

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 75 (1988)
Heft: 10: Architektur - Bewegung = Architecture - mouvement = Architecture - movement

Artikel: "Attraktivierung" als Verschlechterung : zum Beispiel: städtebaulicher Ideenwettbewerb in Kassel, 1988
Autor: Schmitz, Martin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-57072>

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: 30.03.2025

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

«Attraktivierung» als Verschlechterung

Zum Beispiel: städtebaulicher Ideenwettbewerb in Kassel, 1988

«Attraktivierung» lautet ein neueres Schlagwort im Städtebau. Massnahmen unter dieser Bezeichnung sollen ganze Stadtteile, Strassen und Plätze anziehender machen. Wie problematisch dieser Begriff ist, beweisen die Werbekampagnen zur «Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs». Jede Fahrplankürzung und Fahrpreiserhöhung wird dem Benutzer unter dieser Vokabel verkauft. Was nützt der schönste Bus, wenn er nur selten fährt? Es ist zweifelhaft, ob jede Attraktivierung auch wirklich eine Verbesserung darstellt.

Im Herbst des vergangenen Jahres wurde in Kassel ein städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgeschrieben und im April 1988 entschieden. Thema: Die Attraktivierung der City in der nordhessischen Metropole. Die heutige grundlegende städtebauliche Situation ist ein Produkt der umfangreichen Zerstörung Kassels im 2. Weltkrieg und der Umsetzung jener Pläne, die bereits vor der Bombardierung existierten. Beides zusammen führte zur völligen Auslöschung der Altstadt und zu einer autogerechten Stadt, wie man sie in den 50er Jahren installieren konnte. Diese Totalerschliessung schnürt die Innenstadt heute in eine Schlinge breiter Verkehrsstrassen. Die ersten Strassenkreuzungen «modernster» Art gab es in Kassel: mehrspurige Verkehrsführung und Fussgängerunterführungen. Grosse Plätze verwandelten sich in Autobahnen oder wurden zur Schliessung des Verkehrsgürtels um die Innenstadt zerschnitten. Als dann die Welle der Fussgängerzonen durch die Städte rollte, wurden auch in Kassel einige Strassen für den Autoverkehr gesperrt, neu gepflastert und mit den üblichen Bänken und Lampen versehen. Es passierte, was man in allen Städten als Folge dieser Entwicklung ablesen konnte: Der einseitigen Aufwertung folgte die Abwertung der dahinterliegenden Strassenzüge und Quartiere. Die Bodenwertkurve stieg noch einmal steiler an.

Heute dominieren die umsatzkräftigen Anbieter vor jenen, die

zwar grossstädtische, aber speziellere Angebote machen. Einen gleichwertigen Platz gibt es in den Seitenstrassen der Kasseler Innenstadt nicht mehr, und die Spezialgeschäfte verschwinden ganz oder arbeiten vom Stadtrand aus mit Fernlieferungen. Die Sektionierung der Stadt verursacht ihr Nichtfunktionieren. Der Flaneur biegt nicht von der Hauptachse der Fussgängerzone in eine Seitenstrasse ein, die wie eine Sackgasse an den breiten Verkehrsgürtel stösst oder die von einem krassen Gestaltungswechsel begleitet im Niemandsland der Parkplätze endet. Vor diesem Hintergrund bewegte sich der Innenstadtwettbewerb in Kassel.

Vom Schneiden der Probleme

Ein näherer Blick in die Ausschreibungsunterlagen verdeutlicht schnell den schwersten Fehler, der in Kassel gemacht wurde. Die Grenzen des Wettbewerbsgebietes liegen erstaunlicherweise, obwohl von einer Sanierung der Innenstadt gesprochen wird, am unmittelbaren Rand der Fussgängerzone, mit dem sogenannten Rathausumfeld und dem Königsplatz. In Wirklichkeit lautete das Thema: Neugestaltung der Fussgängerzone. Damit war der Fehler bereits Bestandteil der Ausschreibung geworden. Man suchte die Lösung des Problems in der Aufwertung eines bereits aufgewerteten Bereiches, während die tatsächlichen Ursachen der funktionalen Mängel ausserhalb des Wettbewerbsgebietes angesiedelt sind. Vom richtigen Schneiden eines Problems handeln die Untersuchungen von Christoffer Alexander, dessen erste Arbeiten zu diesem Thema schon in den 60er Jahren vorlagen.

Die Stadt ist kein Baum, sondern ein komplexes System mit mannigfaltigen Vernetzungen. Alexander bietet als Beispiel für diese Sichtweise die Strassenecke an. Die Strassenecke ist ein integrierter Komplex. Der Kiosk lebt davon, dass mein Bus noch nicht kommt und ich eine Zeitung kaufe. Hier laufen mehrere Wege zusammen, und deswegen hält der Bus an dieser Stelle. Alexanders Schnitt liegt nicht zwischen Haus, Strasse und Kiosk, um bessere Häuser, Strassen und Kioske zu bauen, sondern er scheidet den integrierten Komplex Strassenecke gegen andere städtische Komplexe ab. Diese Sicht-

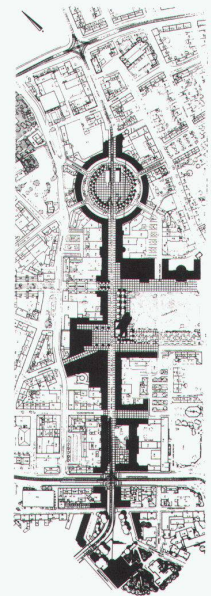
weise gibt andere Impulse für die Gestaltung. Innenstadt – das ist nicht nur die Fussgängerzone.

Verlorene Inhalte

Eine weitere kritische Anmerkung verdient der vorgesehene Wettbewerbsablauf. Der Auslober war an einer strengen Einhaltung vorgegebener Plannormen interessiert. Die fototechnische Verkleinerung der eingereichten Arbeiten sollte eine Vergleichbarkeit gewährleisten. In den Grundzügen ist dieses Verfahren aus dem Dietzenbacher-Modell der 70er Jahre bekannt. Damals wurde mit diesem Modell für einen Wettbewerbsablauf versucht, der Frage nachzugehen, wie man die Komplexität eines Planungsproblems handhaben kann, ohne die Vielfalt an Informationen bereits vorher zu beschneiden. Diese Ordnungsleistung unter Beibehaltung der Transparenz und Vielfalt bei der Entscheidung war ein sinnvolles Experiment. Das ist zehn Jahre her. Die rudimentäre Anwendung dieses Modells führte in Kassel zu einem genau gegenteiligen Effekt. Die so erreichte Rationalisierung des Entscheidungsprozesses sortierte die Arbeiten nach äusseren Gestaltungsmerkmalen. Solche Gruppierungen vernichteten Informationen. Dieser zweite Fehler diente der Absicherung des ersten. Wer sich unter Einhaltung der obligatorischen Normen dennoch mit den eigentlichen Problemen der Innenstadt auseinandersetzte, fand sich in der Wettbewerbsausstellung in einer Gruppierung wieder, mit der es inhaltlich keine Verbindung gab.

Die alte Methode der Problemlösung...

Funktionale und gestalterische Mängel in der Kasseler Innenstadt mindern die Anziehungskraft der City. Als man in den 50er Jahren dachte, ein Verkehrsproblem durch die autogerechte Stadt gelöst zu haben, waren die Fachleute kurze Zeit später wieder mit neuen Problemen konfrontiert, die sie selbst verursacht hatten. Der breite Verkehrsgürtel um die City musste mit breiteren Zubringern bedient werden. Die Lösung eines Verkehrsproblems erzeugt an anderen Stellen in der Stadt immer wieder neue Probleme. Die Einrichtung der Fussgängerzone blieb ebenso nicht ohne Folgen: Parkplatzprobleme und absolute Öde in den



Abendstunden. Die Kette der Probleme, die Nachfolgeprobleme der Folgeprobleme, reisst nicht ab. Die Fachleute halten unlösliche Aufgaben für lösbar. Sie packen Aufgaben, die man nicht lösen, sondern nur ein bisschen verbessern kann, in gleicher Weise an, wie wenn sie eine Brücke über einen Fluss bauen. Und dadurch haben sie immer neue Probleme kreiert.

Genau so will man in Kassel weiterverfahren. Einen «Gestaltungsmangel» ausgerechnet dort zu erkennen, wo schon am meisten gestaltet wurde, verrät, wie man angesichts der funktionalen Mängel des Innenstadtbereichs das Problem lösen möchte: Eine Krankheit mit einer Krankheit heilen = Attraktivierung als Verschlechterung.

Die modernen Strategien

Eine städtebauliche Konzeption muss auf mehreren Ebenen Verbesserungen vorsehen. Angesichts der umfangreichen Zerstörungen durch Planung müssen Eingriffe vorgesehen werden, die eine maximale Wirkung auf das Bewusstsein des Städtlers und des Stadtbesuchers haben, aber von radikalen Veränderungen des physischen Bestands abse-

1. Preis, Architekten: M. Braun und J. Ostermann, Aachen

hen. Es ist bereits alles vorhanden. Ich spreche also zunächst vom minimalen Eingriff. Des weiteren zeigen Aktionen wie die «documenta urbana – sichtbar machen» parallel zur documenta 7 im Jahre 1982, welche Rolle Künstler in der Stadtentwicklung spielen können. Die Umwelt besteht ja nicht nur aus physischen, sichtbaren Fakten. Es sind ebenso unsichtbare, soziale Faktoren, die unsere Umwelt ausmachen. Diese Erkenntnis von Marshall McLuhan sagt gleichzeitig, dass uns ein Urteil über unsere Umwelt entzogen ist. Wahrnehmbar ist die Umwelt, wenn sie sich verändert, aber auch dann ist ein Urteil mangels Vergleich schwierig: Das Vorher und Nachher sind niemals gleichzeitig sichtbar, allenfalls für die Fachleute auf Plänen ablesbar. Künstlerinstallationen können gewünschte Veränderungen markieren und vergegenständlichen. In Kassel sollte das an Orten geschehen, an denen Störungen der Stadtstruktur ablesbar sind.

Strategisch wichtig sind auch die Erkenntnisse der Spaziergangswissenschaften. Was hat der Innenstadtbewohner in der Fußgängerzone gesehen? Eigentlich nichts.

Wir sprechen von typischen Landschaften und Städten. Auf Spaziergängen und -fahrten, durch Prospekte und Reklame setzt sich das Bild einer Region oder Stadt durch die Integration der zahllosen Bilder in unseren Köpfen zusammen. Das negative Urteil über eine Stadt wie Kassel entsteht durch die fehlende Integration einer durchaus vorhandenen Vielfaltigkeit. Der Spaziergänger kommt erst gar nicht auf die Idee, andere Wege einzuschlagen.

Angesichts der prämierten Arbeiten des Kasseler Wettbewerbs wird deutlich, wie untauglich die gesamte Wettbewerbskonzeption ist, um städtebauliche Aufgaben zu bearbeiten. Braucht man in dieser Stadt wirklich einen documenta-Turm auf dem Friedrichsplatz, der mit den nächsten Kunstausstellungen um weitere Etagen wachsen soll, eine Fontäne auf dem Königsplatz, wegen der der Strassenbahnverkehr umständlich um diesen Platz herumgeführt werden muss, oder eine verspiegelte Fassade vor dem Rathaus, welche vor eine historische Fassade vorgeblendet wird, um Attraktivität zu erzeugen?

Martin Schmitz

1888 geboren

Im Jahre 1924 erbaute Gerrit Rietveld das Schröder-Haus in Utrecht: ein Gebäude, das sofort in der ganzen Welt berühmt wurde und das zum Sinnbild der neuen architektonischen Ideen wurde. Das Gebäude vergegenständlicht die theoretisch-künstlerischen Ideen der Avantgardegruppe von De Stijl. Das Schröder-Haus ist auch das Werk seiner Bauherrin, Frau Truus Schröder-Schräder, die vor allem bei der Gestaltung der Schiebewände sowie der Möbel mitarbeitete. Man kann sagen, dass das Schröder-Haus die Gedanken der Theo-van-Doesburg-Gruppe in architektonische Gestalt umsetzt, ganz speziell die Idee der Vereinfachung und Sublimierung der Form in ihre primären Bestandteile, wie die Fläche und die Farbgebung. Es ist dies die Suche nach dem Absoluten, nach einer – wie Mondrian sagte – für alle verständlichen Kunst. Der «Red Blue chair», der von Rietveld ungefähr 1918 entworfene Stuhl, das Schröder-Haus und die Bilder von Piet Mondrian, die um 1920 entstanden, bilden die Abschlussphase der Auflösung der Form, die von De Stijl ausgegangen war, und eine der grundlegenden Voraussetzungen für die Poetik des Neuen Bauens ist.

Aus diesen Überlegungen ist die Neuerscheinung des Buches «The Rietveld Schröder House»¹ bemerkenswert. Es legt detailliert die Restaurierungsarbeiten dar, die 1987 beendet wurden, und analysiert zu-

dem die privaten und künstlerischen Zusammenhänge, die zur Realisierung des Hauses führten. Das reichhaltige Bildmaterial macht klar, dass die Farbe eine wichtige Rolle gespielt hat, sowohl bei der Präzisierung der architektonischen Bestandteile wie auch der Struktur. Man vermisst vielleicht in dieser Fülle von Illustrationen die Detailpläne, die anlässlich der Restaurierungsarbeiten erstellt worden sind, und die ein besseres Verständnis des konstruktiven Aufbaus der Aussenmauern, vor allem aber der Projektierung im Inneren, der verschiedenen verglasten Flächen erlaubt hätten. Das Buch ist aber dennoch ein wichtiges Dokument, zusätzlich bereichert durch ein Interview mit der damals 92jährigen Frau Schröder aus dem Jahre 1982, drei Jahre vor ihrem Tod.

Man kann also sagen, dass das Schröder-Haus trotz nationaler Unterschiede eine gemeinsame Basis für die nachfolgende Architektur der dreissiger Jahre begründete. Zu den Anfängen dieser Avantgarde zählte auch ein anderer wichtiger Künstler, auch er – wie Rietveld – im Jahre 1888 geboren: Antonio Sant'Elia. Während das Schröder-Haus die Epoche der Avantgarde markiert, stellen die Zeichnungen Sant'Elia's deren utopischen Anfang dar: Der allzufrühe Tod im Jahre 1916, während des Krieges, lässt uns keine Gewissheit haben, ob diese schnell zu Papier gebrachten Skizzen, die Bahnhöfe, die Flughäfen, die Türme, die Elektrizitätswerke, lediglich mahnende Visionen waren oder aber

der Grundstein eines Werkes, das vor seiner Realisierung stand. Es bleibt hingegen gewiss, dass die dynamischen Formen der Gebäude seiner «futuristischen Stadt», die uns aus der Fülle der Zeichnungen Sant'Elia's bekannt ist, weder reine Erfindungen sind, noch formale Spielereien, sondern dass es sich um Elemente eines konstruktiven und architektonischen Repertoires handelt, das durch andere seine Realisierung findet. Ein kürzlich erschienen Buch, «Antonio Sant'Elia. L'opera completa»², gibt endlich das Gesamtwerk des Mailänder Architekten wieder, analysiert dessen Ursprünge, speziell den Bezug zur Wagnerschule in Wien, die Verbindungen mit der Futuristischen Bewegung und die Beziehungen zu den Kollegen. Es untersucht besonders die Zeichnungen, die ab 1912 entstanden sind und die Stadt der Moderne vorskizzieren.

Paolo Fumagalli

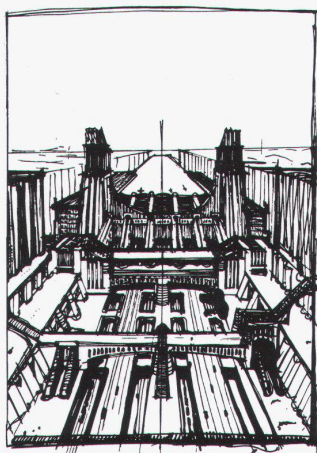
Anmerkungen

1 P. Overy, L. Büller, F. den Oudsten, B. Mulder, The Rietveld Schröder House, Fried. Vieweg & Sohn Verlagsgesellschaft, Wiesbaden

2 L. Caramel, A. Longatti, Antonio Sant'Elia. L'opera completa, editore Mondadori

1 Antonio Sant'Elia, Skizze für einen Bahn- und Flugterminal, 1913–1914

2 Gerrit Rietveld, Haus Schröder in Utrecht, 1924



1



2