- sowie Abfallkübeln ganz zu schweigen, die allesamt – neben dem ruhenden und dem zirkulierenden Verkehr – auf den ursprünglich für Fussgänger und Fuhrwerke geschaffenen Flächen untergebracht werden mussten. Dass dabei vor allem die den Fussgängern verbliebenen Flächen nochmals herhalten mussten, rief bis heute wenig Gegenstimmen hervor.

Im Gegensatz zur Bewusstseinsveränderung breiter Schichten bezüglich der Notwendigkeit eines verschärften Umweltschutzes nimmt die Bevölkerung von den Auswirkungen der ständigen Neu- und Ummöblierung ihrer näheren Umgebung kaum Notiz. So konnten zum Beispiel über ihre Wahrnehmungen auf einer bestimmten Strassenstrecke von etwas über hundert Metern befragte Passanten im Durchschnitt nicht einmal die Hälfte des Strassenmobiliars aufzählen, an dem sie – achtlos – eben vorbeigegangen waren.

Die Gestaltanforderungen an die Produkte der Strassenmöblierung

Einer der Hauptgründe nebst der allgemeinen Reizüberflutung, der wir täglich auf unseren Strassen und Plätzen ausgesetzt sind und die die bewusste Wahrnehmung einzelner Objekte

stark vermindert, ist der grundsätzlich verschiedene Anspruch, der einerseits an den «öffentlichen» und andererseits an den «privaten» Design gestellt wird.

Entwickelte sich der Design im privaten Bereich immer mehr zu einem eigentlichen Redesign, das heisst zu einem Design, der sich vorherrschenden Modeströmungen anpasst oder der solche entscheidend mitkreiert, hat der Design im öffentlichen Bereich vorwiegend der Funktionserfüllung zu dienen. Und je grösser der Unterschied zwischen den Bereichen auch wurde, selten wurden Stimmen laut, die von den Ämtern «schönere» Fahrkartenautomaten oder bequemere Parkbänke verlangten.

Das beinahe gänzliche Fehlen solcher Forderungen weist darauf hin, dass die im privaten Designbereich den Modeströmungen unterworfenen Bevölkerung sich nicht mit dem (funktionalen) «Mobiliar» identifizieren kann, das ihr die Verwaltungen in die öffentlichen Räume stellen.

Dass dies nicht immer so war, zeigen frühere Beispiele der Anteilnahme, so zum Beispiel die mit aller Heftigkeit geführten Diskussionen um die Elektrifizierung des Zürcher «Rössli-Trams» um die Jahrhundertwende. Ein grosser Teil der Bevölkerung empfand die damals notwendig werdenden Fahrleitungen als eine nicht tragbare Verschandelung des Stadtbildes. Heute dagegen können viel einschneidendere Veränderungen vorgenommen werden, ohne dass die Öffentlichkeit Einspruch erhebt. – Ganz zu Recht meint der dänische Designer Erik Ellegaard Frederiksen: «Das uns allen gemeinsame Design darf nicht länger unbeachtet bleiben, weder von der öffentlichen Verwaltung noch von der Bevölkerung. Unsere Umwelt ist wichtig für unser Wohlbefinden und stellt ihre Forderungen an eine gewisse Zweckmässigkeit, die sich mit dem Erlebnis des Wohlgefühls paart.»⁸

Doch welche andere Wahl bleibt heute den finanzschwachen Stadtverwaltungen, als die benötigten Produkte nach den Katalogen einiger auf die Möblierung der Aussenräume spezialisierter Firmen auszuwählen? Wurde einst das Strassenmobiliar in kleinen Serien je nach Bedarf von den örtlichen Behörden selbst in Auftrag gegeben, was eine Anpassung an den jeweiligen Standort und Charakter der Umgebung ermöglichte, produziert heute ein spezialisierter Industriezweig die einzelnen Produkte in grossen Serien ohne Rücksichtnahme auf die zukünftigen Standorte. Von einer Anpassung der Produkte an die jeweilige Umgebung kann keine Rede mehr sein, und die Unterschiede in der Strassenmöblierung von Stadt zu Stadt, ja selbst von Land zu Land sind nur noch sehr gering.

Bepflanzung – ein «Strassenmobiliar», das industriell nicht herstellbar ist

Auch wenn in New-Yorks City Versuche mit immergrünen Bäumen und Kunststoffrasen gemacht wurden, weil natürliche Pflanzen unter den vorherrschenden Umweltbedingungen nicht mehr gediehen, zählt die natürliche, sich je nach der Jahreszeit verändernde Bepflan-



zung zu den wichtigsten Bestandteilen der «Strassenmöblierung».

Im Gegensatz zu allen übrigen Produkten der Strassenmöblierung, die ständig zunehmen, schwindet der Baum- und Pflanzenbestand in den Städten spürbar dahin. Teils sind Strassen-erweiterungen, teils schädliche Umweltbedingungen die Ursache der Baumbestandverminderung, die durch -neupflanzungen nicht so schnell wettgemacht werden kann, da das Nachwachsen junger Bäume Jahrzehnte dauert und Umpflanzungen nicht immer erfolgreich verlaufen. Wo immer es möglich ist, sollten deshalb bestehende Bäume geschützt und gehegt werden. Es ist nicht mehr zu übersehen, dass in vielen Städten die Gartenbauämter, aus einer gewissen Berufsliebe heraus, zu denjenigen Stellen gehören, die mit viel Verständnis und gutem Willen am meisten für eine menschenfreundliche Umgebung sorgen.

Der Einfluss der farblichen Gestaltung des Strassenmobiliars auf seine Umgebung

Verbleibt den Amtsstellen bei der Wahl des Strassenmobiliars durch die industrielle Massenproduktion auch nur ein kleiner Spielraum, so ist die farbliche Gestaltung dagegen meist noch weitgehend offen. Doch die Gründe, weshalb die gleichen Produkte von Stadt zu Stadt verschieden angestrichen werden, sind oft ungründlich.

Während Jahren herrschte allgemein die Auffassung vor, durch die Farbgebung des Strassenmobiliars müsse ein Kontrast zur Umgebung geschaffen werden, da die Objekte selten in die Umgebung hineinpassten. Am deutlichsten war dies in Liverpool, wo man glaubte, mit hellen Farben einen Kontrast zum tristen grauen Stadtbild schaffen zu können. Doch was erreicht wurde, verschlimmerte den bestehenden Zustand noch mehr: durch die helle, farbenfrohe Bemalung des Strassenmobiliars wirkte der Hintergrund des Stadtbildes nun erst recht trist und grau.

Ausgezeichnete Erfahrungen machten dagegen diejenigen Stadtverwaltungen, die ihr Strassenmobiliar in der Schwarz/Weiss-Skala anstreichen liessen. Nach amerikanischen Vorbildern liess zum Beispiel die Industriestadt Wuppertal – als eine der wenigen europäischen Städte – ihr sämtliches Strassenmobiliar, trotz entsprechend höheren Unterhaltskosten, weiss anstreichen – mit dem Erfolg, dass dasselbe im Strassenbild kaum mehr auffällt und, dem Klima widersprechend, ein heller, sonniger Eindruck von der ganzen Stadt entstand.

Die Bemalung von Hausfassaden

Dass Hausfassaden nicht unbedingt einfarbig und in den Unterhaltskosten sparenden Grautönen angestrichen werden müssen, ist seit dem

11 Beispiel einer unkoordinierten Strassenmöblierung auf einer Brüsseler Fussgängerinsel, die Fussgängern kaum mehr Platz lässt

ersten Farbversuch 1967 in der Bundesrepublik durch Münchens Baudirektor Erhard Pressl, der bei einigen Gebäuden «die Reize des Bäcker-Barock und der Metzger-Renaissance plakativ durch Farbe hervorheben»⁹ liess, eine wiederentdeckte Erkenntnis, die seit dem Beginn des Industriezeitalters verlorengegangen schien.

Doch erst in den letzten Jahren ist es grosse Mode geworden, die Hausfassaden möglichst kontrastreich und leider oft viel zu wenig dem Baustil angepasst zu bemalen. Was aber allein schon eine gekonnte Bemalung einer fensterlosen Brandmauer – die wenig Rücksicht auf die Architektur verlangt – für einen ganzen Strassenzug ausmachen kann, wird heute bereits in vielen Städten offenbar. Allerdings darf man sich durch die verschiedenen oberflächlichen Dekorationen, auch wenn sie gestalterisch geglückt sind, nicht täuschen lassen, das Leben

⁶ Peter M. Bode, Kommerz und Kultur in geballter Ladung, in: Der Spiegel Nr. 4, Hamburg 1975, S. 90.

⁷ Inserat Tivoli Spreitenbach, in: Tages-Anzeiger Zürich vom 20. 11. 1974.

⁸ Erik Ellegaard Frederiksen, Mobilia Nr. 200, März 1972.

⁹ Zit. nach Der Spiegel Nr. 52, S. 39.

der Bewohner habe sich dadurch auch nur ein wenig verändert. Das zeigt das Berliner Märkische Viertel, wo, nach Architekt Johannes Uhl, «zum erstenmal nach dem Krieg die Farbe regelrecht ausgekippt wurde».¹⁰

Zu einer echten Veränderung könnte die Hausbemalung erst dann führen, wenn sie sich ganz von der Architektur lösen und künstlerisches Mittel zur Selbstdarstellung der Bewohner würde. Dann erst wäre es möglich, wie Horst Schmidt-Brümmer schreibt, dass die Hausbemalung «alle vorgegebene Architektur ändern, etwas hinzufügen und die Aussenflächen erweitern» sowie «die Begrenzung des Aussenraums zu Trägern der öffentlichen Auseinandersetzung»¹¹ machen würde. – Doch gegen eine solche mehr als dekorative Hausbemalung wehren sich Stadtverwaltungen und Hausbesitzer einstweilen noch.

Die Funktion der Kunst im öffentlichen Stadtraum

Genauso wie die Beziehungen zwischen den Bauwerken und den Freiräumen sind auch die Beziehungen zwischen den Kunstwerken und ihrer Umgebung verlorengegangen. Trotzdem hält es beinahe jede grössere Stadt immer noch für ihre Pflicht, auf ihren freien Plätzen und Strassen grössere Kunstwerke bedeutender Künstler aufzustellen. Was die Kunstwerke bedeuten und wozu sie dienen sollen, ist dabei kaum jemandem klar. Der Verdacht, die Kunstwerke hätten nur Alibifunktionen zu erfüllen und von den übrigen kulturpolitischen Problemen abzulenken, liegt sehr nahe, denn in Wirklichkeit ist es nicht der Umgang mit grossen und repräsentativen Werken, sondern oftmals derjenige mit kleineren und unbedeutenderen, der über das wahre Verhältnis einer Stadt zur Kunst etwas Gültiges aussagt.

Die Künste, seien es nun Oper, Schauspiel, Musik oder seien es die bildenden Künste, spielen für eine Stadt immer dann eine wichtige Rolle, wenn mit ihrer Hilfe versucht wird, verödete Städte wieder attraktiv zu machen und Besucher anzulocken. Doch damit ist die Stadt natürlich überhaupt nicht verändert. Einzig dies: in den Städten stehen Kunstwerke herum, die mit der Bevölkerung sehr wenig zu tun haben. Genauer ausgedrückt: man versucht mit oberflächlichen Mitteln Umständen abzuhelfen, denen man anders nicht beikommt. Meist will man damit städtische Fehlentwicklungen überdecken, ohne dass man an der Stadt selbst irgendwelche Veränderungen vornimmt.

Der innerstädtische Verkehr

Zu den direkten und indirekten Ursachen, die zu unseren heutigen monofunktionalen Stadtkernen führten, gehört zweifellos die Vorrangstellung des privaten Automobilverkehrs in den Städten gegenüber jener des öffentlichen Nahverkehrs. Wenn sich auch neuerdings viele Stimmen für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs einsetzen, auf den privaten Automobilverkehr kann oder will – weil er nicht liniengebunden ist – heute kaum jemand verzichten.

Eine der interessantesten Lösungen dieses Problems, die während der letzten Jahre vorgeschlagen worden sind, stellt mit Sicherheit der Amsterdamer «Witkar-Plan»¹² des ehemaligen Provo-Stadtratsabgeordneten Luud Schimpeleppik dar. Nach seinen Vorstellungen sollen in der ganzen Stadt eine genügend grosse Zahl batteriebetriebener zweiplätziger Wägelchen auf eine bestimmte Zahl von Stationen verteilt werden, wo die «Witkars» praktisch von jedermann für eine beliebig lange Zeit gemietet und dann abgeliefert werden können. Ihre Höchstgeschwindigkeit ist etwa die der «fussgängerfreundlichen» Fahrräder. In erster Linie sollen die kleinen weissen Wägelchen, wenn sie demnächst in Amsterdam eingesetzt werden, als zusätzliches öffentliches Verkehrsmittel, Strassenbahn und Bus ergänzend, die linienungebundene Feinverteilung übernehmen.

Es ist heute kaum mehr möglich, die vom Privatverkehr gänzlich befreite Stadt zu fordern. Auch die heute üblicheren Forderungen nach einem «gemässigten» Privatverkehr sind in der Praxis nur schwer durchzusetzen. Denn wer will wie bestimmen, wo gefahren und wo nicht gefahren werden darf? Solche Forderungen nach einem beschränkten Privatverkehr riechen sehr nach dem Eigeninteresse der innerstädtischen Geschäftsinhaber, die bei einem Privatfahrverbot zu Recht befürchten müssten, ihre Kundenschaft an die mit Autos leichter erreichbaren stadtrandnahen Einkaufszentren zu verlieren. Über ihre gut organisierten Cityvereinigungen fordern sie deshalb das, was heute an vielen Orten gebaut wird: Fussgängerzonen und Cityparkhäuser. Das eigentliche Problem einer ständigen Wiederbelebung der Stadtkerne wird aber damit nicht gelöst. Bestenfalls wird auf diese Weise, keines allzu fernem Tages mehr, aus den Stadtkernen ein einziges riesengrosses Einkaufszentrum werden. Doch die stehen bereits in den Stadtrandzonen, dort, wo die Bevölkerung längst hinziehen musste.

Die Notwendigkeit, aus den Vorortsiedlungen Städte zu machen

Man kann heute einfach nicht mehr darüber hinwegsehen, dass die einseitige Entwicklung unserer Städte nicht nur ein Problem der Massierung von Geschäfts- und Verwaltungsbauten in den Stadtkernen ist, sondern dass die Ausdehnung der Städte, teils als Folgeerscheinung der Arbeitsplatzvermehrung in den Zentren, einfach eine Notwendigkeit ist. Allerdings kann man darüber streiten, ob die Art und Weise, wie die rein vom Profitdenken gesteuerten Vorortsneugründungen durchgeführt wurden, auf die Dauer die richtige gewesen sei. Ohne auf die zwischenmenschlichen Bedürfnisse, die von den Aus- und Angesiedelten selbst nicht artikuliert werden konnten, Rücksicht zu nehmen, wurden – von den Baugesetzen gefördert – in den letzten Jahren zu Hunderten Wohnblöcke in den Stadtrandgebieten aufgestellt, deren einzige Verbindung untereinander aus freigelassenen Wiesengrundstücken besteht.

Nach der nicht mehr rückgängig zu machenden Umwandlung unserer Innenstädte in Ge-

schäfts- und Verwaltungsoasen sowie nach der Aussiedlung der Bevölkerung in die Vorstadtorte stellt sich heute ernsthaft die Frage, ob die städtische Lebensqualität in den Stadtzentren überhaupt noch verbessert werden könne. Es ist auch sehr fraglich, ob es wirklich noch im Gesamtinteresse der Bevölkerung sei, dass im Zuge von «Wiederbelebungsversuchen» in den Stadtkernen mit grossem Aufwand daran gearbeitet werde, für eine kleine privilegierte Bevölkerungsgruppe innerstädtischen Wohnraum zu erschliessen, oder ob es nicht sehr viel sinnvoller wäre, städtische Verhältnisse in den Vorstädten selbst zu schaffen.

Wenn man heute wirklich etwas für ein städtisches Leben tun will und wenn die Stadt wieder zum «Wohnraum» der Bevölkerung werden soll, dann müssen die Wohnorte der Bevölkerung – und das sind heute vorwiegend die Vorstadtsiedlungen – selbst zu Städten werden. Dann wird es nicht mehr nur ein Zentrum geben, worauf sich alles konzentriert, sondern mehrere dezentralisierte Zentren, zu denen die Bevölkerung in direkter Nachbarschaft wohnen und zu denen sie eine Beziehung schaffen und sich mit ihnen identifizieren kann.

¹⁰ Ebenda, S. 42.

¹¹ Horst Schmidt-Brümmer, *Die bemalte Stadt*, DuMont Schauberg, Köln 1973, S. 7.

¹² Erwin Mühlestein, *Der Amsterdamer Witkar-Plan*, in: *werk 6/1974*, S. 688–689.

Fotos: 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10 Erwin Mühlestein; 7 Elsbeth Leisinger