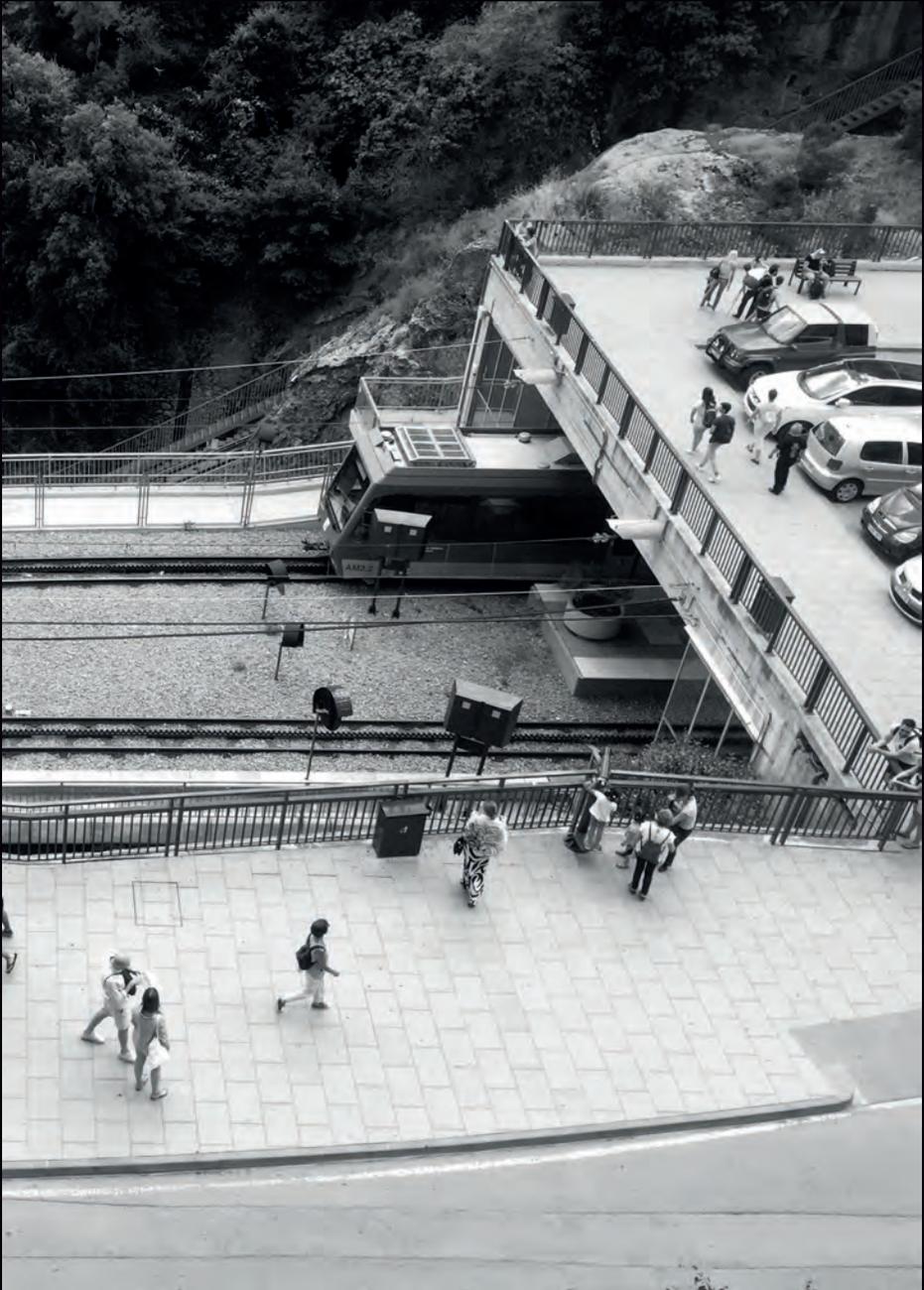


Bewegungsraum Stadt

zwischen Orten und Nicht-Orten

*Fluctuation of urban space
between places and non-places*





Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.
<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or
master thesis is available at the main library of the
Vienna University of Technology.
<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>

DIPLOMARBEIT

Bewegungsraum Stadt
zwischen Orten und Nicht-Orten

Fluctuation of urban space - between places and non-places

**ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen
Grades eines Diplom-Ingenieurs / Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung**

Ao.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Sigrid Hauser

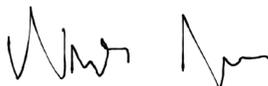
E253

Institut für Architektur und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung von

Nina Winkler
1117169

Wien, Oktober 2018



Abstract

Die Stadt als ein lebendiges Hybrid aus Gebäuden, öffentlichem Raum und Menschen befindet sich im ständigen Wandel. Äußere Einflüsse wie Technik, Mobilität oder auch Telekommunikation sind wesentliche Impulse dabei. In den letzten Jahrzehnten hat eine Welle der Technologie die Stadt überrollt, wodurch sich ihre Erscheinungsform bedeutsam verändert hat. Zwischenmenschliche Kommunikation findet plötzlich nicht mehr in der Öffentlichkeit, sondern vorwiegend hinter den eigenen vier Wänden statt. Die Nutzung öffentlicher Plätze und Straßen hat sich vom Kommunikationsraum hin zum Mobilitätsraum gewandelt. Die Folge ist eine permanente Überschneidung von Orten und Nicht-Orten, von Lebensraum und Transitraum; und der Mensch befindet sich irgendwo dazwischen. Städte werden allmählich zu austauschbaren Momenten und verschwinden gleichsam in ihrer Monotonie. Die Stadt wird zur Weltstadt und lässt ihre Identität hinter sich. Um dieser Aporie zu entkommen und das Gleichgewicht in der Stadt wieder herzustellen, haben viele Stadtregierungen Gegeninitiativen gestartet. Das Gehen im städtischen Kontext rückt wieder in den Fokus, öffentlicher Raum wird erneut zum Kommunikationsraum und Straßen werden zum Lebensraum. Die Stadt wird zurückerobert.

The city as a living hybrid of buildings, public space and people is constantly changing. External influences such as technology, mobility or telecommunications are essential impulses. In recent decades, a wave of technology has overtaken the city and changed its appearance significantly. Suddenly, communication between people no longer takes place in public, but mainly behind one's own four walls. The use of public squares and streets has changed from a communication space to a mobility space. The result is a permanent overlapping of places and non-places, of habitat and transit space; and the human being is somewhere in between. Cities are gradually becoming interchangeable moments, disappearing in their monotony. The city becomes a metropolis and leaves its identity behind. In order to escape this aporia and restore the balance in the city, many city governments have launched counter initiatives. Walking in an urban context comes back into focus again, public space becomes a space for communication and streets become a living space. The city is about to be recaptured.

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen bedanken, die mich während meines Studiums, aber vor allem auch während meiner Masterarbeit unterstützt und motiviert haben.

Ein besonderer Dank gilt Sigrid Hauser, die meine Masterarbeit betreut und begleitet hat. Für die hilfreichen Anregungen und ihre konstruktive Kritik möchte ich mich herzlich bedanken.

Ebenfalls bedanken möchte ich mich bei Christine Hohenbühler und Peter Mörtenböck für ihre Zeit.

Danke an meinen Großonkel Bernhard Winkler für das interessante und aufschlussreiche Interview.

Und an all meine lieben Freunde tausend Dank für ihre Geduld, ihre Hilfsbereitschaft und den starken emotionalen Rückhalt während des gesamten Studiums.

Von ganzem Herzen danke ich

meinen Brüdern Luca und David für ihre aufmunternde Art.

meiner Mama Eva, für ihr offenes Ohr, ihre stets offenen Arme und ihre lieben Worte.

und meinem Papa Bernhard, der mir durch seine bedingungslose Unterstützung mein Studium ermöglicht hat und mich mit seinem Humor immer zum Lachen bringt.

Diese Arbeit verzichtet fortlaufend – um die Lesbarkeit des Textflusses zu verbessern – auf die Verwendung des Binnen-I. Die maskuline, generalisierende Form inkludiert sowohl die männliche als auch die weibliche Form.

Bewegungsraum Stadt
zwischen Orten und Nicht-Orten

*Fluctuation of urban space
between places and non-places*

Inhalt

Vorwort	13
1) Der Ort	18
2) Der Nicht-Ort	24
Exkurs: Der luxuriöseste Flughafen der Welt?	28
Exkurs: Verreisen, um die Welt nicht zu sehen	30
Zeitleiste	37
3) Die Stadt im Wandel der Zeit - zwischen Mobilität und Technik	51
Exkurs: Archizoom „No-Stop-City“ 1968	56
Exkurs: Superstudio „12 ideal Cities (nr.7)“ 1972	60
Exkurs: Dennis Crompton „Computer City“ 1964	63
Exkurs: Superstudio „The Continuous Monument“ 1969	68
4) Das Zirkulieren in der Stadt	73
4.1) Die Rolle des Fußgängers in der Stadt	77
Exkurs: Cheonggyecheon Highway, Seoul - Südkorea	83

4.2) Die Fußgängerzone	93
Exkurs: Wien Fakten	95
4.3) Lebensraum Straße	109
Exkurs: Bourbon Street, New Orleans - USA	117
Exkurs: Donaukanal Wien - Österreich	120
Exkurs: Embarcadero Freeway, San Francisco - USA	124
Exkurs: High Line, New York - USA	142
Exkurs: Iftar Market, Kampung Jawa, Jalan Ahmad Yani, Denpasar, Bali - Indonesien	151
Exkurs: Guangshen Superhighway Market, Dongguan - China	154
Exkurs: „Robabecchia“ Venedig Biennale 2018	156
4.4) Der „Wiener Würfel“ und seine Zukunft	161
Exkurs: Wien und die Schanigarten-Kultur	170
4.5) Stadt bewusst erleben	177
Der Jane's Walk	178
Das Geh-Café	185
Das Prinzip des „Dérive“ nach Guy Debord	188
5) Fazit	191
Nachwort	195
Literatur- und Abbildungsverzeichnis	199

„Zu Anfang allerdings ist da nicht viel: so gut wie nichts, nichts Greifbares, praktisch nur Unstoffliches: Ausdehnung, Außenwelt, das, was außerhalb von uns ist, das, in dessen Mitte wir uns bewegen, die Umwelt, der Raum ringsum.

Der Raum. Nicht sosehr die unterschiedlichen Räume, deren Schweigen, weil es anhält, am Ende etwas auslöst, das einer Art Angst ähnelt, auch nicht die fast schon domestizierten interplanaren, interstellaren oder intergalaktischen Räume, sondern viel näher liegende Räume, im Prinzip jedenfalls: die Städte zum Beispiel oder das flache Land oder die Schächte der Untergrundbahnen oder eine öffentliche Parkanlage.

Wir leben im Raum, in diesen Räumen, in diesen Städten, auf diesem flachen Land, in diesen Schächten, in diesen Parkanlagen. Das kommt uns selbstverständlich vor. Vielleicht soll es tatsächlich auch selbstverständlich sein. Doch ist es nicht selbstverständlich, es versteht sich nicht von selbst.

Selbstverständlich ist es real und wahrscheinlich ist es deshalb auch rational. Es lässt sich berühren. Man kann sich sogar gehen lassen und träumen. Nichts hindert uns zum Beispiel daran, Dinge auszudenken, die weder Städte noch Dörfer (noch Vororte) wären, oder auch Schächte von Untergrundbahnen, die gleichzeitig Parkanlagen wären. Auch verbietet uns nichts, uns eine Untergrundbahn auf einem flachen Land vorzustellen. Sicher ist jedenfalls, dass es in einer Zeit, die wahrscheinlich viel zu weit zurückliegt, als dass sich irgendjemand von uns eine auch nur annähernd genaue Erinnerung an sie bewahrt hätte, nichts von alldem gab: weder Schächte noch Parkanlagen noch Städte noch flaches Land.“¹

¹ vgl. Perec S.11 f.

Vorwort

Mit dieser Arbeit habe ich es mir zum Ziel gesetzt, die Stadt als ein sich wandelndes, lebendiges Hybrid zu betrachten und dadurch herauszufinden, inwiefern äußere Faktoren wie Technik, Informationstechnologie und Menschen darauf einwirken und zu jeweiligen Veränderungen beitragen.

Schon in meiner Bachelorarbeit habe ich mich mit dem Thema Geschwindigkeit, dessen Entwicklung durch Innovationen in Mobilität und Technik vorangetrieben wird, auseinandergesetzt und dabei nach einem möglichen Weg der Entschleunigung gesucht. Da ich selbst sehr viel reise und ständig unterwegs bin, war das Thema der „Bewegung und Zirkulation“ im städtischen Gefüge Anreiz meiner Recherche. Das Leben des „modernen Nomaden“ als Mensch stand dabei im Fokus. Mit dem Begriff des modernen Nomaden meine ich Reisende, die sich ständig auf dem Weg von einem Ort zum anderen befinden und dabei überall gleichzeitig zuhause sind. Viele meiner Freunde fallen ebenfalls in diese Kategorie des modernen Nomadentums und so bekam ich von einem guten Freund, auf meine Frage hin, wo er momentan anzutreffen sei, die Antwort: „Auf WhatsApp.“ Durch diese etwas verstörende Antwort wurde ich nachdenklich und habe angefangen mich zu fragen, was einen Ort ausmacht. Wodurch Orte leben, ihre ganz eigene Aura bekommen und wie man – scheinbar gefangen zwischen virtuellen Orten und Nicht-Orten – zu diesen bewussten Orten zurückfinden kann.

Im ersten Kapitel meiner Arbeit versuche ich daher, den Begriff „Ort“ zu definieren und zu begreifen. Welche Eigenschaften kann ein Ort besitzen, welche Atmosphären können auftreten? Welche Aura wird spürbar? Als Basis dieser Recherche dient das 1992 erschienene Werk des französischen Ethnologen und Anthropologen Marc Augé (*1935) *„Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité“* – zu deutsch *„Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“*. In diesem Zusammenhang bin ich auf den Begriff des „Nicht-Ortes“ gestoßen, den ich im zweiten Kapitel zu verstehen und zu erörtern versuche. Dieser bildet das Gegenstück des Ortes. So wie Schatten nur durch Licht existieren kann und Tag und Nacht untrennbar miteinander verbundene Elemente bilden, so stehen auch Orte und Nicht-Orte in permanenter Beziehung zueinander.

Da der Begriff des Nicht-Ortes vermehrt in Verbindung mit dem Konstrukt Stadt gebracht wird – Nicht-Orte also ein „Produkt“ der Übermoderne des städtischen Gesamtgefüges und des modernen menschlichen Lebens sind – gehe ich in Kapitel drei spezifisch auf die Stadt im Wandel der Zeit ein. Wie hat sie sich über die Jahrhunderte verändert? Wie haben Technik und Mobilität unser Verhalten beeinflusst und dadurch zu einem Wandel des öffentlichen Raumes und zur Entstehung des Nicht-Ortes geführt?

Als Grundlag dienen unter anderem Werke von Vilém Flusser (1920-1991) – Medienphilosoph und Kommunikationswissenschaftler – Paul Virilio (*1932)

– französischer Philosoph und Kritiker der Mediengesellschaft – und dem niederländischen Architekten Rem Koolhaas (*1944). Einige Utopien bekannter Architekturrekollektive wie Superstudio, Archizoom oder Archigram, die in den 60er und 70er Jahren publiziert wurden, sollen zusätzlich zur Unterstreichung der Thesen dienen.

Eine Zeitleiste – ausgehend vom 18. Jahrhundert bis hin zum 21. Jahrhundert – gibt einen kurzen Überblick über die wichtigsten Ereignisse in Geschichte, Technik, Politik und Architektur der letzten Jahrhunderte und soll als Basis zum besseren Verständnis der Thematik beitragen.

Im letzten Kapitel – „Das Zirkulieren in der Stadt“ – stelle ich mir die konkrete Frage über die Rolle des Fußgängers in der Stadt. Ist er noch willkommen in einem Dschungel aus Asphalt, Autos, Hektik, Abgasen und Lärm? Findet er sich – ständig umgeben von virtuellen Orten – in der realen, gebauten Umwelt überhaupt noch zurecht? Gibt es Ansätze einer fußgängerfreundlichen Stadt und wenn ja, wie sehen diese aus?

Bei der Beantwortung dieser Fragen hilft mir, neben interessanten Thesen von Paul Virilio, Roberto Brambilla (Vorstand des sich in New York befindenden Institutes für Umweltaktion) und Jane Jacobs (eine in den USA geborene kanadische Stadt- und Architekturkritikerin (1916-2006)) besonders ein Interview mit dem deutschen Architekten und Urbanisten Bernhard Winkler (*1929). Winkler überzeugt mit praktischer Erfahrung und einem geschulten Blick, der einen ausführlichen Überblick – ausgehend von den Anfängen der „Auto-Stadt“ bis heute – ermöglicht.

Diese Fragestellungen sind für mich dahingehend relevant, weil ich während meines Erasmus-Jahres in Montpellier erfahren habe, was es heißt, eine Stadt wirklich zu bewohnen. Nicht nur die eigenen vier Wände, sondern den urbanen, öffentlichen Raum, der sich um uns herum aufspannt. Unweigerlich betreten wir diesen fast täglich und sehen ihn dennoch meist nicht als Lebensraum an. In Montpellier spielt sich das Leben auf den Straßen ab. Menschen beleben ihre Stadt und schenken ihr dadurch einen außergewöhnlichen Charakter. Charmant, einladend, pulsierend, mitreißend, locker, lebhaft.

Unweigerlich kommt in mir die Frage auf, wie so ein „gelungenes“ Straßenleben aussehen kann? Welche Möglichkeiten gibt es, Straßenräume attraktiv zu gestalten? Und welche unterschiedliche Arten von Straßen existieren?

Bei der Erörterung dieser Fragen, die ich mir im Unterkapitel „Lebensraum Straße“ stelle, hilft mir das Werk „*Straßen für Menschen*“ des Architekten Bernard Rudofsky (1905-1988). Auch hier untermaule ich meine Aussagen mit architektonisch wertvollen Projekten, wie unter anderem der Bourbon Street in

New Orleans (USA), dem Donaukanal in Wien (Österreich), dem Embarcadero Freeway in San Francisco (USA), der High Line in New York City (USA) oder dem Iftar Markt in Denpasar, Bali (Indonesien). Ich hatte das große Glück, die meisten dieser Projekte selbst besuchen zu dürfen und sie haben mich, auf besonders nachhaltige Weise, sehr beeinflusst und fasziniert.

Ein Blick auf den „Wiener Würfel“ und seine Zukunft gibt weiters Aufschluss darüber, wie sich die Stadt Wien im Wandel der Zeit entwickelt hat. Wie haben sich Straßenräume in Dimension und Beschaffenheit verändert, wie steht es um Wiens „Schanigarten-Kultur“ und auf welche Art versucht die Stadtverwaltung, öffentlichen Raum für seine BürgerInnen wieder attraktiver zu gestalten?

Abschließend stelle ich mir die Frage, wie man Stadt wieder bewusst wahrnehmen kann. Welchen Mehrwert bringt der Akt des Gehens in der Stadt – im urbanen, öffentlichen Raum – mit sich und inwieweit können ephemere, künstlerische Interventionen dabei unterstützend wirken?

Dabei gehe ich besonders auf folgende drei Themen ein: Die „Jane’s Walks“ – eine Reihe von Nachbarschaftsspaziergängen, inspiriert durch die Namensgeberin Jane Jacobs – Das „Geh-Café“, ausgehend von der Mobilitätsagentur „Wien zu Fuß“ – seit 2013 ein beliebter Treffpunkt für alle, die gerne zu Fuß unterwegs sind (acht Mal im Jahr bietet es die Möglichkeit, bei geführten Spaziergängen die Stadt zu erkunden und neu zu erleben) – und das Prinzip des „Dérive“ nach Guy Debord (französische Autor, Filmemacher, Künstler und Revolutionär sowie einflussreiches Gründungsmitglied der „Situationistischen Internationale“ Guy Debord (1931-1994)) – was so viel wie „schnelles Durchqueren“ bedeutet.

ORT
WORT
VORORT
GEBURTSORT
ORT DER VERWANDLUNG
ZAUBERHAFTER ORT
REALER ORT
LIEBLINGSORT
KLEINER ORT
WOHNORT
STANDORT
MÄRCHENORT
GEHEIMER ORT
ORTEN
ORTSCHAFT
ORTSNAME
ORTSKERN
ORTSRAND
ORTSBILD
ZIELORT
KLEINORT
STANDORT
HEIMATORT
GEBIRGSORT
NACHBARORT
ORTSEINGANG
ORTSAUSGANG
AUSGANGSORT
ERFÜLLUNGSORT
ORTSZEIT
ORTSSCHILD
ORTSMITTE
ORTSTAFEL
MEIN ORT
SOFORT
DORT
FORT
IMPORT
KURORT
MESSORT
ORTSGRUPPE
ORTSGEBUNDEN
ORTSUNGEBUNDEN

„Eines Tages bildet sich das Bedürfnis nach Raum. Erst überrascht es uns. Dann lässt es uns nicht mehr los. Der unwiderstehliche Wunsch, einen Raum ganz für sich zu haben. Einen beweglichen Raum, der uns mit sich fort nimmt.“ Marc Augé¹

1) Der Ort

Unzählige Schritte kreuzen sich, hektisches Durcheinander, in denen sich diese unbemerkt im selben Augenblick wieder verlieren.

So wie es Marc Augé (*1935), französischer Ethnologe und Anthropologen, in seinem 1992 erschienenen Essay „*Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*“ – zu deutsch „*Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*“ – sehr passend aufzeigt, macht uns der Drang nach Bewegung zu umherirrenden Hektikern, gefangen im Raum zwischen Orten und Nicht-Orten. Doch wie definiert sich der Begriff „Ort“, und was bezeichnet einen „Nicht-Ort“?

Im Rechtschreibwörterbuch der deutschen Sprache „Duden - Die deutsche Rechtschreibung“ findet man folgende Definition des Begriffes „Ort“.

Ort¹ **/Ört/**

Substantiv, maskulin [der]

1a.

lokalisierbarer, oft auch im Hinblick auf seine Beschaffenheit bestimmbarer Platz [an dem sich jemand, etwas befindet, an dem etwas geschehen ist oder soll]

„Ort und Zeit werden noch bekannt gegeben“

1b.

im Hinblick auf die Beschaffenheit besondere Stelle, besonderer Platz (innerhalb eines Raumes, eines Gebäudes o. Ä.)

„ein kühler, viel besuchter Ort“

2a.

Ortschaft, Stadt o. Ä.

„ein größerer Ort“

2b.

Gesamtheit der Bewohner eines Ortes

„der ganze Ort lachte darüber“

¹ vgl. Augé „Orte und Nicht-Orte“ S.10

Ort2
/Órt/
Substantiv, Neutrum [das] *Bergmannssprache*

1.

[das Ende einer] Strecke

1.

Bergmannssprache im Bergwerk; an dem Punkt in der Grube, wo abgebaut wird
„vor Ort arbeiten“

2.

umgangssprachlich unmittelbar, direkt am Ort des Geschehens
„sich vor Ort über die Geschehnisse informieren“

Gegensatzwort

Unort - nicht zu verwechseln mit dem Begriff „Nicht-Ort“

Der Begriff „Ort“ kommt aus dem althochdeutschen und bedeutet ursprünglich so viel wie „Stelle“, „Platz“, „Punkt“, „Gegend“ oder „Ortschaft“. Seine Bedeutung kann gleichgesetzt werden mit „Schneide“, „Spitze“, „Ecke“, „Winkel“, „Grenze“, „Rand“, einem Punkt, an dem zwei Geraden sich treffen, welcher mit einem zeitlich und räumlichen Anfangs- und Endpunkt definiert wird. Daraus hat sich im Laufe der Zeit ein fester Punkt entwickelt, ein bestimmter Punkt eines Raumes oder Platzes, ein abgegrenzter, bewohnter Raum.

Ein Ort ist somit immer punktuell, es gibt keine Ausdehnung wie bei dem Begriff Platz. Ein Ort ist bestimmt und festgelegt und kann nicht wie eine Stelle oder ein Platz getauscht werden. Ein Ort entsteht aus der Geschichte heraus, er beinhaltet sie, ist klar in den urbanen Kontext eingegliedert und lokalisierbar.

Aus historischer Sicht betrachtet ist der Ort von dem Augenblick an wichtig, da er sich in der Verknüpfung von Identität und Relation durch ein Minimum an Stabilität bestimmt.

Geographisch gesehen ist die Rede von Bahnen, Achsen oder Wegen – geschaffen durch den Menschen – die von einem Ort zu einem anderen führen. Ebenso beinhaltet der Begriff Ort Kreuzungspunkte und Plätze, an denen die Menschen einander begegnen und sich versammeln – so wie es auf Marktplätzen der Fall ist – welche den Anforderungen des ökonomischen Austausches dienen, so Augé.²

Und ein Ort schafft – überall dort, wo die Wege eines jeden Einzelnen sich kreuzen und verbinden – Raum für Begegnung und Kommunikation. An

² vgl. Augé „Orte und Nicht-Orte“ S.69 f.

diesen Orten wird „die Einsamkeit einen Augenblick vergessen. Auf den Stufen der Kirche, an der Theke des Cafés, an der Tür der Bäckerei.“³

„Geboren werden heißt an einem Ort geboren werden und eine Wohnstatt zugewiesen bekommen.“⁴ So gesehen ist der Geburtsort konstruktiv für die individuelle Identität. In diesem Zusammenhang bezieht sich Augé auf den französischen Soziologen, Historiker und Kulturphilosophen Michel de Certeau (1925-1986), der in seinem 1980 in Paris veröffentlichten Werk „Kunst des Handelns“ behauptet, dass der Geburtsort dem Gesetz des „Eigenen“ gehorcht. Certeau schließt aus, dass sich zwei Dinge zur selben Zeit an derselben „Stelle“ befinden und sagt, dass jedes Element des Ortes sich neben den anderen befindet, an einer eigenen Stelle also. Dennoch beschreibt er den Ort als eine „momentane Konstellation von festen Punkten“, was bedeutet, dass an ein und demselben Ort durchaus verschiedene, singuläre Elemente koexistieren können.⁵

Augé stellt Certeaus Auffassung der von Louis Marin (1931-1992) – Philosoph, Historiker, Kunsthistoriker und -kritiker – gegenüber. Marin übernimmt die aristotelische Definition des Ortes von dem bedeutenden französischen Enzyklopädisten Antoine Furetière (1619-1688): „Ort ist der Raum, in dem ein Körper sich befindet. Jeder Körper hält seinen Ort besetzt.“⁶

Augé jedoch vergleicht das von Marin sehr singuläre, exklusive Besetzen eines Ortes mit einer Leiche im Grab, die bewegungslos immer auf der selben „Stelle“ liegt und findet, dass diese Auffassung nicht zutreffend ist für den Körper, der geboren wird und lebt, sich also bewegt.

So betrachtet ist es dem lebenden Menschen nie gänzlich möglich, einen Ort für sich zu besetzen und ihn sein „eigen“ zu nenne. Nur die Form der toten Hülle seiner selbst, leblos, ist fähig, einen Ort dauerhaft zu besetzen, indem sie starr und bewegungslos da liegt und nicht von der Stelle weicht. Die Grabstätte ist also der letzte und einzige Ort des irdischen Daseins, die dem Menschen im Bezug zum Ort absolute Beständigkeit und „Inbesitznahme“ ermöglicht. Solche Orte werden als spirituelle, religiöse Orte behandelt. Lebende kommen dort hin, um den Toten zu gedenken und sich ihnen nahe zu fühlen, bei ihnen zu sein. Die Verstorbenen liegen dort begraben, im Schutz des Himmlischen. In diesem Zusammenhang taucht oft der Begriff des „Genius loci“⁷ auf, der in der Tradition des monotheistischen Christentums für die geistige Atmosphäre eines Ortes – die durch den Geist der Menschen geprägt sein soll, die sich dort aufgehalten haben oder noch aufhalten – steht. Diese Orte sind auf ihre spezielle Weise anders. Sie besitzen eine besondere Aura, welche sie von allen anderen Orten unterscheidet. Der Geist, der diesen Orten

3 vgl. Augé „Orte und Nicht-Orte“ S.81

4 ebd., S.65

5 vgl. De Certeau S.218

6 vgl. Augé „Orte und Nicht-Orte“ S.65

7 vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Genius_loci

inne wohnt, scheint eine geheimnisvolle Wirkung auf unsere Seele zu haben und verändert unser räumliches Empfinden. Wörtlich übersetzt bedeutet der lateinische Begriff „genius loci“ „der Geist des Ortes“. Dazu schreibt der österreichische Architekt, Architekturkritiker und Kulturpublizist Adolf Loos (1870-1933) in seinem Buch „Sämtliche Schriften 1897-1900“: *„Wenn wir im walde einen hügel finden, sechs schuh lang und drei schuh breit, mit der schaufel pyramidenförmig aufgerichtet, dann werden wir ernst, und es sagt etwas in uns: Hier liegt jemand begraben. Das ist architektur.“*⁸ Loos versteht das Grab es als urbanes Artefakt im Zusammenhang des „genius loci“.

Auch der deutsche Philosoph Martin Heidegger (1889-1976) beschäftigt sich in seinem Werk *„Bauen Wohnen Denken“* intensiv mit dem Ort im Sinne des „Hier“, also in existentieller Form. „Da-Sein“ nimmt bei Heidegger Raum ein, nur deshalb ist es reflektierbar. Raum ist also existentiell für das „Sein“; Da-Sein bedeutet wohnen. Heidegger definiert „Wohnen“ als: *„Aufenthalt im Geviert bei den Dingen.“* Der Begriff Geviert meint in der Architektur einen auf vier Seiten umbauten, rechteckigen Innenhof. Für Heidegger jedoch bildet sich das Geviert aus Erde und Himmel, den Göttlichen und den Sterblichen. Erde meint Umwelt, Flora und Fauna, sowie ganz konkret den Boden. Der Himmel verweist auf das Wetter, die Jahreszeiten und jene Phänomene, die unsere Zeit strukturieren wie etwa der Wechsel von Tag und Nacht. Im Begriff der Sterblichen kommt die Endlichkeit unserer Existenz zum Ausdruck. Mit den Göttlichen spricht Heidegger nicht nur die Religion an, sondern offenbar auch die Zeitlichkeit überhaupt.⁹ Wenn diese eine Einheit bilden, bedeutet dies für ihn „wohnen“. Alle vier Teile müssen in einer Einfalt ineinandergreifen; diese formen den Ort. Als Beispiel für einen Ort nimmt Heidegger die Form der Brücke her. Die Brücke versammelt auf ihre Weise die Göttlichen und die Sterblichen sowie Himmel und Erde; das Geviert.¹⁰ Durch die Brücke entsteht der Ort.

Der französische Soziologe, Historiker und Kulturphilosoph Michel de Certeau (1925-1986) schreibt dem Begriff „Ort“ einen ganz bestimmten, unverwechselbaren Wert zu. Dazu schreibt er in seinem 1980 erschienenen Werk *„Kunst des Handelns“*: *„Die Orte sind fragmentarische und umgekrempelte Geschichten, der Lesbarkeit des Anderen entzogene Vergangenheiten und erfüllte Zeiten, die sich entfalten können, die aber mehr noch als die Geschichte in Form von Bilderrätseln bereitstehen; sie sind Symbolisierungen, die im Schmerz oder in der Lust des Körpers eingekapselt sind. ‚Ich fühle mich wohl hier‘ (50): das ist ein Umgang mit dem Raum, bei dem das Wohnbefinden sich auf die Sprache zurückzieht, in der es kurz aufleuchtet.“*¹¹

Ein Ort ist demnach nicht etwas, das per se genau definiert werden muss oder kann. Bei der Definition spielen verschiedenste Faktoren eine Rolle.

8 vgl. Loos S.317

9 vgl. Heidegger S.51

10 Mitschrift Hauser, Sigrid Ao.Univ.Prof. VO Architekturtheorie 2, 16. Mai 2018

11 vgl. De Certeau S.206

Subjektiv betrachtet kennt ihn jeder, den Ort, der an Erinnerungen und Gefühle geknüpft ist. Dieser Ort beinhaltet Geschichte und löst in jedem Menschen unterschiedliche Reaktionen aus. Es sind die Orte der kindlichen Erinnerung, Orte des Wohlbefindens. Diese ganz subjektiven Erfahrungen machen willkürliche Orte zu unseren Orten. Für einen Moment gelingt es uns, einen Ort zu besitzen, dessen „Aura“ zu spüren und mit ihm zu verschmelzen.

Aura
Substantiv, feminin [die]
(altgr. ‚Lufthauch‘)

bezeichnet etwas Unsichtbares.

Atmosphäre (Ästhetik), die ästhetische „Ausstrahlung“ einer Umgebung

„Aura ist ein sonderbares Gespinst aus Raum und Zeit: einmalige Erscheinung einer Ferne, so nah sie sein mag“.¹²

Architektur existiert nur durch unsere sinnliche Wahrnehmung, „erst die Körpersinne erschließen den umbauten Raum, lassen seine Dimensionen, seine Orientierungen und Ordnungen sowie seine atmosphärischen Qualitäten spürbar werden“¹³. Die sinnlich-emotionale Dimension des Verhältnisses von Raum und menschlichem Subjekt drückt die „emotionale Ortsbezogenheit“ - „sense of place“ aus. Dies bezeichnet die Summe menschlicher Empfindungen, die ein bestimmter Ort auszulösen imstande ist. Die Gefühle basieren auf persönlichen Erfahrungen, Erinnerungen und symbolhaften Bedeutungen, die mit diesem Ort verbunden sind.¹⁴ Die atmosphärische Raumwahrnehmung ist demnach ein sinnlicher Aneignungsprozess als eine gemeinsame Wirklichkeit zwischen Subjekt (Wahrnehmender am Ort) und Objekt (Beschaffenheit der räumlichen Umgebung).

Aber nicht nur die an einen bestimmten Ort geknüpften Gefühle machen den Ort für uns Menschen greifbar und sorgen für eine Verankerung in unserem Unterbewusstsein. „... Gerüche sind ein wesentliches Element der Atmosphäre einer Stadt, vielleicht sogar das Wesentlichste, denn Gerüche sind wie kaum ein anderes Sinnesphänomen atmosphärisch: „Unbestimmt in die Weite ergossen („Eine generelle Bestimmung von Gefühlen als Atmosphären nach Hermann Schmitz: *Der Gefühlsraum. System der Philosophie*, Bonn 1969, Bd. 3.“ – Originalfußnote 3 Böhmes) hüllen sie ein, sind unausweichlich, sie sind jene Qualität der Umgebung, die am tiefgreifendsten durch das Befinden spüren lässt, wo man sich befindet. Gerüche machen es möglich, Orte zu identifizieren und sich mit Orten zu identifizieren.“¹⁵

12 vgl. Benjamin S.378

13 vgl. Flagge S.7

14 vgl. Bischoff „Grenzenlose Räume“

15 ebd.

ORT DER ERINNERUNG
WUNDERORT
ORT DER FREUDE
BEWUSSTER ORT
SCHÖNER ORT
ORTSUNABHÄNGIG
SPANNENDER ORT
GEFÄHRLICHER ORT
PRODUKTIONSSTANDORT
VIRTUELLER ORT
TOLLER ORT
ORTSARM
ORTSKIND
ORTSBEWOHNER
ORTSUMGEHUNG
ORTSVERTRETER
ORTSNETZ
ORTSLAGE
ORTSBESICHTIGUNG
ABORT
ORTSANSÄSSIG
ORTSABHÄNGIG
ORTSVERZEICHNIS
ORTSBEREICH
ORTSBESCHREIBUNG
HELLER ORT
FREIER ORT
ORTSFREMD
UNORT
SELTSAMER ORT
ORTSKUNDIG
ORTSANZEIGE
FERIENORT
AIRPORT
BADEORT
FUNDORT
DUNKLER ORT
VERSAMMLUNGsort
AUFBEWAHRUNGsort
NEUER ORT
DEPORTATION
ORTLOS
NICHT-ORT

„So wie ein Ort durch Identität, Relation und Geschichte gekennzeichnet ist, so definiert ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen lässt, einen Nicht-Ort.“ Marc Augé¹

2) Der Nicht-Ort

Der Begriff **„Nicht-Ort“ (frz. non-lieu, engl. non-place)** – definiert von dem französischen Anthropologen Marc Augé (*1935) – bezeichnet eine spezielle räumlich architektonische Erscheinungsform. Nicht-Orte – Einkaufszentren (Shopping Malls), Autobahnen, Bahnhöfe und Flughäfen – sind insbesondere mono-funktional genutzte Flächen im urbanen und suburbanen Kontext. Der Unterschied zum traditionellen, anthropologischen Ort besteht im Fehlen von Geschichte, Relation und Identität, sowie in einer kommunikativen Verwahrlosung.²

Die Übermoderne bringt laut Augé Nicht-Orte hervor, Räume, die selbst keine anthropologischen Orte sind und welche die alten Orte nicht integrieren. Es sind transitorische Orte mit ganz spezieller Funktion. Diese Orte gleichen sich mehr und mehr aneinander an und stehen dabei in direkter Verbindung zueinander. Es entsteht ein Netz aus Orten, an denen es keine Identität gibt, die meist nicht an Erinnerungen geknüpft sind und an denen keine sozialen Beziehungen ent- und bestehen. Diese „Nicht-Orte“ folgen einem klar strukturierten Raumprogramm welches sich klar in der Form der Monotonie manifestiert und äußert. Es entsteht eine Welt, die Geburt und Tod ins Krankenhaus verbannt, eine Welt, in der die Anzahl der Transiträume, Hotelketten, Shopping-Malls unablässig wächst, eine Welt, in der sich ein immer dichter werdendes Verkehrs- und Kommunikationsnetz entwickelt und in der Verkehrsmittel zu fahrbaren Unterkünften werden. Nicht-Orte existieren nie in reiner Form. Orte verschwinden nicht ganz, und Nicht-Orte stellen sich nicht vollständig her. Sie durchdringen einander. Nach Augé manifestieren sich die Nicht-Orte in der Summe der Flugstrecken, Bahnlinien und den Autobahnen, in den mobilen Behausungen, die als Verkehrsmittel bezeichnet werden, in den Flughäfen, Bahnhöfen und Raumstationen, den großen Hotelketten, den Freizeitparks, den Einkaufszentren und in dem dichten Gewirr aus Kabeln und Daten des drahtlosen Netzes.³ Unsere Städte verwandeln sich zunehmend in Museen - in herausgeputzte, angestahlte Denkmäler – während Umgehungsstraßen, Autobahnen, Hochgeschwindigkeitszüge und Flughäfen sie ignorieren oder meiden helfen. *„So wie ein Ort durch Identität, Relation und Geschichte gekennzeichnet ist, so definiert ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen lässt, einen Nicht-Ort.“⁴*

1 vgl. Augé „Orte und Nicht-Orte“ S.93 f.

2 vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Nicht-Ort>

3 vgl. Augé „Orte und Nicht-Orte“ S.92

4 ebd.

Der Nicht-Ort beinhaltet zweierlei verschiedene, jedoch einander ergänzende Realitäten: Räume, die ganz auf bestimmte Zwecke ausgerichtet sind (Verkehr, Transit, Handel, Freizeit), und die Beziehung eines Einzelnen zu diesen Orten, die mittels Worte und Texte wie Gebrauchsanleitungen, Verbote und Informationen hergestellt wird. Nicht-Orte erzeugen geteilte, vorübergehende Identitäten in einem Wechselspiel aus Identifizierung und Anonymisierung. Bei der Frequentierung eines Nicht-Ortes geht man mit ihm einen Vertrag ein, der stets Bezug auf die eigene, individuelle Identität nimmt. Diese erst spricht einem das Recht auf Anonymität zu. Dort lebt man ganz in der Gegenwart.⁵

Im Zentrum der Nicht-Orte manifestiert sich die Person des Reisenden. *„Der Raum des Nicht-Ortes schafft keine besondere Identität und keine besondere Relation, sondern Einsamkeit und Ähnlichkeit.“*⁶

De Certeau schreibt in Kapitel 8 „Schiff und Kerker“ seines Buches „Kunst des Handelns“ in diesem Zusammenhang folgendes: *„Eingesperrt reisen. Unbeweglich im Abteil sitzend die unbewegten Dinge vorübergleiten sehen. Was geschieht? Weder innerhalb noch außerhalb des Zuges bewegt sich etwas. Während er unbeweglich bleibt, wird der Reisende verstaut, nummeriert und kontrolliert im Planquadrat des Waggons, dieser vollkommenen Verwirklichung einer rationalen Utopie. Überwachung und Ernährung bewegen sich von Abteil zu Abteil: ‚Ihre Fahrkarten, bitte‘... ‚Sandwiches? Bier? Kaffee? ...‘. Nur die W.C.'s bieten eine Fluchtmöglichkeit in diesem abgeschlossenen System. Sie sind der Traum der Liebenden, der Ausweg der Kranken, die Ausflucht der Kinder (‚Ich muss mal‘), – eine irrationale Ecke, wie die Amouren und Gossen in den Utopien früherer Zeiten. Abgesehen von diesem dem Exzess preisgegebenen Lapsus ist alles rechtwinklig durchorganisiert. Nur eine rationalisierte Zelle ist auf Reisen. Eine Bulle der panoptischen und klassifizierenden Macht, ein Modul der Einschließung, das die Herstellung einer Ordnung ermöglicht, eine abgeschlossene und autonome Inselhaftigkeit – nur so kann etwas den Raum durchqueren und sich von seinen lokalen Verwurzelungen unabhängig machen.“*⁷

In diesem Zusammenhang spricht Certeau auch vom „Bericht von Räumen“. Die Vielzahl der Orte, ihre Überfülle stellen einen Bruch zwischen dem Reisenden und der Landschaft, dem Ort her. Für Certeau ist die Bezeichnung eines Nicht-Ortes eine negative Qualität des Ortes:

*„Ein Ort kann durch den Namen, der ihm gegeben wird, nie ganz bei sich sein, er wird in eine Passage verwandelt.“*⁸ Vereinfacht gesagt: durch die Beschilderung von Orten mittels Text in Form von Schildern und Hinweistafeln

5 vgl. Augé „Orte und Nicht-Orte“ S.110 ff.

6 ebd., S.121

7 vgl. De Certeau S.209

8 ebd., S.199

entfernen wir uns von dem, was eigentlich „vor Ort“ ist und nehmen das Wesentliche nicht mehr wahr. *„Die Landschaft rückt in die Ferne, doch ihre architektonischen und natürlichen Besonderheiten werden zum Gegenstand eines Textes, der zuweilen eine schematische Zeichnung ergänzt, wenn der Vorbeifahrende nicht wirklich in der Lage ist, den seiner Aufmerksam empfohlenen Punkt zu sehen, und sein Vergnügen daher allein aus dem Wissen schöpfen kann, dass er sich ganz in der Nähe befindet.“*⁹

Jeder von uns kennt das Gefühl, das entsteht, wenn man im Auto sitzend an den Beschilderungen entlang der Straße vorbeifährt, die einem ankündigen, dass man gerade an etwas Sehenswertem vorbeifährt. Ein Gefühl von Freude kommt auf, vielleicht sogar etwas Verbundenheit; es entsteht eine kurzzeitige Beziehung zu dem uns Mitgeteilten. Wir verwechseln den tatsächlichen Ort mit dessen Beschreibung, einem Wort, und verfehlen ihn dadurch. Paradoxerweise verhindern Autobahnen aus funktionalen Gründen das Erreichen dieser „Schauplätze“, kommunizieren uns aber im selben Moment ihre Existenz. Augé geht noch einen Schritt weiter und analysiert einen ganz bestimmten Typus der gebauten Architektur, der entlang der Autobahnen die Rolle des treuen Begleiters einnimmt; die Raststätten. Diese liefern uns weitere Informationen und *„generieren sich als regionale Kulturhäuser; ihr Angebot umfasst lokale Erzeugnisse, Karten und Reiseführer, die von Nutzen sein könnten, wenn man sich zum Anhalten entschließt.“*¹⁰

Der Raum des Reisenden formt für Augé also den Archetypus des Nicht-Ortes. *„Die Bewegung fügt dem Nebeneinander der Welten und der Erfahrung des anthropologischen Ortes wie auch dessen, was er nicht ist, noch eine besondere Erfahrung hinzu, eine Form der Einsamkeit.“*¹¹ Diese Einsamkeit tritt verstärkt an Flughäfen auf. *„Nachdem der Passagier seine persönliche Identität“* an der Sicherheitskontrolle *„ausgewiesen hat, tritt er, befreit vom Gewicht seines Gepäcks und der Last des Alltags, in den ‚steuerfreien Raum‘ ein“*¹² der aus unzähligen Modegeschäften, Souvenirläden, Supermärkten, Restaurants und Cafés besteht. In dieser Überfülle an Angebot, einem hermetischen System, geht das Individuum verloren. Flughäfen tendieren dazu, sich immer mehr dem Typus Stadt anzunähern. Sie existieren, unabhängig von den Städten, als eigenständige Stadt. Das einzige, was sie mit der Stadt in Verbindung bringt ist ihr Namen, beispielsweise „Hamad International Airport, Doha“; anhand dessen kann sich der Reisende orientieren und es entsteht ein Bezug zum eigentlichen Ort.

9 vgl. Augé „Orte und Nicht-Orte“ S.114

10 ebd., S.115

11 ebd., S.103

12 ebd., S.119

Der luxuriöseste Flughafen der Welt?

Doha ist die Hauptstadt von Katar, einem Land auf einer Halbinsel am Persischen Golf. Dort befindet sich der wohl „derzeit luxuriösester Flughafen weltweit“¹³ – Hamad International Airport – der mit dem Statement „5 Star Airport“ prahlt. Abgesehen von den ganzen Luxusboutiquen und Restaurants, die sich auf dem Flughafenareal über eine Fläche von 890ha (samt Außenbereich mit Start- und Landebahn) verstreuen, sorgt eine Bahn innerhalb des Hauptgebäudes dafür, dass man keinen Schritt zu viel machen muss, indem sie die verschiedenen Gates miteinander verbindet. Ein großzügiges Fitnessstudio am Flughafen steht allen Passagieren zur Verfügung, die sich für eine Sitzung anmelden möchten. Dieses verfügt über ein einladendes 25m² Schwimmbad, eine große Auswahl an Trainingsgeräten, zwei Squashplätze, die eventuell in einen Golfplatz verwandelt werden, sowie Hydrotherapie- und Spa-Behandlungen. An die Sportanlage ist das HIA Oryx Hotel angeschlossen, eine 100-Zimmer-Unterkunft, die dem Rest des Flughafenstandards in puncto Qualität und Sauberkeit in nichts nachsteht.

Und es geht noch extremer. Passagiere der Qatar Airways Business Class oder First Class Reisende haben Zutritt zu einem 10.000m² großem Ruheraum, der trotz der Größe wirklich ruhig zu sein scheint. Dort weisen kleine Tablets an jedem Tisch auf die aktuellen Abfluginformationen hin.

In der Lounge finden sich Duschen, Schlafkabinen, Privaträume für Familien, ein Spielbereich mit X-Boxen und einem Fußballtisch, Einrichtungen für Geschäftstreffen und Gebetsräume.

Auf dem Flughafen verteilt verstecken sich über 20 permanenten Kunstinstallationen. Eine davon ist „Lamp Bear“ des subversiven Schweizer Künstlers Urs Fischer - ein riesiger, surrealer, gelber Teddybär, der unter einer schwarzen Lampe sitzt. Dieser gigantische Teddybär sitzt in der Abflughalle und wirkt wie ein Magnet auf die Touristenmassen, die sich in Scharen vor ihm positionieren um ein Selfie zu schießen.

Die einzige Frage die man sich nach den ganzen Eindrücken zu stellen scheint ist die, nach dem wirklichen Wesen des Flughafens. Moderne Flughäfen sind nicht mehr nur zweckorientiert, das heißt auf Abflug und Ankunft der Passagiere ausgerichtet; sie sind eine Summe verschiedenster Bereiche der Konsumgesellschaft. Flughäfen sind Hotels, Shopping Malls, Freizeitparks und Museen zugleich. Es interessiert dort niemanden wer man ist, wie es

13 vgl. Neild (CNN) „Qatar’s Hamad International: World’s most luxurious airport?“ 2018

einem geht oder warum man dort ist. Jeder ist mit sich selbst beschäftigt, versucht die Zeit totzuschlagen, die wie ein Häftling abgesehen wird, bis man in den Flieger steigen kann um endlich an den gewünschten Ort zu gelangen. „Diese Aufhebung des Ortes ist der Höhepunkt der Reise, die letzte und höchste Pose des Reisenden.“¹⁴ In der Luft existiert kein Ort, es existiert nur die Zeit und die Distanz, die sich, wie eine Nebelschwade aus Kondensspuren, zwischen den Abflug- und den Zielflughafen legt.



Lamp Bear
Ankunftshalle Flughafen Doha, Katar

Egal ob Wien, Bali, Bangkok, New York oder Marrakesch: riesige Hotelketten, Flughäfen und Superhighways zieren das artifizielle ebenso wie das natürliche Landschaftsbild. Aus dem Verlangen der Menschen heraus, zwar in exotische Länder reisen zu wollen, jedoch keineswegs auf die gewohnten Standards verzichten zu können, werden die Städte allmählich zu austauschbaren Orten. Städte verlieren ihre Einzigartigkeit. Ihre Unverwechselbarkeit wird für das vermeintliche Wohlergehen von uns Menschen geopfert. Die Gestalten von Hotels, Flughäfen, Bahnhöfen, Autobahnen und Raststätten gleichen sich immer mehr aneinander an. Hotels beispielsweise folgen gewissen architektonischen Elementen, jedes Zimmer ist identisch. Ein Hotel in Paris ist in seiner exakten Kopie auch in Hong Kong zu finden. Hotels müssen einen gewissen einheitlichen Standard aufweisen und liegen einer räumlich

14 vgl. Augé „Orte und Nicht-Orte“ S.105

planerischen Logik zugrunde. Dies beruht auf der ganz bestimmten Tatsache, dass der Reisende sich wohl fühlt, wenn ihm seine Umgebung vertraut ist. Man fliegt zwar 11.000 Kilometer quer über den Ozean in ein fremdes Land, eine fremde Kultur, die Rahmenbedingungen jedoch bleiben stabil. Durch eine gewisse kodifizierte Welt hat der Mensch ein System der Gleichwertigkeit, der Ähnlichkeit entwickelt. Die Erfindung des mobilen Internets erleichtert das Reisen dabei erheblich. Durch die Vernetzung der Welt – einerseits analog durch Highways, Bahn- und Flugstrecken und im selben Moment durch die digitale Verkabelung – wird unsere Welt endgültig Eins. Ein großes Ganzes, in dem jeder Ort gleichzeitig überall sein kann und somit austauschbar wird. Wenn man im Restaurant des Burj Al Arab Jumeirah in Dubai bei seinen „Spaghetti con pomodorini freschi“ sitzt und ein Glas besten Chardonnay trinkt, geht jegliches Gefühl eines bestimmten, bewussten Ortes verloren.

Es wird deutlich, dass Konsumgüter nicht mehr charakteristisch in bestimmten Ländern oder Orten zu finden sind. Sie werden auf dutzenden Frachtschiffen und in Flugzeugen um die ganze Welt befördert. Mit einfachen Dingen wie einer Coca Cola im fernen Havana kann man sich sofort identifizieren und das unangenehme Gefühl des Ungewissen, Unvertrauten schwindet dahin.

„Paradoxon des Nicht-Ortes: Der Fremde, der sich in einem Land verirrt, das er nicht kennt (der „durchreisende“ Fremde), findet sich dort ausschließlich in der Anonymität der Autobahnen, Tankstellen, Einkaufszentren und Hotelketten wieder. Das Tankstellenschild einer Benzinmarke ist für ihn ein beruhigendes Markenzeichen, und mit Erleichterung entdeckt er in den Regalen der Supermärkte die Toiletten- und Haushaltsartikel oder Lebensmittel multinationaler Konzerne. In der konkreten Realität der Welt von heute überschneiden und durchdringen Orte und Räume, Orte und Nicht-Orte sich gegenseitig.“¹⁵

Verreisen, um die Welt nicht zu sehen - 1925

1925 entschied sich der französische Schriftsteller Raymond Roussel (1877-1933), eine gewisse Zeit seines Lebens auf der bewegten Straße zu verbringen. Immer auf dem Weg, von einem Ort zum nächsten. In seinem „fahrbaren Haus“ legte er mit seiner 3-köpfigen Crew einige Tausend Kilometer zurück und befand sich während dieser Zeit vorwiegend in der Endlosigkeit der Nicht-Orte – zwischen Landstraßen und Rasthäusern – wieder. Das paradoxe an seiner Situation war, dass Roussel die Welt nicht bereiste, um sie zu sehen und Neues zu entdecken, sondern um aus ihr zu flüchten. Eine Flucht dieser Art – von einem Ort in die endlose Schleife des Nicht-Ortes –

15 vgl. Augé „Orte und Nicht-Orte“ S.125

scheint für Normaldenker unlogisch. Der Raum, um und in dem sich der Nicht-Ort aufspannt, bedeutete für ihn Freiheit und öffnete ihm neue Horizonte. Dabei fand eine permanente Überschneidung und eine zeitgleich Frequentierung des Ortes – seinem fahrbaren Haus – sowie des Nicht-Ortes – Landstraßen – statt. Roussels Ziel war es nicht, schnellstmöglich von einem Ort zum nächsten zu gelangen und dabei die Transitzone des Nicht-Ortes so gering wie möglich zu halten. Er suchte den Nicht-Ort bewusst auf, um dort Anonymität und Befreiung zu erfahren und war gleichsam geschützt durch die Vertrautheit seines „fahrenden Ortes“, den er überall mit sich mitnehmen konnte.

Im Zuge der Roussel-Ausstellung „Verreisen, um die Welt nicht zu sehen“¹⁶, die 2013 in Berlin stattfand, schrieb die *Frankfurter Allgemeine* folgendes: „Endlich muss Roussel nichts mehr sehen von der Welt, die er durchreist. Er hat sich ein Haus auf Rädern bauen lassen, eine „maison roulante“. Neun Meter lang, zwei Meter dreißig breit. Mit Salon, Wohn-, Schlaf- und Badezimmer und genügend Platz für Dienstpersonal. Mit stilvoller Holzvertäfelung, bequemen Möbeln und einem benzinbetriebenen Kamin. Damit fährt er hinein in die Welt - und zugleich aus ihr heraus. Er zieht die Vorhänge zu, lässt die Landschaften ungesehen vorbeiziehen und ist ganz allein mit sich. Er liest, schreibt und träumt: vom großen literarischen Ruhm.“

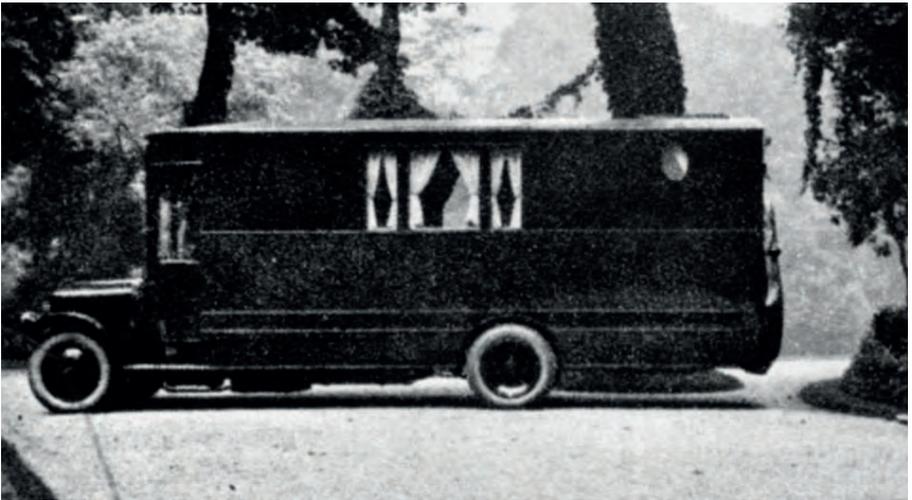


Foto von Raymond Roussels „fahrbarem Haus“

In dem Kapitel „Die Eroberung des Raums“¹⁷ gibt Georges Perec (1936 - 1982) – französischer Schriftsteller und Filmemacher – einen Auszug aus der Zeitschrift des Touring-Clubs von Frankreich wieder,

¹⁶ vgl. Wilde, Sebastian „Verreisen, um die Welt nicht zu sehen“ 2013

¹⁷ Perec S.147 f.

welcher einen detaillierten Blick auf die Ausstattung des „fahrbaren Hauses“ freigibt:

„Der Autor der ‚Impressions d’Afrique‘, dessen Genie so viele ausgezeichnete Geister rühmen, hat sich nach seinen Plänen ein Automobil von 9 Metern Länge und 2,30 Metern Breite bauen lassen. Dieses Fahrzeug war ein richtiges kleines Haus. Dank seiner ausgeklügelten Technik und erfindungsreichen Anordnung, ist es mit einem Salon, einem kleinen Schlafzimmer, einem Wohnzimmer, einem Badezimmer und sogar einem kleinen Schlafsaal für das Personal ausgestattet. Dieses bestand aus drei Männern; zwei Fahrern und einem Kammerdiener.“



*Blick in den Salon.
Breite Fenster und bequemes Mobiliar sorgen für eine gemütliche Atmosphäre.*



*Der Salon umfunktioniert zum Schlafzimmer.
Das klappbare Bett ist während des Tages hinter der Wandvertäfelung verborgen.*

Die Karosserie, die von Lacoste gefertigt wurde, ist von großer Eleganz. Die Inneneinrichtung ist ebenso originell wie einfallsreich. Das Schlafzimmer ist tagsüber in ein Studio oder in ein Wohnzimmer verwandelt; was den vorderen Teil angeht - hinter dem Sitz des Fahrers - so wird er abends zu einem kleinen Schlafzimmer, in dem das 3-mann Personal bequem Platz finden und ihre Toilette machen kann; in der Leibung links vom Fahrersitz und vom Steuer befindet sich ein Lavabo.

Die Inneneinrichtung des rollenden Hauses von Raymond Roussel wurde von Maple gefertigt. Es gibt eine elektrische Heizung und einen mit Flüssiggas befeuerten Kamin. Die Badezimmerheizung funktioniert gleichermaßen mit Flüssiggas. Das Mobiliar ist für alle Bedürfnisse ausgestattet. Es umfasst sogar einen Tresor Marke Fichtel. Eine ausgezeichnete Rundfunkinstallation erlaubt den Empfang aller europäischen Sender.



Das Badezimmer.
Auf einem Minimum an Platz entsteht eine Verbindung zwischen Luxus und Schlichtheit.

Durch diese wenn auch kurze Beschreibung kann man sehen, dass diese wirklich fahrbare Villa - zu der noch ein Küchenanhänger kommen kann, es ihrem Besitzer erlaubt, in einem kaum eingeschränkten Rahmen alle Annehmlichkeiten des Familienheims wiederzufinden. Kurz nach der Fertigstellung ist der Wohnwagen zu einem 3.000 Kilometer langen Ausflug aufgebrochen, der durch die Schweiz und Elsaß führte. Monsieur Roussel hat jeden Abend einen anderen Horizont vor sich gehabt. Er hat von seiner Reise unvergleichliche Eindrücke mitgebracht.“

Das Beispiel des französischen Schriftstellers Raymond Roussel, der 1925 mit seiner „maison roulante“ den Raum zu erobern versuchte, indem er mehrere Monate auf den Straßen zwischen der Schweiz und Elsaß unterwegs war, zeigt uns, dass Nicht-Orte keineswegs nur von einem Blickpunkt aus betrachtet werden können. Der Nicht-Ort, ebenso wie der Ort, sind subjektive Gebilde, die von jedem Individuum anders wahrgenommen werden. Für den einen wird der Ort als absolut empfunden, und ist als Lebensraum in sich vollkommen. Für andere aber formen die unzähligen Vernetzungen der Nicht-Orte mit ihrem Privileg auf Anonymität – wenn auch nur vorübergehend – ein passendes Milieu. *„Die Möglichkeit des Nicht-Ortes ist an jedem beliebigen Ort gegeben. Die Rückkehr zum Ort ist die Rückkehr dessen, der den Nicht-Ort frequentiert.“*¹⁸

18 vgl. Augé „Orte und Nicht-Orte“ S.125

Zeitleiste

Die nachfolgende Zeitleiste dient als kurzer Überblick der wichtigsten Ereignisse in den Bereichen Geschichte, Technik, Politik und Architektur – ausgehend von dem 18. Jahrhundert bis heute.

Seit der Industriellen Revolution, die in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts begann und im 19. Jahrhundert ihre volle Blüte erlebte, hat sich das Leben der Menschheit extrem verändert. Die industrielle Revolution steht sinnbildlich für die rasante Entwicklung im Bereich der Technik. Ein starkes Bevölkerungswachstum und die damalige Arbeitslage, die nahezu unersättlich schien, waren Grund dafür, dass viele Menschen vom Land in die Stadt zogen. Städte mussten nun schnell wachsen, expandieren und schossen folglich über ihre eigentliche Stadtgrenze hinaus. Es entstanden sogenannte periphere Viertel, die mittels Straßen an die Stadt angebunden wurden.

Carl Benz meldete am 29. Januar 1886 sein „Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb“ zum Patent an; das Automobil war geboren. Eine bisher dem Menschen noch unbekannte Möglichkeit der Fortbewegung sorgte für eine neue Art der Raumerfahrung. Zeit und Raum konnten anders als bisher wahrgenommen werden. Wege konnte schneller zurückgelegt werden, Distanz wurde relativ.

Mit der Erfindung des Internets 1990 wurden die Grenzen von Zeit und Raum nun endgültig aufgehoben. Eine permanente Überlappung der beiden Welten – Realität und Virtualität – sorgte für immense Veränderungen des menschlichen Daseins.

Geschichte

Technik

1700

Absolutismus

1710

1720

1730

1740

Aufklärung

1750

1760

1770

Industrielle Revolution

erste Dampfmaschine

1780

1790

franz. Revolution

erstes Dampfschiff

1800

18. Jahrhundert

Politik

Architektur

Absolutismus

Barock

Säkularisierung

Rokoko

Klassizismus

Revolutionsarchitektur (Étienne-Louis
Boullée)

franz. Revolution

Geschichte

Technik

1800

elektrisches Licht

1810

beschleunigtes
Bevölkerungswachstum

erste Dampflokomotive

1820

Eisenbahnzeitalter

1830

Erfindung Revolver

1840

Märzrevolution

1850

erstes Telefon

1860

Landflucht

erstes Flugzeug

1870

1880

erster Benzinmotor
erstes Automobil

1890

1900

19. Jahrhundert

Politik

Architektur

Nationalstaat

Erste Formen von
Liberalismus
Sozialismus
Konservativismus

Historismus

Arts and Crafts

Gründerzeit

Jugendstil

Geschichte

Technik

1900

Erster Weltkrieg

erster Flug mit einem Motorflugzeug

Relativitätstheorie

1910

1920

Automobilzeitalter

erster elektronischer Fernseher

1930

Weltwirtschaftskrise
Große Depression

erste Kernspaltung

1940

Zweiter Weltkrieg

Kalter Krieg

erste Atombombe

1950

erster Computer
indust. Stahlherstellung

1960

Globalisierung

Antibabypille

1970

erste Ölkrise

Verkehrsflugzeug Zeitalter
erstes Handy

1980

Tschernobyl

erste Genmanipulation
erster Laptop
erste E-mail

1990

Europäische Union

kommerz. Nutzung des Internets
Informationszeitalter

2000

erster USB-Stick

20. Jahrhundert

Politik

Architektur

Imperialismus

Futurismus

autogerechte Stadt

Faschismus

CIAM

international Style

Charta von Athen

soz. Wohnungsbau

Brutalismus

europäische Wirtschaftsgemeinschaft

High-Tech-Architektur
ökologisches Bauen

Postmoderne

Revolution 1989
Vertrag von Maastricht

Supermodernismus
temporäre Architektur
Aalborg-Charta
organische Architektur

Smart City

Stadt-Projekte des 20. Jahrhunderts

1900 *Chardon-Lagache (Métro Paris) _ Hector Guimard*

1910

1920

1930 *Stadt für den Verkehr _Theo Van Doesburg*

Broadacre City _Frank Lloyd Wright

Linearstadt _Renaat Braem

1940

1950 *Plan für die Stadt Philadelphia _Louis Kahn*

Megabridge _Raimund Abraham

Spatial City _ Yona Friedman

1960

Plug-In City _Peter Cook

Walking City _Archigram

No-Stop City _Archizoom

Fly's Eye Dome _ Buckminster Fuller

1970

12 ideal Cities (nr. 7) _Superstudio

Harbor Drive Portland, USA

1980

Kunst des Handelns _Michel de Certeau

1990

Träume von Räumen _Georges Perec

Nicht-Ort _Marc Augè

the Generic City _Rem Koolhaas

Pao for the Tokyo Nomad Girl _Toyo Ito

2000

Grand Bazar Kaufhaus (1937 abgerissen) _Victor Horta

Alpine Architektur _Bruno Taut

*Die **Stadtkrone** _Bruno Taut*

*Die Auflösung der **Stadt** _Bruno Taut*

*Raum**stadt** _Friedrich Kiesler*

***Ville Radieuse** _Le Corbusier*

*dezentralisierte **Stadt** _Ludwig Hilberseimer*

Unité d'Habitation _Le Corbusier

Dérive _Guy Debord

*kompakte **Stadt** _Hans Hollein*

*unterirdische **Stadt** _Walter Pichler*

*Death and life of Great American **Cities** _Jane Jacobs*

*Air-Conditioned **City** _Yves Klein*

*Computer **City** _Dennis Crompton*

Thinkbelt _Cedric Price

*Space **Cities** _Raimund Abraham*

*Verkehrsanalyse **Stadt Philadelphia** _Louis Kahn*

The Continuous Monument _Superstudio

Centre Georges-Pompidou _Renzo Piano

Lloyd's Building _Richard Rogers

Rasender Stillstand _Paul Virilio

Medienkultur _Vilem Flusser

Coulée verte René-Dumont Paris, Frankreich

Geschichte

Technik

2000 Attentat World Trade Center
Einführung €

HD- DVD

2010 Banken - und Börsencrash

2011

2012

2015 Flüchtlingskrise

2016 erster Quantencomputer

2017 Brexit

2018

21. Jahrhundert

Politik

Architektur

Vertrag von Lissabon

Parametrismus
kritischer Regionalismus

europäische Demokratisierung

Stadt-Projekte des 21. Jahrhunderts

2000

2002

Embarcadero Boulevard San Francisco, USA

2005

2007

Janes's Walk

2008

Airbnb Silicon Valley, USA

2009

High Line New York, USA _Diller Scofidio + Renfro

2010

2011

2013

Against the Smart City, USA _Adam Greenfield

2019

Alaskan Way Viaduct Seattle, USA

Cheonggyecheon Seoul, Südkorea

Stadterneuerung Moskau, Russland

Parque Madrid Río, Spanien

Seine-Ufer Paris, Frankreich

Hafenpromenade Thessaloniki, Griechenland

Via dei Fori Imperiali Rom, Italien

autofreie Innenstadt in Oslo, Norwegen

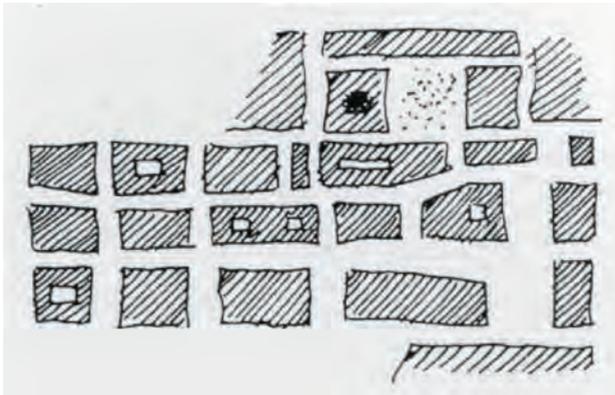
3) Die Stadt im Wandel der Zeit - zwischen Mobilität und Technik



Dronning Eufemias Gate – Bjørvika Barcode Oslo

Das Mega-Projekt besteht aus zwölf schmalen Hochhäusern unterschiedlicher Höhe, Breite und Gestaltung, die durch den Abstand zwischen den einzelnen Gebäuden der Form eines Barcodes ähneln. Führende Internationale Unternehmen haben sich dort – in Opernhausnähe – niedergelassen. Die zusätzliche Erweiterung des Verkehrsnetzes grenzt den kostbaren Raum für Fußgänger ein.

Bewegung, in Form von Zurücklegung eines Weges, ist seit Anbeginn der Menschheitsgeschichte wesentlicher Bestandteil des Lebens. Menschen sind umhergezogen, mit all ihrem Hab und Gut, haben zu Fuß tausende Kilometer zurückgelegt, um sich dort niederzulassen, wo es die klimatischen und wirtschaftlichen Bedingungen gerade zuließen. Was den Menschen zu dieser Zeit antrieb, war der Überlebensinstinkt. Man war der Natur und der Umwelt ausgeliefert und musste sich ihr beugen und sich mit ihr verändern. Durch das Umherziehen wurde die Welt langsam erkundet, Menschen haben angefangen, sich entlang von Flüssen niederzulassen, und wurden sesshaft. Mit der Zeit entstanden Siedlungen, aus denen sich um 8000–5000 v. Chr. erste Städte wie Jericho oder Eridu entwickelten. Der Mensch hat sich schnell an die neuen Lebensbedingungen angepasst und sich von nun an, an einen Ort gebunden. Es existierten zwar immer noch nomadische Völker, der Großteil der Menschheit entschied sich jedoch für das Leben in Dörfern oder Städten. Wenn sich Nomaden bewegen, bewegt sich ihr Horizont mit ihnen. Nicht jedoch bei den Sesshaften, diese haben einen Ausgangspunkt, einen Horizont, zu dem sie immer wieder zurückkehren. Er ist wie eine Konstante, die Abweichungen zulässt, deren Anziehung jedoch keine zeitlichen und räumlichen Überschreitungen toleriert.



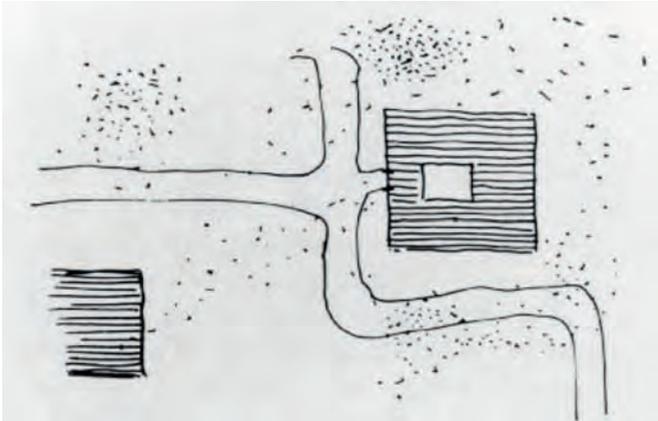
Viertel in einer traditionellen Stadt. Quasi-sozialer Orte: die Straße.

Die Straße, so angeordnet dass eine logische Zirkulation entsteht, wird als Treffpunkte genützt.

Über lange Zeit lief das neue städtische Leben reibungslos und ohne größere Tumulte. Menschen fühlten sich wohl in den neu entstandenen urbanen Gebilden aus Gebäuden, Plätzen und Wegen. Die Stadt wurde zum Hybrid,

¹ vgl. Koolhaas S.1248 1.1

einem Ort der Begegnung, des Austausches und des Lebens. Öffentliche Plätze florierten, wurden frequentiert und bewohnt. In der Stadt war Platz für Diskurse zwischen Menschen. Man traf sich auf der Straße und auf öffentlichen Plätzen, wie beispielsweise dem Marktplatz, um sich dort untereinander auszutauschen und zu informieren. Diese Art der direkten Kommunikation sorgte für die Entstehung eines stabilen Netzes innerhalb der Gemeinschaft. Der zwischenmenschliche Kontakt war selbstverständlich, alltäglich und sorgte für großen Zusammenhalt. Man lebte nicht anonym nebeneinander sondern bewusst miteinander.



Gartenstadt. Isolierte Wohneinheiten. Minimale soziale Berührungspunkte: Menschen treffen sich nur zufällig auf den Gehwegen oder im Park. Verkehrserschließung steht über allem.

Bereits 1997 argumentierte Vilém Flusser (1920-1991), Medienphilosoph und Kommunikationswissenschaftler, in seinem Buch „Medienkultur“ zum Thema Kommunikation wie folgt: der Begriff „Diskurs“ ist ein Konstrukt, bei dem man zwischen dem Sender und dem Empfänger einer Information unterscheiden kann. *„Texte sind Informationen, die privat ausgearbeitet und dann veröffentlicht werden. Diese Informationen werden dem Empfänger im öffentlichen Raum zugänglich. Auf diese Weise etabliert diese spezifische Kommunikationsstruktur private Räume, in denen Information hergestellt wird, und öffentliche Räume, wo diese Information empfangen wird. Und sie etabliert darüber hinaus einen ganz bestimmten Rhythmus: Menschen verlassen ihre Privatsphäre und betreten den öffentlichen Raum, um informiert zu werden, und sie kehren nach Hause zurück, um diese Informationen zu speichern und zu verarbeiten. Das ist das politische Leben.“*²

Im selben Zusammenhang zitiert Flusser den deutschen Philosophen und wichtigsten Vertreter des deutschen Idealismus Georg Wilhelm Friedrich Hegel (1770-1831), der dieses politische Leben „*unglückliches Bewusstseins*“³ nannte: *„Wenn ich in die Welt hinausgehe, verliere ich mich, und wenn ich heimkehre, um mich selbst zu finden, verliere ich die Welt.“*

² vgl. Flusser S.136

³ ebd.

Das Konstrukt Stadt bildete demnach eine Einheit aus Lebens-, Informations- und Kommunikationsort, wobei sich das Leben primär in der Öffentlichkeit abgespielt hat und mit allen geteilt wurde. Die Leute bewohnten ihre Stadt wie ein großes Wohnzimmer – als einen Ort des Zusammenlebens und der direkten Kommunikation – und der Mensch war von dem jetzigen Einsiedlerdasein weit entfernt. Im Laufe der Zeit und mit den Errungenschaften der Technik entwickelte sich eine neue Form von Bildern – Fotos, Filme und Videos – die den öffentlichen Raum zu zerstören begannen. Diese waren Grund dafür, dass sich traditionelle Kommunikationsstrukturen auflösten und eine neue Art der Kommunikation entstand.

„Die (elektromagnetische) Geschwindigkeit bestimmt die Architektur, so wie das (elektrische) Licht ihr Volumen beleuchtet. Schließlich ist der Mensch nicht mehr so sehr in der Architektur, es ist vielmehr die Architektur des elektronischen Systems, die in ihn eindringt, die in ihm ist, in seinem Willen zur Macht, seinen Reflexen, seinen kleinen Wünschen, und das den ganzen Tag und die ganze Nacht hindurch“⁴

Früher wurden Informationen im öffentlichen Raum publiziert und man musste das eigene Heim verlassen um am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können – in die Schule gehen, in Konzerte, zu Vorträgen und in Supermärkte. Heute aber werden Informationen direkt von privaten Räumen aus in andere private Räume weitergeleitet. Man wird unbewusst zuhause gehalten. Die Menschen müssen ihr Heim nicht mehr verlassen um informiert zu sein oder mit den Mitmenschen in Kontakt zu treten, was dazu führt, dass der öffentliche Raum anfängt langsam zu verfallen. Die Stadt in ihrer ursprünglichen Integrität – als direkter Kommunikationsort – ist nicht länger als solche erkennbar. Sie verändert sich zur Weltstadt und Informationen werden im Bruchteil einer Sekunde um den ganzen Globus gejagt.

Wir leben laut Augé im Zeitalter eines Wechsels der Größenordnungen was die Besetzung des Raumes betrifft. Die Schnelligkeit unserer Verkehrsmittel sorgt dafür, dass der Abstand zwischen zwei beliebigen Orten kein Hindernis mehr darstellt. Man kann problemlos in wenigen Stunden von einer Hauptstadt in die andere fahren. Zeit und Raum werden relativiert. Der rasante Wandel der Technik fegt wie ein Wirbelsturm über uns und reißt alles natürliche Leben, all das mit, was nicht dem neuesten Entwicklungsstandard entspricht.

Sogar in der Intimität unserer Wohnungen gelingt es uns nicht, der Technik, dem virtuellen Netz aus Bildern, Orten und Nachrichten zu entkommen. Unwillentlich wissen wir in jedem Augenblick unseres Lebens, was gerade am anderen Ende der Welt stattfindet. Die Aufhebung des Ortes ist der Fall. Orte befinden sich nicht, wie das Wort vermuten lässt, an einem Ort, sie sind austauschbar geworden, an jedem Ort der Welt gleichzeitig und

⁴ vgl. Virilio S.117

nirgends wirklich. Augé vergleicht dieses Ereignis mit dem Gefühl der Scheinvertrautheit. „Texas, Kalifornien, Washington, New York, Moskau, das Elysée, Twickenham oder die arabische Wüste; auch wenn wir sie nicht kennen, so erkennen wir sie doch wieder.“⁵

Die Kontouren der Stadt sind dabei, sich langsam aber stetig aufzulösen. Und dies steht keineswegs im Zusammenhang mit dem Wuchern der Vorstädte, die Peripherie und Zentrum einander näher bringen. Grund dafür ist die Revolution des Transportwesens und die Entwicklung neuer Kommunikations- und Telekommunikationsmethoden. „Anstelle der alten Verdunkelungstaktik, welche Privates von Öffentlichem, die Wohnung von der Zirkulation des Verkehrs trennte, hat sich nun so etwas wie eine Überbelichtung etabliert, die den Abstand zwischen ‚nah‘ und ‚fern‘ kassiert, ebenso wie bei der Abtastung der Elektronenmikroskope der Unterschied zwischen ‚mikro‘ und ‚makro‘ verschwindet.“⁶

Die Stadt als geographisch durch die Koordinaten von Längen- und Breitengrad „verortetes“ Konstrukt verliert an Gegenwärtigkeit und somit an Relevanz für den Menschen. Die physische Daseinsform der Stadt wird überrollt von ihrem virtuellen Selbst. Eine permanente Überlagerung von Realem und Virtuellem ist die Folge.

„Das klingt ‚utopisch‘, was es ja buchstäblich ist, denn die neue Stadt ist geographisch nicht lokalisierbar, sondern überall dort, wo Menschen einander sich öffnen.“⁷ Und Menschen öffnen sich einander andauernd und überall. Nachrichten und Bilder verbreiten sich viral in einer endlosen Spirale des virtuellen Netzwerkes; Orte werden in verzerrter Wirklichkeit gezeigt.

„Die Vorstellung von der zeitgenössischen Stadt wird also nicht mehr durch die Zeremonie des Öffnens der Stadttore, durch Rituale wie Prozessionen und Paraden, die Fluchten von Straßen und Boulevards bestimmt, die Stadtarchitektur muss sich von nun an mit der Öffnung eines ‚technologischen Zeit-Raums‘ abfinden.“⁸ Und dabei, so Flusser, dringt der öffentliche Raum mittels Kabel (Fernseher und Computer) in den privaten Raum ein, und dieser wiederum dringt mit seinen „Apparaten“⁹ wie Autos in den öffentlichen Raum ein. Es gibt in der Stadt somit nichts vollkommen Öffentliches oder vollkommen Privates mehr. Dieser Wechsel der Größenordnung, die Vermehrung der virtuellen Datenübertragung sowie die Beschleunigung der Verkehrsmittel führen laut Augé zu ungeheuren physischen Veränderungen: „zur Verdichtung der Bevölkerung in den Städten, zu Wanderungsbewegungen und zur Vermehrung dessen, was wir als „Nicht-Orte“ bezeichnen.“¹⁰

5 vgl. Augé „Orte und Nicht-Orte“ S.42

6 vgl. Virilio in Dünne/Günzel S.262 f.

7 vgl. Flusser S.181

8 vgl. Virilio in Dünne/Günzel S.263

9 vgl. Flusser S.176

10 vgl. Augé „Orte und Nicht-Orte“ S.44

No-Stop City (1968)

Einen „Nicht-Ort“ verkörpert auch das 1968 von der italienischen AvantgardeGruppe Archizoom publizierte dystopischen Projekt „No-Stop City“. Der Entwurf ist eine kritische Hommage an die endlose Stadt und die triumphierende Konsumgesellschaft.

Eine provokante Utopie, welche uns unverschönert die Gegenwart und die uns drohende Zukunft vor Augen führt, in der Städte wie Supermärkte und riesige Shopping-Malls organisiert sind. Ein Prototyp für eine potentiell beliebig ausweitbare urbane Struktur. Alles ist flüssig und beweglich, unendlich.



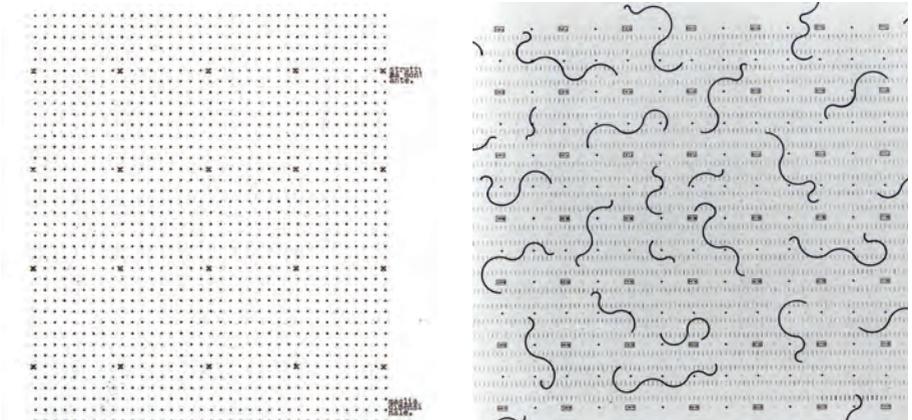
Es entstehen anormale Städte ohne Eigenschaften, in welchen Menschen den grenzenlosen städtischen Strukturen spontan einem freien Feld zugeordnet werden. Gleichzeitig werden Informationen über das flächendeckende Netz optimal verbreitet. Eine Art Black Box, in deren Innerem durch künstliche Belichtung und Belüftung perfekte klimatische Bedingungen provoziert werden. Die äußeren Einflüsse durch Natur sollen möglichst weitgehend ausgeschaltet werden.¹¹

Als Prototyp für die Stadt der Moderne dient hier der Typus des Parkplatzes, homogen und undifferenziert in seiner Struktur. Dabei werden ganze Städte aus Parkplatzstrukturen organisiert, welche sich,

¹¹ vgl. Varnelis „Programming after Program. Archizooms No-Stop City“ S.89

eine nach der anderen, als monotone Gebäudekisten angeordnet im Raum verteilen. Die Innenräume ausgestattet mit Konsumgütern. Den Rahmen bildet ein neutrales Konstrukt, innerhalb welchem sich Individuen aufgrund des Konsums frei entwickeln können; eine Kombination aus städtischen und häuslichen Objekten entsteht. Die Stadt wird zu einer Reihe aus Betten, Tischen, Stühlen und Schränken.¹²

„Genauso wie Waren auf mechanische und serielle Art hergestellt werden, wird Stadt geschaffen, wobei auch hier nicht mehr die Frage nach Qualität im Vordergrund steht, sondern nur noch jene der Quantität, der Bewältigung großer Mengen, quasi am Fließband. So erklärt sich auch der Begriff No-Stop City stellvertretend für eine Stadtkonzeption, die keineswegs tradierten Vorstellungen entspricht, vielmehr der Aufeinanderfolge gleichartiger und ökonomisch begründeter Maßnahmen, die immer wieder angewendet werden, Ausdruck verleiht. Zumal Stadtbildungsprozesse mit den Akkumulationsprozessen der Wirtschaft identisch sind, hört die Stadt damit auf, ein Ort zu sein, und wird stattdessen zu einer Kondition, zu einem Zustand innerhalb der Entwicklungskette der fortschreitenden Zirkulation des Kapitalismus.“¹³



Archizoom erstellte mehrere sogenannte „Homogeneous Living Diagrams“, in welchen nichts autonom oder als Ganzes existiert, sondern alles in ein größeres System integriert ist. Hierbei wurden anfänglich Gitter durch das Einfügen verschiedener Elemente, die sowohl normativ architektonische Elemente als auch „spontane Konfigurationen“ enthalten, gebildet.¹⁴

Eine der ersten Grafiken von Archizoom zeigt ein Grundraster aus periodisch angeordneten Punkten, die in regelmäßigen Abständen

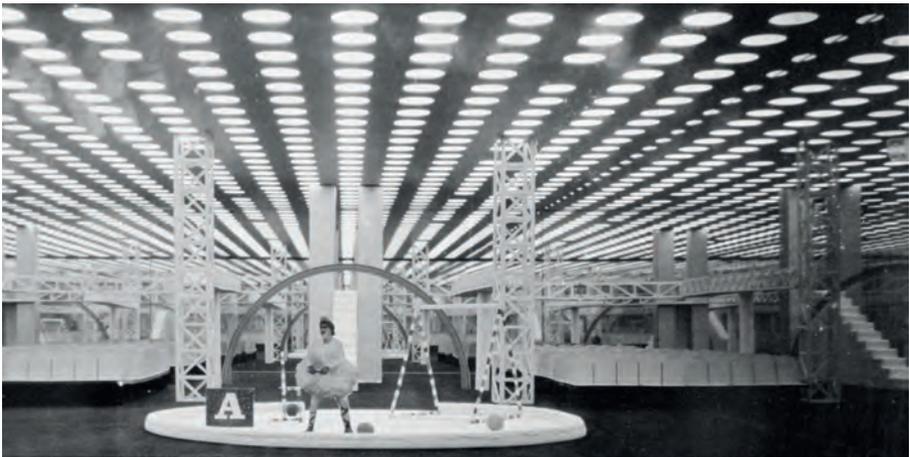
¹² vgl. Angéil S.68 f. „No-Stop City“, archithese 5.2008

¹³ end.

¹⁴ vgl. Varnelis „Programming after Program. Archizooms No-Stop City“ S.84 ff.

durch „X“ unterbrochen sind. Diese „X“ stellen den quantitativen Ursprung von „No-Stop City“ dar.¹⁵

Viele weitere Pläne, die im Rahmen des Projekts „No-Stop City“ entstanden sind, bauen auf dieser Grundstruktur auf. Aus der endlosen Wiederholung von Bereichen ergibt sich in Anlehnung an die Struktur von Fabriken und Supermärkten, eine gigantische, nahezu endlose, grenzenlose Struktur. Denn Produktion und Verbrauch unterliegen der gleichen Ideologie der Programmierung, wie die soziale Organisation einer Metropole. Beide nehmen soziale und physikalische Realität nahezu kontinuierlich und undifferenziert an.¹⁶



Vorfürmodell des Innenraumes von No-Stop City zeigen den Raum, der darauf wartet, von den Endverbrauchern programmiert zu werden.

15 vgl. Van Schaik S.153

16 vgl. Angéllil S. 68 f. „No-Stop City“, archithese 5.2008

Was ab den 60er Jahren als gespenstische Dystopie galt, ist mittlerweile traurige Wirklichkeit. Die Globalisierung hat sich ausgebreitet, Telekommunikation hat die Wahrnehmung unserer Umgebung verändert und ein flächendeckendes mobiles Kommunikationsnetz via Internet beherrscht unser Leben. Wir haben uns in eine Abhängigkeit gebracht, aus der es kein Entkommen gibt.

Der deutsche Soziologe Ulrich Beck (1944-2015) veröffentlichte 1986 sein Buch „*Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*“, in dem er sich unter anderem mit dem Thema der Globalisierung sowie dem der Individualisierung auseinandersetzt. Laut Beck zählt das Phänomen der Individualisierung zusammen mit der Globalisierung in der westlichen Welt zu den bedeutendsten Veränderungen der letzten Jahrzehnte. Globalisierung und Individualisierung sind eng miteinander verbunden. Individualisierung bedeutet nicht, dass Menschen immer autarker werden. Es bedeutet vielmehr, dass wir vielfältigen Netzwerken und komplexen, abstrakten Systemen angehören. In diesem Zusammenhang spielen Medien und Mobilität eine entscheidende Rolle. Individualisierung wird uns durch Medien, Politiker und die weltweite Migration aufgezwungen. Sie basiert auf der ewigen Sehnsucht der Menschen nach Freiheit, und zugleich auf der Angst vor Armut, Hunger und Krieg.

Beck unterteilt die Moderne in zwei Teile. In eine 1. Moderne, als Folge der Industriellen Revolution, und in eine 2. Moderne, geprägt durch die Erfindung des Computers, post-fordistische Produktionsmethoden, die Biotechnologie und ein weltweites Transport- und Kommunikationsnetz. Die negativen Begleiterscheinungen, die diese Entwicklung mit sich zieht, sind soziale Unsicherheit und mangelnde Sicherheit aufgrund von Umweltverschmutzung, Gewalt, Kriminalität und Ungewissheit.¹⁷

Das Konzept Stadt ist nicht länger die Addition von ewig gleichbleibenden Dingen und Programmen. Sie ist vielmehr Addition von verschiedenen Dingen und Programmen. Die Stadt besteht aus vielen Städten, welche wiederum untereinander in eine Vielzahl von verschiedenen Netzwerken eingebunden sind. Stadt ist ein „urbanisiertes Gebiet“, eine Vielzahl von kleinen und großen Gemeinschaften, sprich eine multikulturelle Gesellschaft.

In den Sechzigern, Siebzigern und Achtzigern betrachtete man Individualisierung als ein Ziel, das bewusst angestrebt werden sollte. Einige der größten Probleme in der Architektur und im Urbanismus, etwa der städtische Wildwuchs oder die Ungewissheit darüber, was öffentlicher Raum sei, hängen unmittelbar mit der Individualisierung zusammen. Die Individualisierung geht jedoch weit darüber hinaus: Sie bedroht den Wesenskern unseres heutigen Verständnisses von Architektur und Stadtplanung.¹⁸

17 vgl. Beck Kapitel 5

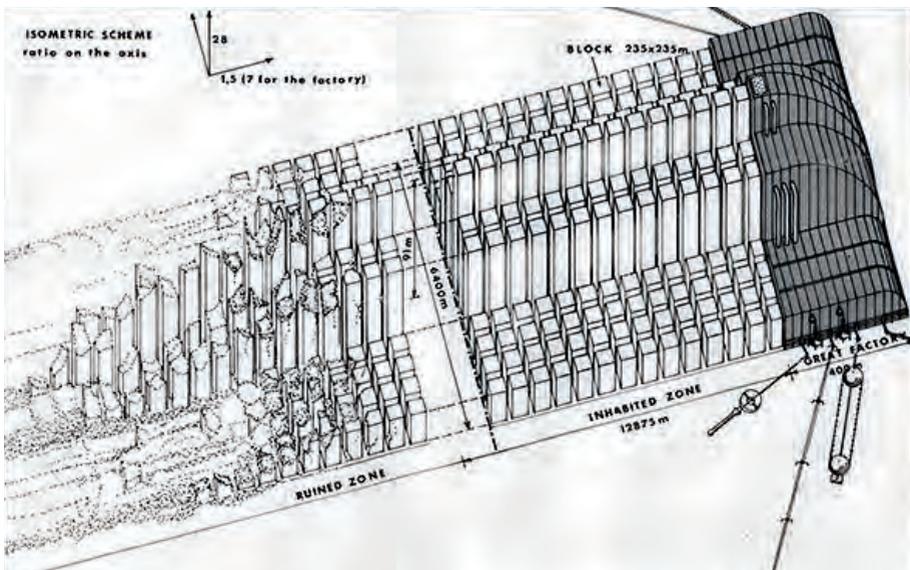
18 Mitschrift Lootsma, Bart Univ.-Prof. VO „Cultural Studies“ 2011 Uni Innsbruck

Ein Beispiel dafür wäre das Outback Australiens. Es ist eine Metropole, die das traditionelle Erscheinungsbild einer Stadt entbehrt. Die herkömmliche Infrastruktur aus Straßen und Telefonleitungen ist vollständig durch eine Infrastruktur aus Flugzeugen und einem offenen Radiosystem, die Stadtverwaltung durch ein riesiges Wohlfahrtssystem, den Royal Flying Doctors Service, ersetzt.

nr.7 die kontinuierlich produzierende Förderband-Stadt (1972)

Superstudio rief 1972 zwölf Visionen der „Idealstadt“ hervor. Darunter auch die Stadt nr.7, die „kontinuierlich produzierende Förderband-Stadt“, welche uns auf makabere Art und Weise vor Augen führt, wie Medien und Politik manipulativ auf uns wirken, uns zu einer Konsumgesellschaft mutieren lassen und uns die sogenannte „Individualisierung“ aufzwingen.

„Die Stadt bewegt sich, wie eine majestätische Schlange, über neue Länder, nimmt ihre 8 Millionen Einwohner mit auf eine Fahrt durch Täler und Hügel, von den Bergen an die Küste, Generation für Generation. Herz der Stadt ist die Große Fabrik, sechseinhalb Kilometer lang. Sie nutzt das Land und die Rohstoffe des Landes, das sie durchquert, und aus diesen extrahiert sie alles, was sie für den Bau der Stadt benötigt. Die Große Fabrik verschlingt Fetzen nutzloser Natur und roher Mineralien und generiert daraus alles Notwendige, um die Autarkie der Stadt zu gewährleisten.“



Der Plan der Stadt basiert auf einem Schachbrett von Straßen senkrecht und parallel zur Großen Fabrik. Das größte Bestreben jedes Bürgers ist es, so oft wie möglich in ein neues Haus umzuziehen, da die produzierten Häuser ständig modernisiert und mit den noch perfekteren Gütern ausgestattet werden, in die der Verwaltungsrat zur Freude der Bürger investiert. Große Familien ziehen monatlich, im Rhythmus der Großen Fabrik, in die gerade gebauten Häuser. Die anderen Bürger tun ihr Bestes, und nur jene mit wenig Willenskraft und Ehrgeiz müssen vier Jahre warten, bevor sie umziehen dürfen. Glücklicherweise ist es nicht möglich, länger als vier Jahre im selben Haus zu wohnen. Nach dieser Zeit verfallen Gegenstände und die Strukturen der Häuser von alleine, werden unbrauchbar und kollabieren in sich. Nur die Zurückgewiesenen der Gesellschaft, Verrückte oder retardierte Individuen wagen es immer noch, sich zwischen den Ruinen, den Trümmern und dem Schutt, den die Stadt hinterlässt, zu hausen. Um zu verhindern, dass die Bürger in so einen elenden Zustand gelangen, werden sie von frühester Kindheit an mit dem Konzept manipuliert. So wird ihnen vorgegaukelt, es sei der größte Wunsch eines jeden, ein neues Haus zu besitzen. Und aus diesem Grund werben die Zeitungen, das Fernsehen und alle anderen Medien ständig für die schönen Neuheiten der modernen Häuser, die technischen Innovationen, die noch nie da gewesen Annehmlichkeiten.

Was könnte faszinierender und beruhigender sein, als das Spektakel der 64 Familien, die täglich die Straßen in ihren kleinen gelben Bussen, die ihnen der Verwaltungsrat zur Verfügung stellt, hinauffahren, um zu ihren neuen Häusern zu gelangen? Was könnte anregender sein, als die ständige Rivalität zwischen allen Bürgern, die versuchen, in den modernen Straßen mit den neuesten Hausnummern zu leben?

Welche Stunde könnte glücklicher sein, als jene, in der Sie Ihr neues Zuhause betreten und all Ihre neuen Dinge, Ihre neue Technologie, Ihre neuen Kleider und alles andere, was die Große Fabrik für sie vorbereitet hat, entdecken? Von oben kann man die Stadt mit ihrem großen schwarzen Kopf, der mit dem Rauch tausender Fabrikschornsteine umhüllt ist, ihren 13km langen, notorischen Körper, umgeben von einem grandiosen Gebilde aus Wolkenkratzern, bewundern; gesäumt von großen Blöcken der beliebten Wohnsiedlungen und Villen, allesamt mit angrenzendem Garten.

Sehen Sie sich die perfekte Stadt an, die mehr Waren für den Export produziert als jede andere Stadt. Schauen Sie sich die Reihe von Lastwagen an, die leer ankommen und mit Waren, vollbeladen wegfahren, um zum größeren Wohlstand unseres großen Landes und zum besseren Glück unserer geliebten Aktionäre beizutragen.¹⁹

19 vgl. „12 Cautionary Tales For Christmas“

Wie Guy Debord (1931-1994) – französischer Autor, Filmmacher, Künstler und Revolutionär sowie einflussreiches Gründungsmitglied der Situationistischen Internationale – bereits 1967 in seinem Werk „La société du Spectacle“, zu deutsch „Die Gesellschaft des Spektakels“ passend bemerkte, ist unsere Gesellschaft über die Jahrhunderte zu einer Gesellschaft des Spektakels geworden.

„Das ganze Leben der Gesellschaften, in welchen die modernen Produktionsbedingungen herrschen, erscheint als eine ungeheure Sammlung von Spektakeln. Alles, was unmittelbar erlebt wurde, ist in eine Vorstellung entwichen. Die Bilder, die sich von jedem Aspekt des Lebens abgetrennt haben, verschmelzen in einen gemeinsamen Lauf, in dem die Einheit dieses Lebens nicht wiederhergestellt werden kann. Die teilweise betrachtete Realität entfaltet sich in ihrer eigenen allgemeinen Einheit als abgesonderte Pseudowelt, Objekt der bloßen Kontemplation. Die Spezialisierung der Bilder der Welt findet sich vollendet in der autonom gewordenen Bildwelt wieder, in der sich das Verlogene selbst belogen hat. Das Spektakel überhaupt ist als konkrete Verkehrung des Lebens, die eigenständige Bewegung des Unlebendigen.

Das Spektakel kann nicht als Übertreibung einer Welt des Schauens, als Produkt der Techniken der Massenverarbeitung von Bildern begriffen werden. Es ist vielmehr eine tatsächlich gewordene, ins Materielle übertragene Weltanschauung. Es ist eine Anschauung der Welt, die sich vergegenständlicht hat.“²⁰

Mittels Medien und Politik wurde der Mensch im Laufe der Zeit vom allgegenwärtigen Bild der „Individualisierung“ und „Selbstverwirklichung“ geblendet. Unkritisch wird nach vermeintlichen Idealen gegriffen. Die bunten Bilder, die von allen Seiten gleichzeitig auf uns zufliegen haben eine hypnotisierende Wirkung. Wir fügen uns stumm den vorgelebten Mustern und werden dabei im Glauben gelassen, es sei unsere eigene Entscheidung gewesen. Die Macht der Bilder ist unverkennbar. Ein Beispiel dafür ist der Supermarkt, Produkt der Übermoderne und als „Nicht-Ort“ definiert. *„Der Supermarkt ist ein kuppelüberdachtes Labyrinth aus Technobildern, das den Zweck hat, seine Verbraucher zu verschlingen, seine Konsumenten zu konsumieren. Er hat weit geöffnete Tore, um die Illusion des freien Zutritts, also eines öffentlichen Raums, zu erwecken. Er gibt sich als ‚Markt/Marktplatz‘, also als agora einer polis. Aber das ist ein Köder. Ein echter Marktplatz ist ein politischer Raum, weil er den Austausch von Dingen und Meinungen, den ‚Dialog‘, gestattet. Der Supermarkt schließt Dialoge aus, und sei es nur, weil er von ‚weißen und schwarzen Geräuschen‘, von ausgestrahlten Farben und Tönen erfüllt ist. In diesem Sinne ist er ein privater Raum, nämlich ein Raum für Privatmenschen (griechisch: idiotas).“²¹*

Anstatt jedoch „individuell“ zu sein verkümmert durch gezielte mediale Manipulation unser Geist und macht uns zu ferngesteuerten, ziellos

20 vgl. Debord Kapitel 1 „die vollendete Trennung“, Nr.1,2 und 5

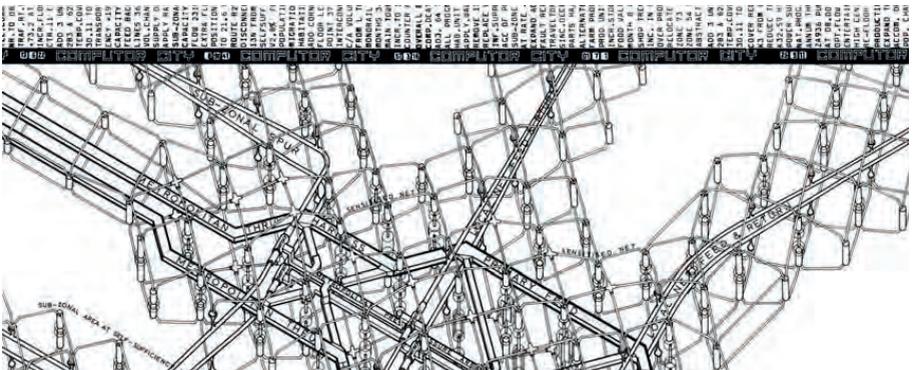
21 vgl. Flusser S.97

umherlaufenden „Idioten“. Die Stadt wird zum kontrollierbaren Ort. Einem Ort aufgebaut aus Daten, Zahlen und Informationen, die durch die unzähligen Augen der Bildschirme und Kameras aufgenommen und entwertet werden und aus dem es für den Menschen als Hauptdarsteller kein Entkommen gibt. Im Londoner Stadtteil Angel, Bezirk Islington, England, haben sich Gewerbetreibende zusammengetan und einen sogenannten „Business Improvement District“ gegründet. Mitglieder zahlen eine Steuer von 1% ihres Jahresumsatzes an die Stadtverwaltung. Dafür können sie über die Verwendung des öffentlichen Raums entscheiden. Ihre Antwort darauf ist klar: fünfhunderttausend Überwachungskameras zur Sicherheit der Bewohner wurden auf den Straßen installiert. Dadurch soll ein neues Sicherheitsmodell erprobt werden. Die Leiterin des sogenannten „Bit in Angel“, Christin Lavit ruft: „Macht öffentlichen Raum wieder attraktiver und beugt Verbrechen vor. Devise: sicherer, sauberer, attraktiver!“²² Inhaber von Bits sehen die Stadt in erster Linie als Investitionsraum, für sie ist städtischer Raum eine Ware, die möglichst viel Geld einbringen soll. Sie möchten die Gegend sauber und sicher machen, weil sie glauben dadurch einen Shopping-Mall-Charakter zu erzeugen zu können, der zum Konsum einlädt, was wiederum Geld bringt.

Computer City (1964)

Auch Dennis Crompton (*1935) – britischer Architekt, Stadtplaner und Mitglied der in den 1960er Jahren bekannten Gruppe Archigram – beschrieb die Stadt als „ein Netzwerk von Verkehrsströmen, Waren, Menschen und vor allem Informationen.“²³

Computer City ist der Versuch einer visuellen Darstellung von Technologien und des Systemansatzes zur Überwachung der Leistungsfähigkeit der Stadt. Die Stadt verfügt über einen kontinuierlichen Feedback-Mechanismus zur Anpassung an Veränderungen bezüglich der Bevölkerung und des Verkehrs.²⁴



²² vgl. Film Welt+ Journal „Unser Platz - wem gehört die Stadt?“

²³ vgl. Sadler S.21

²⁴ vgl. case studies | computer city, 5. Februar 2013

Von diesem Projekt beeinflusst wurde Kenzo Tanges 1970 realisiertes Projekt für die Expo'70 in Osaka, Japan „Festival Plaza“.²⁵

Der Festivalplatz wurde von einem riesigen, transparenten Raumfachwerkdach von 291,6m x 108m bedeckt. Dieses schwebte in 30m Höhe und wurde von nur sechs Gitterstützen getragen. Basierend auf einem 10,8m x 10,8m großen Doppellagenraster von 7,637m Tiefe überspannte das Dach 75,6m über seine Breite und 108m in Längsrichtung. Auf jedem der Gitter befindet sich eine transparente, luftunterstützte Platte, die die weltweit erste transparente Membranstruktur in großem Maßstab realisierte.

Die Ober- und Unterseite dieses Panels besteht aus einer sehr dünnen, transparenten Polyesterfolie.

Die gesamte Dachkonstruktion von 4800 Tonnen wurde auf dem Boden montiert und mittels pneumatischer Heber, die entlang der sechs Hauptsäulen nach oben kletterten, in ihre endgültige Position gehoben.²⁶

Das Projekt verfügte über eine Software, um Sitzeinheiten, Portale, Bildschirme, Kameras und Lichter zu manipulieren, sowie über ein gesteuertes Einheitssystem.

Die gesamte Zone, die sich über eine Fläche von 330 Hektar erstreckte, war mit großzügigen Promenaden und Laufstegen verbunden und bildete das Rückgrat der Expo-Stadt. Tange war der Auffassung, dass dieses das Herz einer zukünftigen Stadt werden würde, die sich gegebenenfalls um das Expo-Gelände herum organisieren könnte.²⁷



25 vgl. Sadler S.17 f.

26 vgl. Kawaguchi & Engineers „The Expo'70 Space Frame for the Festival Plaza (1970)“

27 vgl. Zhongjie S.215

In dieser Welt des allumfassenden *trompe-l'œil* ersetzt die Ankunft die Abfahrt: Alles kommt an, ohne dass es nötig ist, von irgendwo wegzufahren. Die Gesellschaft transmutiert von einer Bevölkerung „*extra muros*“ zu einer Bevölkerung „*intra muros*“. „*Dach, Mauer, Fenster und Tür sind in der Gegenwart jedoch nicht mehr operationell, und das erklärt, warum wir beginnen, uns unbehaust zu fühlen.*“²⁸ Zumal wir uns nicht degradieren wollen und wieder zu alten Lebensformen in Höhlen und Zelten zurückkehren möchten, haben wir begonnen, neuartige Häuser zu entwerfen. Häuser, durchlöchert wie ein Emmentaler: „*Auf dem Dach die Antenne, durch die Mauer der Telefondraht, statt Fenster das Fernsehen, und statt Tür die Garage mit dem Auto. Das heile Haus wurde zur Ruine, durch deren Risse der Wind der Kommunikation bläst.*“²⁹

Um uns herum bewegt sich alles, während wir – eingeschlossen wie ein Häftling – uns zum freiwilligen Stillstand verdonnert haben. Wir sitzen im Auto, in der Bahn, im Bus, im Flugzeug und draußen zieht die Welt an uns vorbei, in rasantem Tempo. Wir sitzen eingeschlossen in unseren Häusern und Wohnungen und alles von draußen dringt ungefiltert durch die zahllosen Risse in den Mauern in unser Heim ein – in Millisekunden ist der Raum mit Daten, Informationen und Bildern gefüllt – und dafür haben wir uns keinen Zentimeter bewegen müssen.

Virilio vergleicht unser Dasein mit dem Begriff der „*häuslichen Bewegungslosigkeit*“³⁰ Da wir Informationen und Bilder mittels Sofortübertragung direkt in unsere Wohnung geliefert bekommen, ersetzt dies unsere dauernde Fortbewegung. Um informiert zu sein, um in Kontakt mit unserer Umwelt zu treten, müssen wir unsere Häuser nicht mehr verlassen. Ein simpler Knopfdruck löst den Akt der Bewegung ab. Auf einst Jäger und Sammler, Seefahrer und Entdecker folgt die Generation „*Indoor*“. Eine Generation, die 90% ihres Lebens im Innenraum verbringt. Die auf Bildschirme starrt statt in Augen zu sehen, die ihre Emotionen mittels „*Emojis*“ ausdrückt, die „*überall wohnt*“ und doch nirgendwo wirklich zuhause ist. Eine Generation, die, paradoxerweise, trotz der ständigen virtuellen Kommunikation mit der Welt, vereinsamt.

Ebenso paradox ist die Tatsache, dass Vladimir Zworykin, der Erfinder des „*Ikonoskops*“, der ersten Bezeichnung des elektronischen Fernsehers im Jahre 1933, dieses Ikonoskop nicht als ein Massenkommunikationsmittel vorstellte, sondern als ein Mittel zur Vergrößerung der Reichweite des menschlichen Blicks.³¹ Aber statt von einer Vergrößerung des menschlichen Blickes sprechen zu können, scheint es, als würde der „*Blinde Fleck*“ in unseren Augen immer größer werden. Er wuchert, bis er irgendwann so groß ist, dass er unser Auge

28 Flusser S.162

29 ebd.

30 vgl. Virilio S.44

31 ebd., S.54 f.

gänzlich einnimmt und wir in einer virtuellen Welt aus Bildern, Räumen und Emotionen verschwinden.

„Die Interaktion der Telekommunikation sorgt für ein plötzliches Durcheinander von nah und fern, innen und außen und für eine ‚mediale Untrennbarkeit‘³², welche nachhaltig Auswirkungen auf das Wesen des Immobilen hat, auf die Gestalt der Bewegungslosigkeit und folglich auf die morphologische Stabilität des Wirklichen. Je mehr Bilder es zu sehen gibt, desto weniger sieht man.“ Dieses Phänomen sorgt dafür, dass wir aus dem wirklichen Raum verbannt werden, der gestern noch das Innen vom Außen trennte, das Zentrum von der Peripherie und uns die Möglichkeit gab, die Ursache von der Wirkung zu unterscheiden. Durch die Überlappung der beiden Bereiche, die des Realen und des Virtuellen, verlieren wir die Fähigkeit zur bewussten Differenzierung was wahr und was falsch ist. Wir leben zeitgleich real genauso wie virtuell. Und es entsteht der Eindruck, dass unsere Stimme, ohne physischer Verortung unseres Körpers, in dem endlosen Strudel der Telekommunikation verhallen würde.

Die Folge ist also eine globale Urbanisierung, wo Identität verloren geht und stereotypen Modellen weichen muss. Welche Nachteile aber zieht Identität mit sich, und umgekehrt, welche Vorteile bietet die Eigenschaftslosigkeit?

„Is the contemporary city like the contemporary airport - ‚all the same‘?“³³

Diese Frage stellt sich der niederländische Architekt Rem Koolhaas (*1944) in seinem 1995 publizierten Essay *„The Generic City“* - *„Die eigenschaftslose Stadt“*. Wie werden die Städte in Zukunft aussehen? In ihrer zunehmenden Gesichtslosigkeit sieht er auch Vorteile. *„In einem Zeitalter der massenhaften Immigration muss es vielleicht auch zu einer massenhaften Ähnlichkeit der Städte kommen.“*, sagte der Niederländer in einem Interview mit dem Magazin *„Der Spiegel“*. *„Diese Städte funktionieren wie Flughäfen: Die immer gleichen Geschäfte sind an den immer gleichen Stellen. Alles ist über die Funktion definiert, nichts über die Geschichte. Das kann auch befreiend sein.“* Für Einwanderer sei es einfacher, durch Dubai, Singapur oder die Hamburger HafenCity zu laufen als durch schöne mittelalterliche Stadtkerne. *„Denn die strahlen für diese Menschen nichts als Ausschluss und Zurückweisung aus“*, sagte Koolhaas. Die traditionelle Stadt sei sehr von Regeln und Verhaltenscodes besetzt. *„Die Stadt ohne Eigenschaften aber ist frei von eingefahrenen Mustern und Erwartungen. Es sind Städte, die keine Forderungen stellen und dadurch Freiheit schaffen.“³⁴*

Für Koolhaas entsteht die Generic City entweder aus dem Nichts, oder sie ersetzt das bereits Existente. Nur das ermöglicht es ihr, keine Geschichte zu besitzen und demnach nicht historisch zu sein.

32 vgl. Virilio S.60

33 vgl. Koolhaas S.1248 1.1

34 vgl. Schwäbische Zeitung *„Architekt Koolhaas und die Stadt ohne Eigenschaften“*

Wenn man sich hier auf Marc Augés (*1935), – französischer Ethnologe und Anthropologe – Definition des „Nicht-Ortes“ referiert, wird klar erkennbar, dass die „Stadt ohne Eigenschaften“ keinen Ort, sondern einen Nicht-Ort beschreibt. 1992 schrieb Augé in seinem Buch *„Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité“*- zu deutsch *„Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“*: „So wie ein Ort durch Identität, Relation und Geschichte gekennzeichnet ist, so definiert ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen lässt, einen Nicht-Ort.“³⁵

Zu den Nicht-Orten zählt er die für den beschleunigten Verkehr von Personen und Gütern erforderlichen Einrichtungen wie Autobahnen, Flughäfen und Bahnhöfe, ebenso wie die Verkehrsmittel selbst, oder Shopping-Malls und große Hotelketten.

Koolhaas ist der Auffassung, dass das Schwinden der Geschichte unserer Städte durch die ständig zunehmende Masse an Touristen – einer Lawine, die die Städte überrollt und ihre Einzigartigkeit in Monotonie verwandelt und ihre Identität verdrängt – verschlimmert wird. Je stärker Identität ist, desto mehr engt sie uns ein; „*sie ist wie ein Leuchtturm - fix und überbestimmt*“³⁶. Er zieht den Vergleich zwischen den Weltstädten Paris und London: Paris zum Beispiel kann nur noch mehr Paris werden, es ist bereits dabei Hyper-Paris zu werden. London hingegen - seine einzige Identität ist das Nichtvorhandensein einer klaren Identität - wird fortwährend immer weniger London, offener, dynamischer.

Das Zentrum einer Stadt steht sinnbildlich für die Stadt selbst, für ihre Bedeutung und ihren Wert und muss deshalb stetig gepflegt und modernisiert werden. „*Als ‚der wichtigste Ort der Stadt‘ muss dieser, paradoxerweise, gleichzeitig ältester und modernster, beständigster und dennoch dynamischster Platz sein.*“³⁷

Die „Generic City“ hingegen ist eine Stadt, „*befreit von der Gefangenschaft des Zentrums, von dem starren Korsett der Identität. Sie bricht mit dem destruktiven Kreislauf der Abhängigkeit: sie ist nichts anderes als eine Reflektion der gegenwärtigen Notwendigkeit. Eine Stadt ohne Geschichte. Groß genug für uns alle. Sie ist einfach. Braucht keine Pflege. Falls sie zu klein wird erweitert sie sich einfach. Wenn sie alt wird, dekonstruiert und erneuert sie sich von selbst. Sie ist in gleichem Maße überall ident aufregend, oder gleich langweilig. Sie ist ‚trivial‘, wie ein Hollywood-Studio, welches jeden Montag Morgen eine neue Identität schaffen kann.*“³⁸

Sie ist Produkt dessen, was übrig bleibt, wenn „*große Teile des städtischen Lebens sich mit dem künstlichen Raum, dem sog. Cyberspace überkreuzen*“. Koolhaas bezeichnet es als einen „*Ort schwach ausgedehnter Eindrücken,*

35 vgl. Augé „Orte und Nicht-Orte“ S.92

36 vgl. Koolhaas S.1248 1.3

37 ebd., S.1249 1.5

38 ebd., S.1250 1.6

rar von Emotionen, mysteriös und diskret wie ein großer Raum, der nur durch eine Bettlampe erhellt wird. ³⁹

Durch eine weltweite Vernetzung der Städte untereinander, einer flächendeckenden digitalen Vernetzung sowie einer physischen Vernetzung mittels Bahnstrecken, Highways und Fluglinien werden sich die Städte immer ähnlicher. Sie passen sich einander an und geben ihre ursprüngliche Identität auf. Städte existieren virtuell genauso wie real. Eine Vermischung der beiden Bereiche sorgt dafür, dass Städte zur *„fraktalen, endlosen Wiederholung des selben, simplen Grundmoduls werden, wobei ihr Hauptanziehungspunkt ihre Anomie ist“*⁴⁰, so Koolhaas.

Dies bedeutet auch, dass Orte, wie schon von Paul Virilio (*1932) – französischer Philosoph und Kritiker der Mediengesellschaft – beschrieben, austauschbar werden; das heißt, Orte sind durch die Mittel der Sofortübertragung sowie durch Mobilität nicht mehr an einen bestimmten Ort gebunden.⁴¹ Durch diese Austauschbarkeit und die Verschmelzung vieler verschiedener Orte zu einem großen Ganzen, entsteht ein globales Gebilde, ein anonymer Ort, wo das Individuum in der Eigenschaftslosigkeit der Stadt verschwindet.

The continuous monument **an architectural model for total urbanization (1969)**

*„Jeder Ort unter dem Grid ist identisch, keine ist besser als der andere.“*⁴²

Das 1969 von dem italienischen Architektenkollektiv Superstudio entworfene Projekt wurde auf dem heute allgegenwärtigen Prinzip des *„black grid on white background“* Prinzip entwickelt, was ihnen ermöglichte, das Projekt für Entwürfe zu adaptieren und auf diverse Größen zu skalieren. Es war nicht als ortsgebundener Entwurf gedacht, sondern vielmehr als etwas Neues, das alles bereits Existierende überragte.

Dieses Monument wurde zu einem Objekt, das, mit seiner fortdauernden Struktur der Zukunft, die bereits bestehende Architektur dominierte und eingrenzte. Dadurch gelang ihnen eine Revolution in Bezug auf die Sichtweise des Menschen, genauer hinsichtlich des Konstruktes Raum, und wie wir Menschen diesen

39 vgl. Koolhaas S.1250 3.1

40 ebd., S.1251 3.3

41 vgl. Virilio in Dünne/Günzel S.261 ff.

42 vgl. MOOD MOODS, „SUPERSTUDIO SUPERARCHITETTURA“, 26.02.2014

besetzten und benützen.⁴³

Das Raster ist grundsätzlich ein Symbol des städtischen Gefüges und sozialer Netzwerke. Der Grid ist als eine Art Gemeinschaftsengagement angelegt, auf dem die Metropole ihre eigene Entwicklung steuert. Er wird zum Spielbrett des Urbanismus. Der Grid, die Grundstruktur formte „eine einzige, konstante Umgebung“⁴⁴ - die Welt, universell gerendert mittels Technologie, Kultur und allen weiteren Formen des Imperialismus.



Sinnbildlich für diese Neutralität sieht Koolhaas dafür den wohl einzigartigsten und charakteristischsten Typus des Flughafens. „*Weit entfernt, bequem, exotisch, polar, regional, östlich, rustikal, neu, sogar unentdeckt*“⁴⁵; dies sind die damit verbundenen Emotionen. Flughäfen werden zum Inbegriff des steuerfreien Shoppens, spektakulärer räumlicher Qualitäten und der Häufigkeit und Verlässlichkeit der Verbindung zu anderen Flughäfen.

„Die Gestalt des Flughafens tendiert zu immer größerer Autonomie: Manche Flughäfen sind praktisch nicht einmal mit einer bestimmten Stadt verbunden. Ständig wachsend und mit immer mehr Einrichtungen ausgestattet, die nichts

43 vgl. MOOD MOODS „SUPERSTUDIO SUPERARCHITETTURA“, 26.02.2014

44 ebd.

45 vgl. Koolhaas S.1251 4.1

*mit dem Reisen zu tun haben, sind die Flughäfen auf dem Weg, den Platz der Stadt einzunehmen. Zusammen fassen Flughäfen eine Bevölkerung von mehreren Millionen und gleichzeitig die größte Anzahl an Angestellten. Sie sind in der Ganzheit ihrer Einrichtungen bzw. Ausstattungen wie Teile der Generic City.*⁴⁶ Hotels, Shopping-Malls, Freizeitparks, Fitnesscenter, Frisörsalons, Souvenirläden, Restaurants und Bars sind einiger der charakteristischen Typologien, die man an Flughäfen findet und welche in sich autark existieren.

Die einst zahlreich besuchten öffentlichen Plätze und Straßen der Städte sind dabei zu verschwinden. Sie verschwinden aus unserem Bewusstsein, weil wir keine Dringlichkeit mehr sehen sie zu frequentieren. Kommunikation findet auf dem kleinen Bildschirm in unseren Händen statt. Einen konkreten Ort dafür benötigen wir schon längst nicht mehr. Und sie verschwinden, weil sie von zahllosen Blechkisten überrollt und verschluckt werden. Der Teufelskreis klar erkennbar: je mehr Straßen, desto mehr Autos. Und die sich daraus ergebenden Folgen sind fatal: nicht enden wollende Staus, der Ausbau weiterer Straßen und Highways und die Knappheit des öffentlichen Raums. Von der daraus resultierenden Luftverschmutzung und der sich dadurch beträchtlich verschlechternden Lebensqualität ganz zu schweigen.

Städtischer Freiraum ist ein kostbares Gut, das nur durch die richtige Pflege und einen bewussten, verantwortungsvollen Umgang wachsen und aufblühen kann. Wir sollten uns demnach die Frage stellen, wie wir uns die Stadt der Zukunft – die unser Zuhause bildet – vorstellen. Wir sollten zukunftsorientiert planen und handeln und endlich die schon längst überfällige Maßnahme zur Entschleunigung treffen – Gegen den Wahnsinn der Geschwindigkeit, für einen gemeinsamen Ort, eine lebenswerte Stadt.

46 vgl. Koolhaas S.1251 f. 4.2

4) Das Zirkulieren in der Stadt



San Sebastián, Spanien

In der baskischen Stadt San Sebastián spielt sich der Großteil des Lebens in der Öffentlichkeit ab. Nach der Arbeit treffen sich die Menschen in den Straßen – die historische Altstadt ist komplett autofrei – um bei einer Cerveza und Pinchos gemeinsam den Tag ausklingen zu lassen.

Die meiste Zeit unseres Lebens verbringen wir im Innenraum. Wir sind zur „Indoor Generation“ geworden und das wirkt sich erheblich auf unser Wohlbefinden aus. Wir haben angefangen, die Natur hinter uns zu lassen, belichten unsere Lebensräume mit künstlichem Licht und vermeiden es möglichst, den geschützten Innenraum zu verlassen. Das Journal of Investigative Dermatology¹ berichtet über britische Forscher, die herausgefunden haben, dass das Fehlen von Sonnenlicht zu Bluthochdruck führen kann und die Lernfähigkeit mindert. Weitere Studien beweisen, dass das Gehen gut für den Menschen ist. Ein abendlicher Spaziergang erfrischt den Geist und lockert die Muskulatur.

Schon seit Anbeginn der Sesshaftigkeit der Menschen entwickelten sich Straßen. Sie entwickelten sich mit der Stadt gemeinsam und galten als Verbindung wichtiger Orte, aber auch als Notwendigkeit, um Handel betreiben zu können. Straßen waren immer schon von großer Bedeutung für die Stadtbewohner und dienten nicht nur als Transitraum, sondern als Erweiterung des eigenen Heims und erzeugten Kommunikationsraum.

In Bologna beispielsweise diente die Straße als Raum für Lehrzwecke. Die „gebäudelose mobile Universität“² fand vor siebenhundert Jahren ihren Schutz unter den aus Portici überdachten Straßen. Der Begriff „Portico“, auch Kollonade genannt, bezeichnet „einen geschützten Wandelgang, der aus einem Dach besteht, das von in regelmäßigen Abständen errichteten Säulen getragen wird, gewöhnlich an ein Gebäude angeschlossen, aber manchmal auch ein selbstständiges Bauwerk bildend. Im deutschen Sprachraum wird dafür die Bezeichnung „Laubengang“ verwendet.“³



Portici Bologna

1 vgl. aerzteblatt.de „Sonnenlicht senkt den Blutdruck“

2 vgl. Rudofsky S.70

3 ebd. S.68

Zu Zeiten von Roms größtem Wohlstand erstreckten sich die Portici über mehrere Kilometer durch die ganze Stadt. Diese wurden als Getreidebörse, als Juweliergeschäft oder als Damenboutique genutzt.⁴

Grundsätzlich wurden Straßen vor allem in den südlichen Ländern und Regionen Europas besonders gepflegt und stilistisch geplant. Eine Straße war nicht nur als Mittel für den Transport von Personen und Gütern gedacht, sondern repräsentierte vielmehr das Wohnzimmer der Stadt. In Mailand beispielsweise wurde im Sommer 1967 jeden Abend nach neun Uhr die Hauptverkehrsader der Stadt, der Corso Vittorio Emanuele, für Fahrzeuge gesperrt und dem Volk als „salotto“⁵, als kleiner Salon überlassen.

Demnach kann man sich vorstellen, wie akribisch und mit wie viel Liebe zum Detail Straßen anno dazumal errichtet wurden. Um die Besucher möglichst vor Wind und Wetter zu schützen, entwickelten sich daraus verschiedenen Typologien wie Portici, Arkaden, Lauben und Brücken.

Um ihre Integrität noch weitestgehend zu erhalten, werden Straßen im Süden Europas teilweise noch wie zu jener Zeit gepflegt und genutzt. Doch die Lawine der Autoindustrie und der sich über die Jahrhunderte gewandelte Sinn für ein „lebenswertes städtisches Ambiente“ haben Spuren in vielen Städten, vor allem in den Großstädten, hinterlassen. Straßen gelten nicht mehr vorwiegend den Menschen sondern werden an die fahrenden Behausungen angepasst und zu deren Gunsten verändert. In Dimension und Masse haben sie kaum etwas mit der Schönheit und Atmosphäre der früheren Straßen gemein. Kaum einer, der in einer Großstadt wie New York lebt, hält sich gerne auf der Straße auf. Man könnte sagen, dass Straßen unsere Gesellschaft verkörpern. Sie stehen für Schnelligkeit, ständige Veränderung, den technologischen Wahnsinn und für Gefahr. Das Mobiliar unserer Straßen wird aus den Massen an parkenden Autos geformt, welche den Fußgänger nicht nur des Raumes berauben, sondern ihm das Zirkulieren zusätzlich erschweren.

Der Typus Straße sollte wieder als Ort gedacht werden, als Erweiterung des eigenen Heims, als Bewegungsraum für den Menschen, als Treffpunkt der Gesellschaft und als gemeinsames Wohnzimmer.

4 vgl. Rudofsky S.79

5 ebd. S.109

4.1) Die Rolle des Fußgängers in der Stadt



Corso Vannucci Perugia

Die Hauptstraße im Herzen des historischen Zentrums von Perugia, die ihren Namen von dem italienischen Maler Pietro Vannucci erhielt, wird links und rechts von imposanten Palästen gesäumt und erzeugt dadurch eine anziehende Atmosphäre für Fußgänger.

Ist der Fußgänger noch willkommen in der Stadt?

Die Stadt war in der Geschichte bis zur Erfindung der Eisenbahn, und dann später der Autobahn, immer eine „Fußgängerstadt“². Und diese war nie größer, wie das, was der Fußgänger aus eigener Kraft zurücklegen konnte – im Durchmesser ein Kilometer, maximal zwei Kilometer. Die Stadt war ein „geschlossener Bereich“, wo jeder Weg zu Fuß zurückgelegt werden konnte (und musste) und war auf Massenfahrzeuge nicht ausgelegt. Die Straßen der historischen Stadt waren für die Pferdefuhrwerke konzipiert. Das Gehen in den alten Stadtteilen war sowohl in physischer als auch in visueller und funktionaler Hinsicht komfortabel. Die Straßen waren wind- und sonnengeschützt und Arkaden und Veranden schützten vor Regen. Der Spaziergang war durch die attraktive Abfolge von Straßen und Plätzen besonders abwechslungsreich. Schon immer war die Stadt Wirtschafts- und Bewegungsraum für die Menschen. Je mehr Handel betrieben wurde, desto mehr Leute haben sich in der Stadt angesiedelt – die Stadt ist aus allen Nähten geplatzt – und konnte durch die Erfindung der Eisenbahn erst groß werden. Dabei war der Bahnhof der Eisenbahn immer am Rande der Altstadt – am Haupttor – verortet. Siedlungen haben angefangen, sich entlang der Eisenbahnlinie zu entwickeln und so ist die Stadt – der Eisenbahn nachgehend – nach außen gewachsen. Und dann kam das Auto, und das, was bisher „strahlenförmig“ gewachsen ist, hat sich „flächenmäßig“ geschlossen. Nur so kann man sich die Stadt heute als riesige, unbegrenzte Fläche vorstellen.

Früher noch galt das Stadtzentrum dem Austausch von Gedanken und Informationen, von Wertvorstellungen, Dienstleistungen und als Platz von Waren- und Arbeitsangebot. Doch dieses ephemere Gebilde ist durch die sich stetig weiterentwickelnde und immer extremer werdende Mobilität erheblich aus dem Gleichgewicht geraten. Stadtstruktur, Urbanität und Mobilität stehen in einer engen Wechselbeziehung zueinander. Für den deutschen Architekten, Stadtplaner und ehemaligen Professor an der TU München, Bernhard Winkler (*1929), standen Fußgängerbereiche bereits im Jahre 1998 als *„gebaute Symbole für ein Stadtgefühl, welches die Stadt nicht mehr primär als funktionelles Gebilde, sondern als menschlichen Lebensraum sieht.“*³

Natürliches Bedürfnis des Menschen ist es, von seiner Geburt an, sich zu bewegen. Raum kann erst in der Bewegung komplex erfahren werden. Hierzu

¹ vgl. Virilio in Paoli „Denker der Geschwindigkeit“

² Interview Bernhard Winkler 03.10.2018

³ vgl. Winkler S.16

kommt nun die dreidimensionale Übertragung von Medien, die uns mit ihren Bildern entscheidend stimuliert und unbewusst irritiert. Wir leben in einem mehr als komplexen Geflecht aus Realität und Virtualität und erkennen dabei das Ausmaß dieser Katastrophe nicht. Wir haben die Fähigkeit der bewussten Differenzierung von Realität und Virtualität verloren und haben somit, laut dem französischen Philosophen und Medienkritiker Paul Virilio (*1932), *„mit dem Wissen um die Lichtgeschwindigkeit, eine vom Unfall geprägte Zeit erfunden. Wir haben einen Zeitpunkt erfunden, der weder der Vergangenheit noch der Zukunft angehört, und somit unbewohnbar ist.“*⁴ Die Übermittlung solcher elektronischer Daten hat ein Ausmaß erreicht, das nahezu unvorstellbar ist. Das Raum-Zeit-Kontinuum ist im Begriff sich aufzulösen und verliert seine Wichtigkeit.

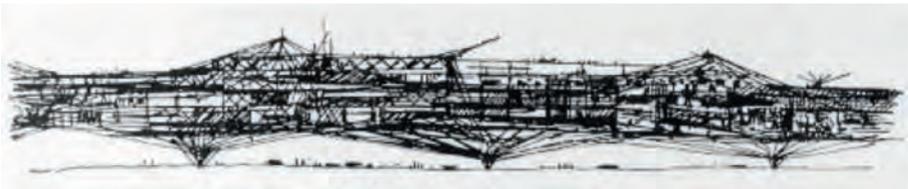
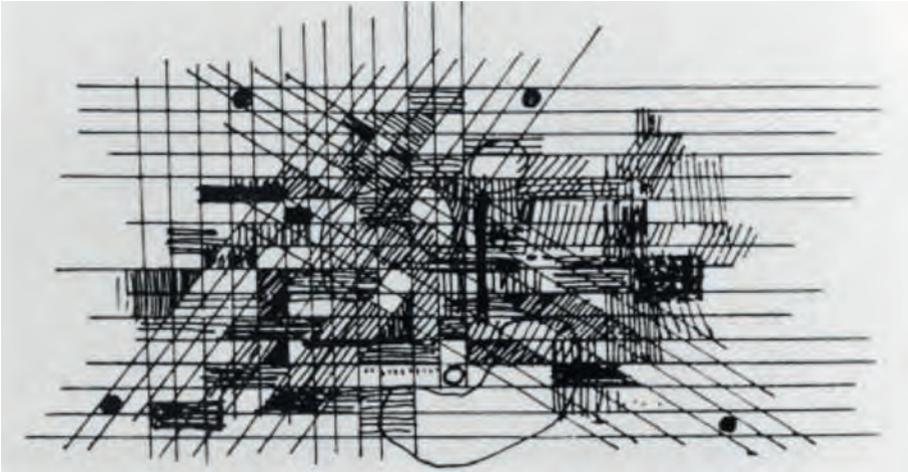
Doch der reale Raum ist essentiell für die Entfaltung unseres Lebens, da es dem Menschen erst in der Bewegung möglich ist, den dreidimensionalen Raum zu erfahren. Historische Räume, Straßen und Plätze sind in europäischen Städten in ihrer zusammenhängenden Integrität weitgehend erhalten geblieben, ihre Benützung hat sich jedoch dramatisch verschoben. Die Erfindung der Informationsvermittlung in elektronischer Form, sprich über Computer, Handys und andere Bildschirme, hat die Notwendigkeit der direkten Begegnung zwischen Menschen teilweise ersetzt. Aber nicht nur dadurch hat sich die Nutzung des öffentlichen Raumes beachtlich gewandelt. Mobilität in der Stadt als ein immer dringlicher werdendes Thema verdrängt auch den letzten Fußgänger von der Straße. Die Stadt, als ein Geflecht aus Straßen und Bahnen, die eine Ausdehnung ihrer selbst entlang ihrer Bewegungslinie erlaubt, erzeugt laut Bernhard Winkler nun ein Gefühl von Freiheit in Raum und Zeit. Autos werden immer komfortabler, quasi zu *„fahrenden Behausungen“*⁵. Die Straße als Lebensraum wird aufgegeben. Ein Rückzug nach innen, in die geschützte Privatheit ist die Folge.

Bernhard Winkler ist der Meinung, dass Mobilität längst mehr ist, als die Zurücklegung eines Weges, sie ist vor allem Raumerfahrung. *„Das menschliche Auge verfügt über einen weiten Blickwinkel, der durch die Bewegung des Kopfes noch vergrößert werden kann. Im Gehen kann das Auge die einzelnen Eindrücke in zeitlicher Abfolge aufnehmen und das Gehirn hat die Zeit, sie zu einem komplexen Gesamteindruck zu vielschichten, räumliche Bilder zusammensetzen und im Gedächtnis zu verankern. Im fahrenden Auto hat man weder den Blickwinkel – das Auge muss ihn auf die Fahrbahn verengen – noch die nötige Zeit, die schnelle Bilderfolge zu verarbeiten. Darum sind die geraden Autostraßen in amerikanischen Städten mit überdimensionalen Plakatwänden gesäumt, und mit ebenso großen Leuchtreklamen sind die Gebäude bestückt um bei hoher Geschwindigkeit und verengtem Blickwinkel Informationen auf große Entfernung aufnehmen zu können. Solche Straßen*

4 vgl. Virilio in Paoli „Denker der Geschwindigkeit“

5 vgl. Winkler S.16

erscheinen dem Fußgänger maßlos, für den Autofahrer schrumpfen sie zusammen zu einem bewegten virtuellen Raumbild. Die Bilderfolge, auf die Windschutzscheibe begrenzt, gleicht jener immer schneller werdenden Informationsflut auf dem Bildschirm des Fernseherers und des Computers.“⁶



Prinzip einer umspinnenen Stadt in Grundriss und Schnitt. Wohneinheiten verteilen sich über die ganze Stadt und sind isoliert vom Verkehr, welcher unter- und oberhalb lokalisiert ist.

Die Bilder zeigen das Beispiel einer Stadt, die – wie die Beute einer Spinne – von einem dichten Verkehrsnetz umspinnen ist. Im Buch „*Guy Debord and the Situationist International*“ von dem amerikanischen Autor Tom McDonough (*1969) wird im Kapitel „*A Different City for a Different Life*“ über die Krise des Urbanismus geschrieben, und wie die Entwicklung der Stadt hinsichtlich Mobilität unser soziales Leben beeinflusst. *„In alten Stadtvierteln sind die Straßen zu Autobahnen mutiert, und die Freizeit wird durch den Tourismus kommerzialisiert und verfälscht. Soziale Beziehungen sind dort unmöglich. Neu entstehende Viertel haben nur zwei Themen, die alles bestimmen: Verkehr und Wohnkomfort. Dies führt dazu, dass wir von einem monotonen, sterilen Milieu umgeben sind.“*⁷

Heutzutage besitzt fast jeder Mensch sein eigenes Auto. Menschen werden immer mobiler und fordern die Ausweitung des Straßennetzes um ihre

⁶ vgl. Winkler S.27

⁷ vgl. McDonough S.95

Fahrdauer zu minimieren und schneller am gewünschten Ort zu sein. Die Folge jedoch ist, dass man im Stau steht. Je mehr Straßen, desto mehr Autos; stetig steigt die Anzahl der Autos mit der Erweiterung der Highways bis ins Unendliche.

Virilio ist der Auffassung, dass „die Geschwindigkeit gleichzeitig den Raum vernichtet und die Zeit verdichtet. Dies ist das verhängnisvollste Phänomen des 20. Jahrhunderts.“ Dieses Phänomen bezeichnet er als sogenannten „Dromologischen Stillstand“⁸, welcher gleichzeitig als Effekt der Selbstblockade verstanden werden kann.

Architektur existiert schon längst nicht mehr so wie früher, sie orientiert sich nicht mehr an Geologie und Tektonik, sondern an den Leistungen der Spitzentechnologie. Die Kontouren der Stadt lösen sich auf, Orte werden durch die unbegrenzten Möglichkeiten der Sofort-Übertragung beliebig ausgetauscht und dadurch gleichsam zu Nicht-Orten; eine grenzenlose Fläche entsteht. Virilio warnt, dass das einzig fixe, das noch bleibt, die Zeit ist. Würde man die Stadt isoliert, losgelöst von Zeit sehen, würde sie aufgrund der Technologie verschwinden.⁹

Im Sommer 1972 wurde eine der weltbekanntesten archäologischen Areale, das Kolosseum in Rom, aufgrund von Schäden an der Bausubstanz für Besucher geschlossen. Anfang September des selben Jahres begann die Mailänder Kathedrale zu sinken, wodurch Schäden an vielen der Statuen und architektonischen Details entstanden. Doch was war der Grund für diese und unzählige weitere gravierenden Schäden an Italiens Monumenten?

Motorbetriebene Automobile verursachen eine hohe Konzentration von Carbon-Monoxiden in der Luft, was zu einer Korrosion von Stein führt. Durch die ständige Vibration des Bodens wird die Stabilität historischer Gebäude zunehmend geschwächt.¹⁰

Diese Beispiele von Ereignissen, die bereits ein knappes halbes Jahrhundert hinter uns liegen, zeigen uns, dass ein radikales Umdenken im Bezug auf die Thematik Mobilität und Stadt dringend erforderlich ist. Der Typus Stadt, so wie wir ihn kennen – ein Gebilde aus Gebäuden, Straßen und Highways – entstand nicht aus sich selbst heraus. Die Stadt ist nicht selbstorganisierend sondern formt sich aus der Hand des Menschen.

Die immer steigende Anzahl von Automobilen in Städten ist Grund für eine sinkende Mobilität und ausschlaggebend für den Verfall und Rückgang des öffentlich urbanen Raumes. Dazu kommt, dass Automobile bis zu 80% der Luftverschmutzung unserer Städte verursachen, was auf uns Menschen eine fatale Auswirkung hat. Asthma, Bronchitis sowie koronare Herzerkrankungen sind nur einige Beispiele davon.

8 vgl. Virilio in Paoli „Denker der Geschwindigkeit“

9 vgl. Virilio in Neugebauer „Die Auflösung des Stadtbildes“ 2007

10 vgl. Brambilla S.10

Ein Artikel der Zeitschrift „Die Welt kompakt“ vom 9. August 2018 greift dieses Thema auf und bringt die sonst gern verharmlosten Fakten an die Öffentlichkeit.

*„Der Straßenverkehr und die Abgase in London sind mörderisch. Das sagt zumindest die Familie von Ella Kissi-Debrah (†9).“*¹¹ Das Mädchen starb offiziell an den Folgen ihres Asthmas. London zählt zu den Metropolen, in denen die Stickoxidwerte seit Jahren die EU-Grenzwerte überschreiten, die seit 2010 gelten. Offiziellen Schätzungen zufolge liegt die Zahl der frühzeitigen Todesfälle, die durch Luftverschmutzung verursacht werden, im Vereinigten Königreich bei etwa 40.000 im Jahr. Laut Umweltbundesamt (UBA) löst die Feinstaubbelastung von 2007 bis 2015 im Mittel etwa 41.900 vorzeitige Todesfälle aus.¹² Unbestritten ist also, dass sich mit Feinstaub und Stickoxiden belastete Luft negativ auf die Gesundheit auswirkt. Atmet der Mensch permanent belastete Luft ein, kann die das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen erhöhen.

Unter anderem aus diesen Gründen haben weltweit viele Städte den Versuch einer Einführung von sogenannten „autofreien“ beziehungsweise „verkehrsberuhigten“ Zonen gestartet.

Zu einer der wohl wichtigsten Vertreterinnen, die sich für eine fußgängerfreundliche Stadt stark gemacht haben, zählt Jane Jacobs (1916–2006), eine in den USA geborene kanadische Stadt- und Architekturkritikerin. Sie versuchte schon seit den frühen 60er Jahren etwas an der damaligen Stadtplanung zu ändern und forderte „lebendige Nachbarschaften“¹³ durch eine vielfältig gemischte Bebauung innerhalb einer Straße. Jacobs war der Meinung, dass die Schaffung von Automobil-Infrastruktur (Autobahnen, Schnellstraßen) zu einer unnatürlichen Aufteilung der bestehenden Nachbarschaften und zu einer Schaffung von unsicheren Umgebungen führt und somit eine Trennung der Gemeinschaft mit sich bringt. Sie ist bekannt für ihren urbanen Aktivismus, insbesondere für ihre Kritik an den Politiker Robert Moses, der sich damals in seinem Masterplan für eine umfassende Modernisierung der Stadt New York City mit autogestützter Infrastruktur, Slums und von Le Corbusier inspirierten - jedoch missinterpretierten - Wohnblöcken einsetzte. In ihrem wichtigsten Werk „The Death and Life of Great American Cities“, das 1961 erschien, schrieb sie dass *„wenn wir nur genügend Geld hätten, es möglich wäre, innerhalb von zehn Jahren unsere sämtlichen Slums vom Erdboden verschwinden zu lassen, den Verfall in den großen eintönigen und grauen Randbezirken, den Vorstädten von gestern und vorgestern, rückgängig zu machen, die ruhelos umherziehende Mittelklasse und das mit ihnen herumziehende Steuergeld fest zu verankern und vielleicht sogar das Verkehrsproblem lösen zu können.“*¹⁴

11 vgl. Beil „Das ist nicht einfach nur ein totes Mädchen“

12 ebd.

13 vgl. archdaily „Spotlight: Jane Jacobs“

14 vgl. Jacobs S.4

Auch Roberto Brambilla – Vorstand des sich in New Yorker befindenden Institutes für Umweltaktion – glaubt, dass vermehrt Fußgängerzonen in den überfüllten Großstädten geschaffen werden müssen, anstatt den weiteren Ausbau des Straßennetzes zu fördern. Durch den zunehmenden Zuzug der Menschen in die Stadt, ist das Thema Mobilität nicht länger eine Frage, wie gut die urbane Gesellschaft funktioniert, sondern ob sie überhaupt funktioniert.¹⁵ Zu einer Verbesserung der Mobilität im urbanen Raum müssen folgende drei Ziele berücksichtigt werden:¹⁶

- 1) „die Verbesserung und Erweiterung des öffentlichen Verkehrs
- 2) die Beschränkung von privatem Automobilverkehr
- 3) die Neubewertung von städteplanerischen Strategien, um die eigentliche Ursache des Bewegungsmusters, das heißt, Dichte und Landnutzung, zu beeinflussen.“

Es muss laut Roberto Brambilla versucht werden, ein Gleichgewicht zu schaffen, welches eine effiziente und komfortable Mobilität ebenso wie die Sicherheit und eine lebenswerte Qualität für Fußgänger in der Stadt erzielt.

Cheonggyecheon Highway, Seoul - Südkorea

Ein Musterbeispiel, wie solch ein Gleichgewicht geschaffen werden kann, liefert uns die Millionenmetropole Seoul. Die Hauptstadt Südkoreas hat sich in den letzten Jahrzehnten rasch entwickelt. 2014 betrug die Einwohnerzahl bereits 10 Millionen. Während der rasanten Urbanisierung wurden viele Hochhäuser gebaut und ein umfassendes Netz von Autobahnen und Straßen schien die Entwicklung und Bewegung im Zentrum von Seoul zu erleichtern.



¹⁵ vgl. Brambilla S.14
¹⁶ ebd. S.17

Cheonggyecheon ist ein 10,9km langer Bach im Zentrum von Seoul. Er war historisches Gebiet, weil viele Menschen nach dem Koreakrieg (1950-1053) nach Seoul zogen, um dort zu arbeiten und sich niederzulassen. Der Bach, der als Waschplatz für die Bewohner diente, wurde jedoch 1958 unter einer dicken Schicht aus Beton begraben. Er wich dem 1976 fertiggestellten, 5,6km langen und 16m breiten Highway, der über 20 Jahre eine der Hauptverkehrsadern der Stadt formte.¹⁷

2003 hat Lee Myung-bak, der ehemalige Bürgermeister von Seoul, einen Plan zur Beseitigung des Highways und zur Wiederherstellung des ursprünglich dort fließenden Flusses veranlasst. Aufgrund der Umweltverschmutzung und des Lärms, der durch die täglich mehr als 160 tausend Autos verursacht wurde, sollte statt der mehrspurigen Autobahn eine neue Grünanlage entstehen. Für Myung-bak war es die Idee eines „grünen Treffpunktes“, mitten in der Stadt, der gleichzeitig für eine Verbesserung des Lärmpegels und als Hitzeregulator dienen sollte. Erst während des Abbaus der Autobahn sah man, dass der Bach über die Jahrzehnte hinweg, immer mehr an Wasser verloren hatte und fast ausgetrocknet war. Die Folge davon war eine Teilumleitung des angrenzenden Flusses Han, und seiner Nebenflüsse, um täglich 120 tausend Tonnen Wasser in den (wieder) neu entstehenden Fluss zu pumpen. Durch den schlechten Zustand des Betons kam es zu Sicherheitsproblemen. Ein Baustopp kam jedoch nicht in Frage, da die Umnutzung des Areals eine Wiedereinführung der Natur in die Stadt und die Förderung einer umweltfreundlicheren Stadtgestaltung bedeutete. Weitere Ziele des Projekts waren die Wiederherstellung der seit 30 Jahren verlorenen Geschichte und Kultur der Region und die Wiederbelebung der Wirtschaft Seouls.¹⁸



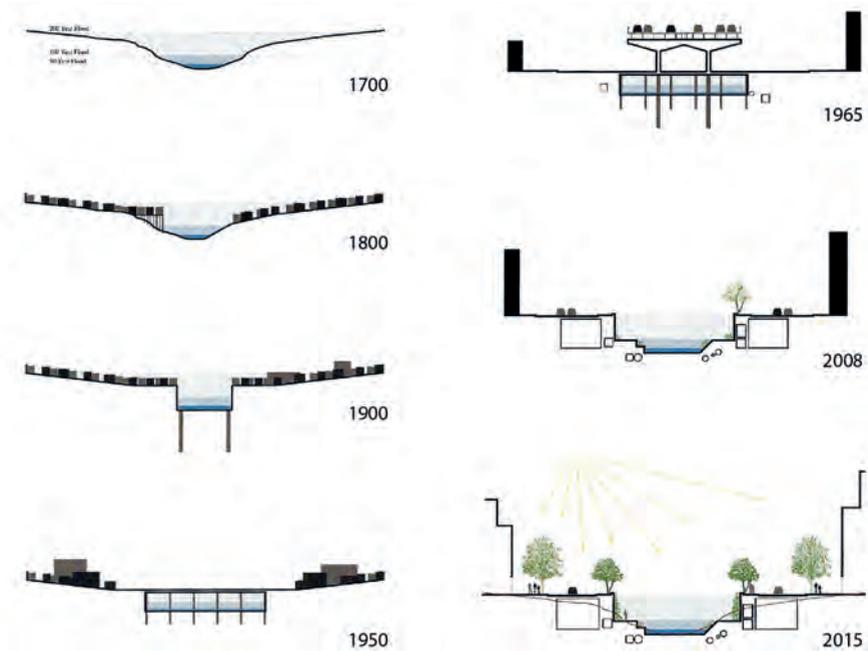
Cheonggyecheon Highway 1969

17 vgl. Garrison „Regenerating green spaces in the urban fabric“

18 vgl. <https://en.wikipedia.org/wiki/Cheonggyecheon>

Das fertige Projekt zur Sanierung des Cheonggye-Baches, den Highway in einen öffentlichen Mehrzweckraum umzuwandeln, wurde 2005 erstmals der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und als großer Erfolg in der Stadterneuerung gewürdigt. Der neu gebaute „Cheonggyecheon River Walk“ wurde zu einem beliebten Ort für seine Bewohner und Touristen. Laut einer Umfrage des Seoul Development Institute aus dem Jahr 2005 unter 1.000 Einwohnern von Seoul, die Cheonggye besuchten, gaben 54,7% an, dass der revitalisierte Bach ein attraktiver Ort für einen Besuch sei. Heute zieht es rund 64.000 Besucher pro Tag an. Davon sind rund 1.400 ausländische Touristen, die bis zu 1,6 Millionen Euro an Besucherausgaben für die Wirtschaft Seouls beisteuern.¹⁹

Die wichtigste Errungenschaft des Projekts war die Schaffung einer Umgebung mit sauberem Wasser und natürlichen Lebensräumen. Die Freilegung des Baches erzielte eine Anreicherung der bestehenden Flora und Fauna. Der Strom des Flusses trägt dazu bei, die Temperatur in den umliegenden Gebieten um durchschnittlich 3,6°C zu senken. Die Zahl der Kraftfahrzeuge, die die Innenstadt von Seoul passieren, ist um 2,3% gesunken, wobei die Zahl der Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bussen (um 1,4%) und U-Bahnen (um 4,3%: durchschnittlich 430.000 Personen pro Tag), infolge des Abrisses der stark befahrenen Straßen, gestiegen ist.²⁰



Entwicklung des Cheonggyecheon Tals von natürlichen zu urbanen Konditionen

19 vgl. Garrison „Regenerating green spaces in the urban fabric“
20 ebd.

Das Stadterneuerungsprojekt war der Katalysator der Revitalisierung der Innenstadt von Seoul. Cheonggyecheon wurde zu einem Zentrum für kulturelle und wirtschaftliche Aktivitäten. Die Restaurierungsarbeiten brachten die Gebiete südlich und nördlich des Baches wieder ins Gleichgewicht und sorgten für eine Verbindung der kulturellen und ökologischen Ressourcen beider Gebiete, was zu einer ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung dieser beitrug. Während der Modernisierungszeit wurde die Innenstadt von Seoul in Nord und Süd geteilt, basierend auf ihren Eigenschaften und Funktionen.²¹

Durch die Stilllegung der vielbefahrenen Autobahn verbesserte sich die innerstädtische Verkehrslage erheblich. Der Verkehr wurde schneller und flüssiger, Stau war nur selten die Folge. Daher wird Cheonggyecheon als reales Beispiel für das „**Braess Paradoxon**“ angeführt. Ein Beispiel dafür wäre: erweitert man ein Straßennetz um eine weitere Straße, so verlängert sich für jeden Fahrer die Fahrzeit. Es wird oft angenommen, dass der Ausbau des Straßennetzes eine Verbesserung für den Verkehrsfluss bedeutet. Meist ist jedoch das Gegenteil die Folge.²²



Im neuen öffentlichen Raum entlang des Cheonggyecheon finden fast täglich zahlreiche kulturelle Veranstaltungen wie Konzerte, Ausstellungen und Paraden statt, die das Ufer zu einem Zentrum für öffentliche Aktivitäten machen. Es ist bemerkenswert ruhig, da der Bach, der mehr als 4,6m lang ist, unter Straßenniveau fließt.

21 vgl. Garrison „Regenerating green spaces in the urban fabric“

22 vgl. <https://en.wikipedia.org/wiki/Cheonggyecheon>

Das Projekt soll sogar die Wirtschaftstätigkeit in der Umgebung angeregt haben. Nach Abschluss des Projekts wurden in der Nähe des Cheonggyecheons zahlreiche Mehrzweckgebäude errichtet. Diese Phänomene wirkten sich auf die Erhöhung des Immobilienpreises um 30-50 Prozent aus, was doppelt so viel ist, wie in anderen Gebieten in Seoul. (Seoul Development Institute, 2005)²³

Nachdem wir uns dieses Beispiel vor Augen geführt haben, kommt unweigerlich die Frage auf, wozu wir innerstädtischen Verkehr in einem Übermaß, wie wir es heute in den meisten Städten vorfinden, überhaupt brauchen?

Der US-amerikanischen Urbanist Lewis Mumford (1895–1990) war der Meinung, dass *„der Zweck von Transport der ist, Menschen oder Güter an Orte zu bringen, wo sie gebraucht werden, und die größte Vielfalt an Gütern und Personen in einem begrenzten Gebiet zu konzentrieren, um die Wahlmöglichkeiten zu erweitern, ohne dass es notwendig ist, zu reisen.“*²⁴ Letztlich ist Verkehr eine Funktion der Verteilung von Menschen und Gütern in städtischen Gebieten und damit mitverantwortlich für die Art und Weise, wie Städte strukturiert und organisiert sind. Dabei ist eine Unterscheidung zwischen dem reinen Warenverkehr – Auslieferung von Waren in der Stadt –, der für die Versorgung der Bewohner notwendig ist, und dem individuellen Personenverkehr – ein Luxus des 20. Jahrhunderts, entstanden durch die Erfindung des Autos – von größter Wichtigkeit und muss bei der Planung von Städten unbedingt berücksichtigt werden.

Zwei unterschiedliche Typologien haben sich daraus entwickelt. Erstere sah eine Konzentration der Tätigkeiten – Arbeit, Freizeit, Kultur, Konsum – innerhalb eines bestimmten, begrenzten Gebietes vor. Damit verbunden war beispielsweise eine hohe Nutzerdichte, ein breites Angebot an miteinander verbundenen Dienstleistungen und Einrichtungen, eine höhere Gesamtbevölkerungsdichte und die Unvereinbarkeit des Privatverkehrs. Durch eine Trennung – Typologie zwei – erreichte man eine Spezialisierung der Nutzungen, eine Gruppierung homogener Einrichtungen, höhere Pendlerströme und eine periodische Nichtnutzung von Großstadtsektoren und verwandten Einrichtungen. Das Pendeln der Menschen zwischen den Distrikten sorgte für eine Verdichtung des Verkehrs und dafür, dass ein gelingender Mobilitätsfluss immer schwieriger wurde. Die heutige Verkehrsüberlastung in städtischen Gebieten ist die Folge einer zunehmenden Zahl von Fahrzeugen, trotz des Mangels an Platz und Einrichtungen, die notwendig sind, um diesen Verkehrsträger effektiv zu machen. *„Heute sind private Kraftfahrzeuge, vor*

23 vgl. Garrison *„Regenerating green spaces in the urban fabric“*

24 vgl. Lewis Mumford *„The Highway and the City“* in Brambilla S.17

*allem in historischen Altstädten nicht nur ineffizient, sondern auch teuer, verschwenderisch und gefährlich.*²⁵

*„Die einfachen Bedürfnisse des Automobils sind leichter zu verstehen und zu befriedigen als die komplexen Bedürfnisse der Städte. Eine wachsende Zahl von Planern und Designern ist zu der Überzeugung gelangt, dass, wenn sie nur das Problem des Verkehrs lösen können, sie damit das große Problem der Städte gelöst haben würden.“*²⁶, so Jane Jacobs. Diese Aussage macht die Notwendigkeit einer Auto-Stadt-Lösung mehr als deutlich.

Die Entwicklung und Produktion von Kraftfahrzeugen als eine der Top nationalen Prioritäten, wodurch Länder wirtschaftlich hohen Profit erzielen konnten, geht einher mit der Abhängigkeit des Automobils in Städten und der steigenden Mobilität. Verkehr ist im heutigen Rahmen des städtischen Lebens essentiell, und sorgt für einen dynamischen Austausch von Aktivitäten und Dienstleistungen.²⁷

Nach dem Krieg in den 60er Jahren wuchs die Begeisterung für das Auto als Statussymbol ins Unermessliche und der Fußgänger wurde an den Rand gedrängt. Das heißt, von der ganzen Straße blieb für den Fußgänger nicht mehr, als ein schmaler Gehsteig übrig. Der Autoverkehr hat die Stadt übernommen. Erst spät kam die Einsicht, dass die historischen Städte und deren Straßen nie für solch ein Ausmaß an Verkehr gemacht waren.²⁸

Der Architekt Bernard Rudofsky (1905-1988) beschreibt in seinem 1969 veröffentlichten Buch *„Streets for People“* die neu entstandene Stadt wie folgt: *„Die radikale Veränderung der natürlichen Umwelt hat die Menschheit wie kein anderes Ereignis seit der Flut Noahs beeinflusst. In den Vereinigten Staaten veränderten sich Städte zu Nicht-Städten, wie es die Welt noch nie gesehen hatte.“*²⁹ Urbaner Raum wird immer seltener als öffentliche Resource betrachtet, welche für das gemeinsame Leben in der Stadt entwickelt und gefördert werden soll. Vielmehr liegt das Augenmerk auf profitbringenden Investitionen, wie beispielsweise auf dem Ausbau von Highways, die Förderung von Shopping-Malls oder dergleichen. Die Stadt als Lebensraum wird ausgeschlachtet und missbraucht.

Laut einer M.I.T. Studie *„mögen die modernen Superhighways die Transportmethode der 50er Jahre gewesen sein, bald jedoch mutieren sie zu einem modernen Stahl und Beton Äquivalent der Pyramiden, veraltet und nicht biologisch abbaubar. Wir müssen neue Systeme für Kleinbusse, saubere Verkehrsmittel, Fahrgemeinschaften und bessere Bestimmungen für*

25 Interview Bernhard Winkler 03.10.2018

26 vgl. Jacobs S.7

27 vgl. Brambilla S.20

28 Interview Bernhard Winkler 03.10.2018

29 vgl. Bernard Rudofsky in Brambilla S.19

*Fußgänger schaffen. Und wir sollten uns fragen, wann Mobilität übermäßig wird und dadurch anfängt, den Menschen zu beeinträchtigen.*³⁰

Seit einigen Jahrzehnten hat der Mensch angefangen, einen Schritt in die richtige Richtung zu machen. Durch periphere Parkmöglichkeiten, die Einführung von Umfahrungen zur Reduktion des Durchfahrtverkehrs in Städten, Dörfern und Ortschaften und eine Schaffung und Förderung von Fußgängerbereichen wird eine Verbesserung der innerstädtischen Verkehrslage angestrebt.

Viele europäische Städte von unterschiedlicher Größe, Bevölkerung und Charakter haben Fußgängerzonen in ihren historischen Gebieten. In der Regel werden diese im Rahmen einer Gesamtstrategie für den städtischen Verkehr durchgeführt, wobei die Hauptziele die Erhaltung der physischen Struktur der ursprünglichen Stadt, die Aufwertung ihrer kulturellen Ressourcen und die Steigerung ihrer Kommerzialität und Freizeitattraktivität sind.

Eine Stadt für Menschen – dies ist die Zukunftsstadt. Und dazu gehört die Schaffung von Vierteln, in denen Menschen zirkulieren können, ohne dabei von Automobilen behindert zu werden.

Mehrere Länder, unter anderem Österreich, Deutschland, Dänemark, Finnland, Frankreich, Italien, Irland, Holland, Norwegen, Portugal, Schweden, Slowenien, Russland, die Schweiz und England haben diese scheinbare Utopie in die Tat umgesetzt, in der die Straßen wieder zum Lebensraum werden und nicht nur der Mobilität dienen.

Auch De Certeau setzt sich in seinem Buch „*Kunst des Handelns*“ mit dem Fußgänger und der ihm zukommenden Rolle innerhalb der Stadt auseinander: *„Die gewöhnlichen Benutzer der Stadt aber leben unten, jenseits der Schwelle, wo Sichtbarkeit aufhört. Die Elementarform dieser Erfahrung bilden die Fußgänger, die Wandersmänner, deren Körper dem mehr oder weniger deutlichen Schriftbild eines städtischen „Textes“ folgen, den sie schreiben, ohne ihn lesen zu können. Diese Stadtbenutzer spielen mit unsichtbaren Räumen, in denen sie sich ebenso blind auskennen, wie sich die Körper von Liebenden verstehen. Die Wege, auf denen man sich in dieser Verflechtung trifft - die unbewussten Dichtungen, bei denen jeder Körper ein von vielen anderen Körpern gezeichnetes Element ist - entziehen sich der Lesbarkeit.*“³¹

Was wäre also eine Stadt ohne Menschen, ohne lebhaft Bewegungen, rhythmisch und doch keinem Takt folgend? Der Fußgänger belebt die Straßen, macht die Stadt attraktiv; zum Lebensraum. Trotz der Welle technologischer Erneuerungen, die uns tagtäglich überrollt, trotz des

30 vgl. Urban Action in Brambilla S.20

31 vgl. De Certeau S.181

flächendeckenden Kommunikationsnetzes, welches direkten Austausch und dadurch direkte Begegnung scheinbar überflüssig macht, ist der Mensch dennoch ein soziales Wesen. Sein Wohlbefinden äußert sich positiv, wenn er in direktem Bezug zu seinen Mitmenschen steht. Blickkontakt, Gestik und Mimik sind ein wesentlicher Teil der Kommunikation, ohne diese der Mensch als empathisches Wesen verkümmert.

Es sind die Menschen, die die Stadt bewohnen und diese in ihrer Daseinsform rechtfertigen. Die Stadt ist nicht aus sich selbst entstanden, sondern wurde vom Menschen geformt und organisiert. Städte existieren nicht für sich, sondern um den Individuen Raum für ein atmosphärisches Leben zu bieten. Die Wichtigkeit und Dringlichkeit, welche die Stadt als menschenfreundliches Milieu zu konzipieren, steht außer Frage.

4.2) Die Fußgängerzone



Straße in Turin

Straßenpoller und Verkehrsbeschilderung verbannen die Fahrzeuge aus bestimmten Zonen und erlauben den Passanten ein freies Zirkulieren.

„Insbesondere ist der Raum ein Ort, mit dem man etwas macht. So wie zum Beispiel eine Straße, die der Urbanismus geometrisch festlegt, durch die Gehenden in einen Raum verwandelt.“¹ Michel de Certeau

Die Frage, wie die Stadt zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugen aufgeteilt werden sollte, wurde bereits in den 1950er Jahren gestellt. Der 8. Internationale Kongress für Moderne Architektur, kurz CIAM, der 1951 in Hoddesdon (Hertfordshire, UK) stattfand, war von zentraler Bedeutung für einen neuen Zugang zu den westlichen Stadtzentren. Im Anschluss an das 1943 im Architectural Forum Magazine initiierte Projekt „194X“ forderte die CIAM, das Herz der Stadt als „Artefakt“ neu zu definieren, das alle Funktionen bündelt und strikt vom Fahrzeugverkehr getrennt ist: als Fußgängerzone.²

Kurz nach dem Eintritt der Vereinigten Staaten in den Zweiten Weltkrieg beauftragten sie eine Gruppe von 23 Architekten, darunter Mies van der Rohe, Louis Kahn und Charles Eames, sich die Zukunft der amerikanischen Stadt und Designprojekte für eine hypothetische Nachkriegszeit vorzustellen. Die in der Mai-Ausgabe 1943 des Magazins veröffentlichten Projekte sahen eine optimistische Nachkriegszeit von Wachstum und Wohlstand vor, die nach dem Ende der Feindseligkeiten beginnen sollte. Obwohl keiner der Entwürfe der Architekten ausgeführt wurde, trug die Übung dazu bei, sowohl das städtische Gemeinschaftsleben als auch das Verhältnis zwischen Architektur und Stadtplanung neu zu definieren.

Als der Zweite Weltkrieg 1945 endete, reagierten einflussreiche Projekte führender Architekten wie Mies van der Rohe in Chicago und Louis Kahn in Philadelphia auf die neue Städtepolitik des Bundes. Unter den Ergebnissen waren Superblock-ähnlich skalierte Stadtblöcke, die Fußgängerzonen vorsahen. Bürgerliche und kulturelle Zentren waren von erhöhten Plätzen umgeben und Wohnkomplexe – frei schwebend – stellten die bestehende Stadtnetze und -maßstäbe in Frage.³

Auch der deutsche Architekt und Urbanist Bernhard Winkler wurde bereits in den späten 60er Jahren auf das sich uns anbahnenden Problem der innerstädtischen Verkehrslage aufmerksam und hat, um die Stadt vor dem eindringenden Individualverkehr zu schützen und diesen – wenn möglich – auszusperren, präventiv Gegenschritte eingeleitet. Sein Hauptanliegen in punkto Stadtplanung war die Neuentdeckung der Qualität der historischen Zentren unserer Städte durch neue Mobilitätslösungen.

In München beispielsweise hat man – in Zusammenarbeit mit Winkler als Stadtplaner – die Kaufingerstraße, die einen Teil der Salzstraße (Münchens erste Straße und historischer Hauptverkehrszug) bildet, welche mitten

1 vgl. De Certeau S.218

2 vgl. Ferial „Pedestrians, cars and the city“

3 vgl. Ozler „194X-9/11: American Architects and the City“

durch die Altstadt ging, zur Fußgängerzone erklärt. Im Zuge des Baues der Untergrundbahn wurde die Straße geschlossen und man hat dieses Ereignis genutzt, die offene Baustelle – es wurde beim Bau kein Tunnel gegraben, die Straße wurde einfach geöffnet – nach Fertigstellung der U-Bahn nicht wieder freizugeben und so wurde die ehemalige Hauptverkehrsader 1972 wieder zur Fußgängerzone. Die Stadtbewohner hatten sich im Zuge des U- Bahn Baus schon daran gewöhnt, dass die Straße für den Verkehr gesperrt war. *„Der neu entsandene Ort war von Anfang an vollgelaufen und man hat überhaupt nicht gewusst, wozu die Leute alle kommen, woher sie alle kommen und was sie dort eigentlich wollen. Die Sensation ‚jetzt haben wir die Stadt wieder für uns – freie Bewegung‘, das war der Hintergrund für diese Euphorie der Fußgängerzone.“*⁴



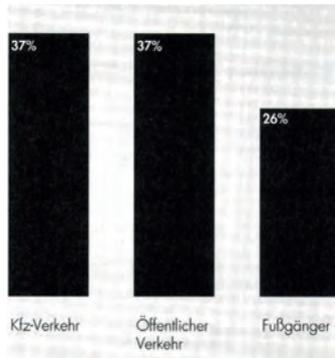
Haus Rucker Co's ‚Palm Tree Island Oasis‘ in New York für einen angeeigneten und provisorischen utopischen Rückzug.

Wien Fakten

*„Die Wiener legen (1986) an einem Werktag 4,5 Millionen Wege zurück, jeweils 37% entfallen auf den öffentlichen Verkehr und auf den privaten Autoverkehr, ein Viertel der Wege wird nichtmotorisiert zurückgelegt. Die Entwicklungstendenzen sind so, dass der nichtmotorisierte Verkehr weiterhin abnehmen wird, der öffentliche Verkehr zur Stagnation gleichsam verurteilt ist, der Autoverkehr aber ansteigt.“*⁵

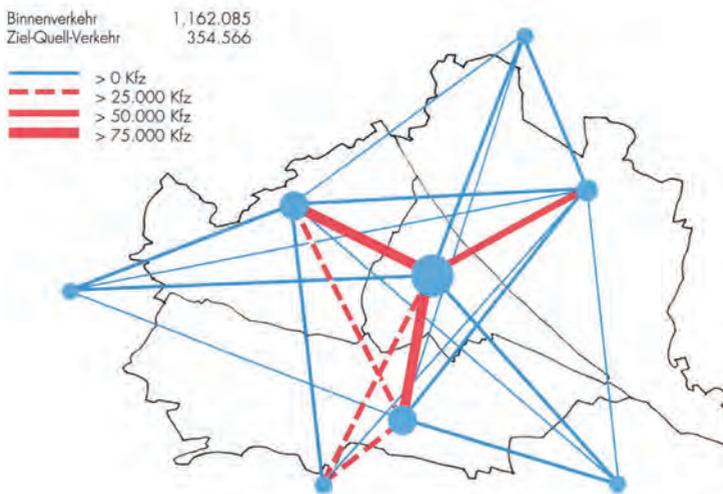
4 Interview Bernhard Winkler 03.10.2018

5 vgl. Wiener Verkehrskonzept Jänner 1992



Verkehr der Wiener
4,5 Millionen Wege am Tag (1986)

„Obwohl anerkanntes Ziel, war die Förderung von Fußgängern und Radfahrern bis zum Jahre 1992 noch ungenügend geblieben. Im wesentlichen kämpften diese beiden Gruppen um den vom motorisierten Individualverkehr übriggelassenen Raum. Die oft vordergründig auf Länge bedachte Anlage von Radwegen ging zumeist auf Kosten der Fußgänger. Die gegenwärtig zu beobachtende Klimaverschlechterung zwischen allen Verkehrsteilnehmergruppen muss als erstes Signal in Richtung Attraktivitätsverlust städtischen Lebens gesehen werden.“⁶



Verkehrsverflechtung (Kfz-Fahrten / Tag) 1985

Der erste Wiener Radweg wurde 1956 eröffnet. Von den vorgenommenen Zielen der Schaffung eines „fahrradfreundlichen

⁶ vgl. Stadt Wien „Wiener Verkehrskonzept Jänner 1992“

Klimas“ und einer „Fußgängerstadt“ war Wien 1992 jedoch noch weit entfernt. Obwohl es bereits Ansätze von Fußgängerzonen in und außerhalb der Stadt gab, war von einer flächenhaften Verkehrsberuhigung in Wien keine Rede. Viele der eingerichteten 30 km/h-Zonen zeigten keinerlei Wirkung, da die notwendigen begleitenden Baumaßnahmen unterblieben.

Mit Stand Dezember 2017 gibt es in Wien mittlerweile insgesamt 1.379km Radwege. Verhältnismäßig entspricht dies einer Strecke länger als die zwischen Wien und Rom. Ziel der Stadt Wien sei es, mehr Menschen für den Umstieg vom Auto zum Rad zu begeistern. Radfahren soll künftig attraktiver und sicherer werden. Für die Schaffung passender Infrastrukturen sorgt das Team der Abteilung Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (MA 46).⁷



Fahrradwege Wien Stand 2018

Strecken Dunkelblau: gemütlich | Hellblau: durchschnittlich | Orange: stressig

Wiens Mobilität in Zahlen⁸

675.000 Autos gibt es in Wien; jeder dritte Wiener besitzt ein Auto

1 Million Fahrräder

99,9% Der Wienerinnen und Wiener gehen täglich zu Fuß

⁷ vgl. Stadt Wien „Bauprogramm Radverkehrsanlagen 2018“

⁸ vgl. kurier.at / fahrradwien.at / wienzufuss.at

27% beträgt der Autoanteil im Wiener Verkehr 2015. Die Zahlen sinken jährlich

7% der Bewohner legen ihre Wege mit dem Fahrrad zurück

28% Der Wege in Wien werden zu Fuß zurück gelegt

240 Gewerbliche Garagen mit 90.000 Stellplätzen gibt es in Wien, —
7.770 davon in Park-and-Ride-Anlagen

42.584 Radabstellplätze

2.784 km Straßen gibt es in Wien. Die Zahlen steigen aber in den letzten Jahren kaum

33.000 Metern Fläche davon sind Wohnstraßen

1.379km Radverkehrsanlagen weist die Statistik 2017 aus

350km davon sind baulich getrennte Radwege

33% Der Verkehrsfläche in Wien sind Verkehrsinseln und Gehsteige

1% aller Verkehrsflächen sind Fußgängerzonen

Ausgewählte Bauprojekte für den Fußverkehr 2010-2015



1. Neugestaltung Maximilian Straße 1070/1080
2. Neugestaltung Medinger Hauptstraße 1120
3. Neugestaltung Oskarling Straße 1160
4. Jährlich-Bereich Steg 1030
5. Begegnungszone Scheinfußgasse über die Wienstraße 1040/1050
6. Vierteile-Terrace und Steg 1050/1060



1.631 m Begegnungszonen

Entwicklung der Fußgängerzonen in Wien



Anzahl Fußgänger-Brücken und Stege



Orientierungs-Stelen

Häufigkeit zu Fuß zurückgelegter Wege



10.775 Gehsteigvorziehungen



Fußgängerampeln mit Akustiksignal

Das sind 70% aller Ampeln in Wien (2010 - 2015) 29%



34,45 km Blindenleitsystem
2010 - 2015 14,7 km

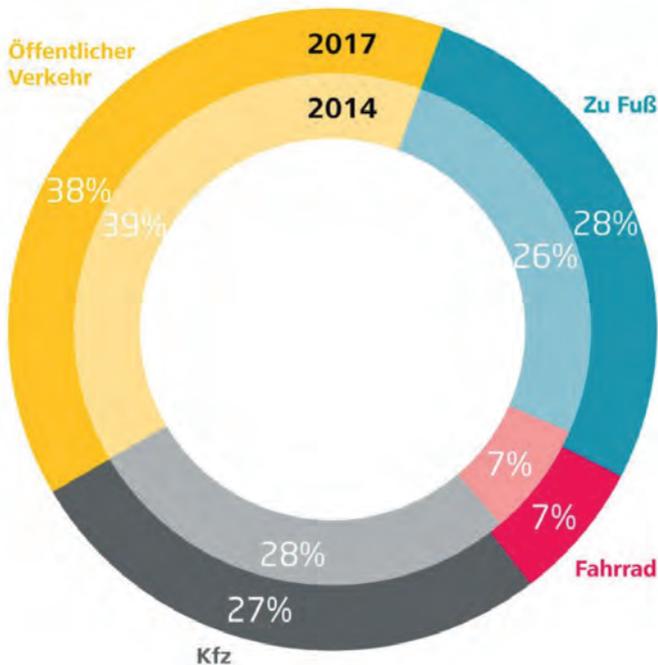


Flächenanteil des Fußverkehrs am gesamten Straßenraum

32%

Stand September 2015

Stand September 2015



Prozentuelle Aufteilung des Verkehrs in Wien 2014 und 2017

Hermann Knoflacher (*1940), emeritierter TU-Professor und einer der anerkanntesten Verkehrsexperten aus Österreich, ist der radikalen Meinung, dass man „in einer Stadt bis zu einer Million Einwohner alles zu Fuß erreichen kann, bis zehn Millionen reichen Fahrräder. Das hat Peking früher bewiesen. Auch in Wien lebten früher zwei Millionen Menschen ohne Auto“⁹. Durch die Veränderungen im Bereich der Fortbewegungsmittel wurde der Mensch langsam in die Ubahnschächte unter der Erde verbannt, während die Stadt in einer Wolke aus Abgasen verschwand. Nur die Zeit um von A nach B zu kommen verkürzte sich nicht. Vor 50 Jahren radelte Knoflacher in Peking in 45 Minuten zu einem Bekannten in die Innenstadt, heute braucht er mit dem Auto 70. Es scheint als bewegen wir uns nicht vorwärts, sondern einen Schritt zurück.

Wie schön wäre eine Stadt, in der dem Fußgänger wieder das Vorrecht zur Benützung der Straße zukommt, in der Autos weniger werden und Grünflächen florieren?

⁹ vgl. Knoflacher im Interview mit dem „kurier.at“ 2013



Im Zentrum von Amsterdam fährt außer Fahrrädern – 50% der Bewohner legen ihre Wege mit dem Fahrrad zurück – nur die öffentliche Straßenbahn. Autos gehören zur Ausnahme.

Auf das Problem des innerstädtischer Autoverkehrs und dessen potenzielle Lösung kann jedoch nicht in jeder Stadt gleich reagiert werden.

„In Bologna beispielsweise kam in den 70er Jahren der Verkehr in der Altstadt zum Stillstand. Ein Autobus hat durch die Altstadt von Bologna – die man zu Fuß in 5-7 Minuten hätte durchqueren können – eine halbe Stunde bis eine Stunde gebraucht. Daraufhin hat man im kommunistischen Bologna beschlossen, die Altstadt komplett zu schließen. Die Waren, also der Wirtschaftsverkehr, kommen in der früh – von 6 Uhr bis 10 Uhr – in die Stadt und diese wurde danach, für den Rest des Tages, für den Verkehr zugemacht indem alle zwölf Stadttore von der Polizei besetzt wurden. Mittlerweile gibt es die Polizei dort nicht mehr. Das Fahrverbot hat sich in den Köpfen der Bewohner und Touristen so verankert, dass kein gebaute Barriere notwendig ist.“¹⁰

Für die Realisierung einer innerstädtischen Verkehrsberuhigung und die Planung einer Fußgängerzone ist eine totale Verbannung von Kraftfahrzeugen nicht gedrungenermaßen erforderlich. Der Begriff „Fußgängerzone“ beziehungsweise „verkehrsberuhigte Zone“ meint im Gegenteil eine beliebige Variation unterschiedlicher Bereiche, je nach Verlangen. Genannte Bereiche unterscheiden sich durch verschiedene Typologien bezüglich des dort zugelassenen Verkehrs.

Folgende Möglichkeiten sind der Fall:¹¹

- Bereiche, die ausschließlich den Fußgängern vorbehalten sind
- Bereiche, in denen notfalls Krankenwagen oder Polizei passieren dürfen
- Bereiche, in denen öffentlicher Verkehr zugelassen ist
- Bereiche, in denen nur lokaler Verkehr zugelassen ist
- Bereiche, die abwechselnd Fußgängern oder Automobilverkehr vorbehalten sind.

Diese Kategorien können sich teilweise oder gänzlich überlappen, je nach Charakteristik der verschiedenen Situationen.

Eine vollständige Trennung von Fußgänger- und Fahrzeugströmen wird nicht unbedingt befürwortet, denn sie kann „unkontrollierbare Stadtvakua erzeugen, was keineswegs besser wäre, als unkontrollierbarer Stadtverkehr“¹², so Jane Jacobs.

10 Interview Bernhard Winkler 03.10.2018

11 vgl. Brambilla S.27

12 Jacobs S.349



Durch eine gelungene Verkehrsregelung innerhalb des Ortes können Fußgänger die Straßen als Treffpunkt nutzen.

*Straßenfest „Tauferer Straßenküche“
Gemeinde Sand in Taufers, Südtirol, Italien*

Bei der Planung und Ausführung der Fußgängerzone spielen verschiedenste Faktoren eine entscheidende Rolle. Im Vordergrund steht dabei die Tatsache, dass sich der Passant frei bewegen will. *„Der Hauptstrom geht dabei den Schaufenstern entlang. In der Mitte finden sich diejenigen, die es eilig haben. Das ist das eine. Dann kommt das, worauf ich von Anfang an sehr sehr großen Wert gelegt habe, dass man in dieser freien Straße auch Gelegenheiten hat, sich niederzulassen. Dieser Gedanke war früher unvorstellbar, dass man sich dort irgendwo hinsetzen möchte. Heute ist es selbstverständlich. Wir machen, wo es geht, um Bäume herum Sitzgelegenheiten. Das Bedürfnis, sich dort aufzuhalten ist sehr stark da. Und es ist gar nicht so einfach, in einem solchen Strom der dort durchgeht, überhaupt diese Flächen freizuhalten. In der Straße selbst rennt der Fußgänger alles nieder.“*¹³

Deshalb ist es besonders wichtig, sogenannte „Ruhezonen“ zu schaffen. Diese kann man mittels Anordnung von Pflanzschalen erreichen. So wird ein Bereich vom Rest der Straße abgegrenzt und geschützt, es entsteht quasi ein Raum im Raum. *„Das ist wirklich sehr wichtig. Es soll ja kein reiner Rummelplatz werden!“*¹⁴ Bernhard Winkler spricht in diesem Zusammenhang auch von „zwanghaften“ Ruhezonen. An einem Platz – wie dem Domplatz in der Kaufingerstraße in München – zum Beispiel, wo keine Geschäfte sind, dort entsteht meist automatisch eine gute Ruhezone, die zum Verweilen einlädt.

Durch gute Planung entstehen also – inmitten eines sonst dichten Netzes aus Verkehrsströmen – fußgängerfreundliche Straßen, die den Passanten vorbehalten sind. Metaphorisch gesehen kann man diesen Zustand des Fußgängers mit dem eines weidenden Tieres vergleichen. Dieses kann sich in einem gewissen Bereich zwar völlig frei und sicher bewegen, wird jedoch durch eine fixe Abgrenzung des Raumes – Einfriedung – eingeschlossen. Was passiert also an der Stelle, an der die Fußgängerzone aufhört und der Passant – von seinem geschützten Bewegungsraum entlassen – wieder auf den schonungslosen Stadtverkehr trifft?

*„Wenn man die Fußgängerzone durchgeht und ans Ende kommt muss man den Leuten klarmachen, dass ‚hier‘ ein Ende ist. Aber man kann ja nicht einfach eine Mauer machen. In München am Stachus zum Beispiel bin ich auf die Idee gekommen, einen Brunnen zu machen, der den Großteil des Platzes einnimmt. Sozusagen ein freundlicher Hinweis, dass man sich hier zwar aufhalten, aber nicht mehr weiter kann. Das funktioniert sehr gut.“*¹⁵

Die Stadt Göteborg in Schweden, war Vorreiter dieses Ansatzes, indem sie das zentrale Geschäftsviertel in fünf Zonen unterteilte, die von einem externen Ring mit einer minimalen Anzahl von Eingängen bedient wurde, und indem sie physische Barrieren zwischen den einzelnen Zonen errichtete,

13 Interview Bernhard Winkler 03.10.2018

14 ebd.

15 ebd.

um eine Durchquerung zu verhindern. Trotz der Tatsache, dass der Verkehr in jeder Zone erlaubt ist, ist der Autoverkehr um bis zu 50% zurückgegangen, die Zahl der Unfälle wurde um 5% reduziert, die Kohlenmonoxidkonzentration im Zentrum wurde von 30 Teilen pro Million auf weniger als fünf gesenkt und der Lärmpegel ist von 75 auf 72 Dezibel gesunken.¹⁶

Zahlreiche Erfahrungen in verschiedenen Städten der Welt haben deutlich gezeigt, dass Verkehrsverbote nicht nur operativ machbar sind, sondern auch zu einer ökologischen und ökonomischen Verbesserung führen und gleichzeitig zu einer enormen Verbesserung des städtischen Klimas beitragen.

Nach Einführung eines Verkehrsverbotes für Automobile in der Innenstadt des ersten **Wiener** Bezirks – Kärntner Straße – beispielsweise, berichteten Geschäftsbesitzer von einer Verbesserung des Umsatzes um 25% bis 50% in der ersten Woche.

In Spaniens Hauptstadt **Madrid** entstand zwischen 2006 und 2011 ein riesiger Landschaftspark „Madrid Rio“ entlang des Flusses Manzanares, der bis vor einigen Jahren noch von der Stadtautobahn gesäumt war. Diese wurde in einem aufwendigen Bauprojekt in Tunnel verlegt. Die Uferzonen sind nun frei von Verkehr. Es entstand ein Areal aus Bäumen, Bänken, Cafés, Spielplätzen, Sportfeldern und mehreren Brücken, über die Fußgänger, Radfahrer und Inlineskater zwischen beiden Seiten wechseln können.¹⁷

Auch **Rom**, Hauptstadt Italiens, zieht nach. Seit August 2013 ist dank des ehemaligen Bürgermeisters Roms, Ignazio Marino, ein Teil der „Via dei Fori Imperiali“, der Straße die an den Kaiserforen entlang zum Kolosseum führt, autofrei. Nur Elektrobusse und Taxis sollen zunächst noch fahren.¹⁸

In Russland bekam die Hauptstadt ein neues, fußgängerfreundliches Gesicht. Viele Straßen **Moskaus** wurden zu Fußgängerzonen mit kleinen Geschäften und gemütlichen Cafés umgestaltet. Umgerechnet rund 300mio Euro hat die Stadt 2016 nach Angaben der Agentur Tass ausgegeben, um Bürgersteige neu zu pflastern, Radwege zu bauen und Straßen mit Grünflächen aufzuwerten. Moskaus Boulevards fangen wieder an zu florieren und laden mit gemütlichen Sitzmöglichkeiten zum „Entschleunigen“ ein.¹⁹

In **Ljubljana**, Sloweniens Hauptstadt, wird die „Slovenska cesta“, die mehr als 2.000 Jahre lang eine wichtige Verkehrsrouten bildete, kurzerhand zum „autofreien“ Raum umfunktioniert. Fußgänger, Radfahrer und Busverkehr erobern sich die Straße zurück. Für Menschen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, stellt die Stadt kostenlose E-Autos mit Chauffeur zur Verfügung. Der Autoanteil sank dabei seit 2003 von 58% auf

16 vgl. Brambilla S.27

17 vgl. Madrid Rio

18 vgl. der Tagesspiegel „Seine Majestät, die Spitzhacke“ 2013

19 vgl. Spiegel online „Rechtes Seine-Ufer wird Fußgängerpromenade“ 2016

42%. Die Europäische Kommission verlieh Ljubljana dafür 2016 der Titel „Umwelthauptstadt Europas“. Der Titel wird jährlich an eine europäische Stadt verliehen, *„der es in besonderer Weise gelungen ist, Umweltschutz und wirtschaftliches Wachstum zu einer hervorragenden Lebensqualität ihrer Einwohner zu verbinden“*.²⁰

Die niederländische Hauptstadt **Amsterdam** macht in großen Schritten vor, wie unsere Städte dem Automobil den Garaus machen können. *„Wir wollen die Autos ganz rausbekommen. Es sind sehr schmale Gassen und sie brauchen viel Platz und verstellen das Ufer an den Kanälen“*, sagt die Politikerin Marjin Bosman. Ein riesiger Fahrradparkplatz direkt neben dem Hauptbahnhof macht deutlich, dass Fahrräder hier Transportmittel Nummer eins sind. Der Autoverkehr stieg in den letzten Jahren jedoch wieder an, da immer mehr Amsterdamer ihre Waren im Internet bestellen, welche dann mit dem Auto zu den Wohnungen geliefert werden. Künftig sollen diese Waren per Lastfahrrad ausgeliefert werden.²¹

Sogenannte „autofreie“ Sonntage gehören in **Paris**, Frankreichs Hauptstadt, seit Mai 2016 zum städtischen Alltag. An jedem ersten Sonntag im Monat wird die Champs-Élysées im Zuge der Kampagne „Paris respire“²², zu deutsch „Paris atmet“ zur Fußgängerzone umfunktioniert. Die Avenue ist fast zwei Kilometer lang, mit einer atemberaubenden Sichtachse vom Obelisken an der Place de la Concorde bis zum Arc de Triomphe. Bereits im Oktober 2015 hatte die Bürgermeisterin von Paris, Anne Hidalgo, die Champs-Élysées als Zeichen und Maßnahme gegen die wachsende Luftverschmutzung einen Tag lang für den Autoverkehr gesperrt. Messungen ergaben, dass die Stickoxidkonzentration an diesem Tag über 30% unter den Durchschnittswert für einen Sonntag sank. Ende September findet in der ganzen Stadt ein „Tag ohne Auto“ statt. Zwar hält sich leider nicht jeder daran, doch die eindrucksvolle Atmosphäre einer Stadt ganz ohne Autos ist unverkennbar. Seit 1991 zählt das Seine-Ufer in Paris mit seinen zahlreichen Sehenswürdigkeiten wie Eiffelturm und Notre Dame zum Weltkulturerbe. Seit 2013 wurde die Schnellstraße an der linken Seite des Flussufers für den Verkehr geschlossen und zu einer Fußgängerpromenade umgenutzt. Es entstanden Bars, fünf schwimmende Gärten wurden neu angelegt, Kletterwände und Spiele für Kinder aufgebaut und moderne Sitzstufen mit Blick auf den Fluss geschaffen. Für die Sommermonate wurde das rechte Ufer zur ephemeren „Paris Plage“ umfunktioniert. Sand wurde aufgeschüttet und Liegestühle aufgestellt. Die Straße blieb für die restliche Zeit jedoch in Betrieb. 2016, nach monatelangen Auseinandersetzungen, kam es schließlich zur endgültigen Schließung der rund 3,3km langen Schnellstraße Georges Pompidou. Damit schafft Paris eine kleine Oase im Herzen der Stadt.²³

20 vgl. Wiener Zeitung „Ljubljanas kurzer Prozess mit dem Autoverkehr“ 2015

21 vgl. Wiener Zeitung „Europas gelebte Fahrrad-Utopie“ 2015

22 vgl. Paris mal anders „Champs-Élysées 2018 autofrei am ersten Sonntag im Monat“ 2018

23 ebd.

Am konsequentesten jedoch verfolgt wahrscheinlich **Oslo**, die Hauptstadt Norwegens, den Plan einer „autofreien“ Stadt. Bis 2019 sollen sämtliche Autos aus der Innenstadt verbannt werden. Ziel ist nicht nur, den Fußgängern somit das Zirkulieren auf den Straßen zu erleichtern. Die autofreie Innenstadt gehört zu einem Maßnahmenpaket, das den Ausstoß klimaschädlicher Gase in Oslo bis 2020 um 50% gegenüber dem Niveau von 1990 senken soll. Von der Regierung geplant sind die Reduzierung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe, eine Erweiterung des Radwegnetzes um 60km, sowie die Verlagerung der Verkehrs entlang der Wasserlinie hin zu einem „Tunnelsystem“.²⁴

Diese Beispiele zeigen, dass die „autofreie Stadt“ keineswegs eine verloren geglaubte Utopie ist. Die Rückgewinnung des öffentlichen Raums für den Fußgänger und die Bereitstellung eines ausgewogeneren Verkehrssystems sind der erste Schritt in die richtige Richtung, der erste Schritt zu einer menschenfreundlichen Stadt.



Die „Pioniere der Fußgängerzone“²⁵

Die Bewohner von Siena benötigen keine Gehsteige. Ihnen gilt auf den Straßen permanenter Vorrang. Der motorisierte Verkehr wurde aus den Straßen des Stadtzentrums verbannt.

Die Euphorie für das Auto aus den 60er und 70er Jahren ist verflogen. Dies hat zwei Gründe: erstens ist man mit dem Auto zu langsam unterwegs, weil man ständig im Stau steht und zweitens wird der Mangel an Parkplätzen immer größer. Die Abstellplätze für das Auto sind in einer engen Stadt vollkommen begrenzt. Aus diesen zwei Gründen steigt der Autofahrer zwangsläufig auf die öffentlichen Verkehrsmittel um. Aber in dem Moment, in dem das individuelle Fahren wieder möglich ist, hat der Autofahrer alles vergessen und zieht, aus

²⁴ vgl. manager magazin „Wie diese elf Städte den Verkehr in den Griff kriegen wollen“ 2016
²⁵ vgl. Rudofsky S.103

Gewohnheit und Bequemlichkeit, das Auto dem öffentlichen Verkehr vor. Die Generation der heute Mitte Zwanzigjährigen jedoch, hat bereits ein anderes Bewusstsein und ein viel gelasseneres, distanzierteres Verhältnis zum Auto bekommen. Es ist nicht mehr so wichtig, ein Auto zu besitzen, das Statussymbol hat seinen Wert verloren.

„Der heutige Zustand der Stadt ist der, dass die Stadt immer größer wird und immer mehr Menschen anzieht. Die Fußgängerzone war – gegen den Widerstand der Autolobby – überall ein ausgesprochener Erfolg.“²⁶

Heute ist die Tendenz da, die Altstädte weiter zu beruhigen und den Individualverkehr stark zu verringern. Man hat eingesehen, dass die historische Altstadt – im Mittelalter entstanden – dem Autoverkehr nicht gewachsen ist. Über kurz oder lang werden alle Städte darauf reagieren müssen. Doch der Wirtschaftsverkehr hat extrem zugenommen, wird immer stärker und stellt damit ein enormes Problem dar. Die Straßenbelege in den Fußgängerzonen sind für die Dimensionen der Lastwagen nicht gemacht und müssen an die Umstände angepasst werden. *„Morgens um neun ist die Fußgängerzone ein einziger ‚Lastwagenrummel‘.*

Die historische Altstadt wieder zu gewinnen, das ist eine entscheidende Aufgabe der Städte. Die Menschen gehen gerne zu Fuß, wenn sie nicht an den Rand gedrängt werden. Du gehst ja auch nicht gern irgendwo am Gehsteig. Aber das Problem ist also nicht so neu, wie es scheint. Das Problem hatte Cäsar damals in Rom auch schon. Er hat den Elefantenverkehr in der Stadt verboten, – die kamen ja von Afrika her mit den Elefanten – weil es sich aufgrund der räumlichen Dimension nicht ausging. Ein Elefant ist nicht größer wie ein Auto. Er ist zwar höher, aber dort wo beim Auto die Reifen sind, da sind beim Elefanten die Pfoten.“²⁷

26 Interview Bernhard Winkler 03.10.2018

27 ebd.

4.3) Lebensraum Straße



Fête de la Musique - Montpellier, Frankreich

Ende Juni verwandeln sich die historischen Straßen im Zentrum von Montpellier zu einer gigantischen Bühne. Die kleinen Gassen erwachen durch die rhythmischen Klänge der Straßenmusiker und durch die Bewegungen, das Lachen und die Tänze der Menschenmassen zum Leben.



SträÙe in Vicenza

*„Es gibt keine bessere Möglichkeit das Leben zu erfahren,
als auf der Straße zu gehen“¹
Henry James*

Sozialer Kontakt ist ein essentieller Bestandteil im Leben der Menschen. Menschen sind nicht dafür gemacht, alleine zu leben. Durch den zwischenmenschlichen Austausch entwickeln wir erst die nötige soziale Kompetenz, die uns ein gemeinsames Leben auf engem Raum ermöglicht. Früher, bevor die Auswirkungen des Internets uns zu sedierten Einzelkämpfern gemacht haben, galten die Straßen und Plätze unserer Städte als Mittelpunkt des sozialen Lebens. Sie waren Salon und Neuigkeitenbörse, Ort für gemeinsames Speisen, für Feste und das normale Alltagsleben. Mailands Frauen sahen ihren täglichen „Corso“² als Möglichkeit, sich zur Schau zu stellen und soziale Kontakte zu schließen. Das Leben beschränkte sich nicht nur auf die eigenen vier Wände, im Gegenteil, es fand vorwiegend außerhalb dieser statt.

Die Straße als Gebilde formt unmittelbar vor unseren Haustüren öffentlichen Raum. Fast täglich betreten wir ihn und dennoch ist es meist kein Ort, an dem wir uns gerne aufhalten. Flüchtig hasten wir durch die Gassen, mit dem bewussten Ziel, an einen anderen Ort zu gelangen. Straßen sind meist nur Transitzonen, nicht aber Lebensraum. Das Element Straße ist ein Ort der Bewegung. Früher ein Ort der bewussten Bewegung. Heute ein Nicht-Ort der unbewussten, flüchtigen, notgedrungenen Bewegung in Form von Mobilität. Lärm, Schmutz und Gefahr sind die heutigen Assoziationen im Bezug auf den Begriff „Straße“. Und dies zu recht. Durch die Masse an Automobilen, die täglich über das Straßennetz rollt, wird uns Menschen nicht nur Raum genommen, sondern der Raum, der übrig bleibt wird auch noch verschmutzt. Autos verursachen einen hohen Ausstoß an CO₂, wodurch die Luft, die wir wiederum einatmen, verpestet wird. Auch der Lärm, den der nicht enden wollende Strom an ratternden Kraftfahrzeugen verursacht, wirkt auf den menschlichen Körper belastend. Diese mehr als bedenklichen Tatsachen sollten Grund genug sein, um an dieser Bredouille etwas zu ändern. Der Mensch soll die Straße wieder als Lebensraum erkennen und sie nicht kategorisch ablehnen müssen.

Die Geschichte der Straße fängt bei dem Architekten Bernard Rudofsky (1905- 1988) damit an, dass Straßen früher vor allem für Schweine und andere Nutztiere Lebensraum war. Straßen waren schmutzig, kaum oder schlecht beleuchtet, eng und in schlechtem Zustand. Menschen trafen sich dort nicht, sondern mieden sie. Mit der Zeit entwickelte sich ein Verlangen nach Ordnung und Sauberkeit der Straßen bei den Menschen und diese erlangten

¹ vgl. Rudofsky S.101

² ebd., S.112

zusehends an Bedeutung. Straßen waren wie bei Rudofsky thematisiert, nicht mehr für Schweine, sondern für Menschen interessant und zum Lebensraum geworden.³ Man traf sich dort um Geschäfte zu machen, zu feilschen und zu handeln. Aber auch um Neuigkeiten und Informationen auszutauschen oder um in Gesellschaft zu sein. Kinder trieben dort ihren Unfug während sich ihre Mütter unterhielten und ältere Menschen sich zum täglichen Spiel trafen. Die Straßen galten der Mobilität und dem Transport, doch dies war längst nicht der einzige Grund weshalb sie gebaut wurden.

Eine Straße stellte eine Verlängerung des eigenen Heims, des Wohnzimmers dar. Sie war Treffpunkt für die Gemeinschaft. Durch die häufige Frequentierung der Menschen entwickelten sich, je nach klimatischen Gegebenheiten, verschiedene Typologien.

Der in Wien geborene, US-amerikanische Architekt Christopher Alexander (*1936) schreibt in seinem Buch „*A Pattern Language*“, zu deutsch „*Eine Muster-Sprache*“ unter anderem über die Bedeutung der Promenade. „*Die Promenade, „paseo“, „passegiata“, „evening stroll“, der Abendspaziergang gelten in den kleinen Städten Italiens, Spaniens, Mexikos, Griechenlands und Südamerikas als feste soziale Einrichtung. Die Leute gehen dort auf und ab, um Freunde zu treffen, Fremde zu bestaunen und sich von Fremden bestaunen zu lassen.*“⁴ Bereits seit Anbeginn der Geschichte des Typus Stadt gab es in ihr Orte, an denen Menschen, die ein gemeinsames Wegesystem hatten, in Verbindung treten konnten. Alexander vergleicht das sich dort abspielende Leben mit dem Charakter eines Straßentheaters: „*sie veranlassen Leute, andere zu beobachten, umherzuschlender, sich in Geschäften umzusehen und sich herumzutreiben.*“ An solchen Orten manifestiert sich der Wille einer gemeinsamen Lebensart, eines Miteinanders, einer Bestätigung und Kräftigung der Gemeinschaft; dies gilt als Besonderheit der Promenade.

*„In Mexiko, auf jedem Platz einer Kleinstadt, spazieren jeden Donnerstag und Sonntag abend bei mildem Wetter zur Musik einer Kapelle die Jungen in der einen Richtung, die Mädchen in der anderen, immer wieder rundherum; und die Mütter und Väter sitzen auf Schmiedeeisenbänken und schauen zu.“*⁵

In diesem Zusammenhang referiert sich Alexander auf die Studie des Amerikaners Luis Racionero im Department of Architecture an der University of California, Berkeley⁶, die gezeigt hat, dass Menschen eine bestehende öffentliche Kontaktmöglichkeit aufsuchen, wenn diese nicht zu weit entfernt ist. Er interviewte dafür 37 Leute in verschiedenen Stadtteilen San Franciscos, die in verschiedenen Entfernungen von einer Promenade lebten und stellte fest, dass Leute, die diese innerhalb einer Entfernung von 20 Minuten

3 vgl. Rudofsky Kapitel „Straßen für Schweine“ S.37 ff.

4 vgl. Alexander S.181

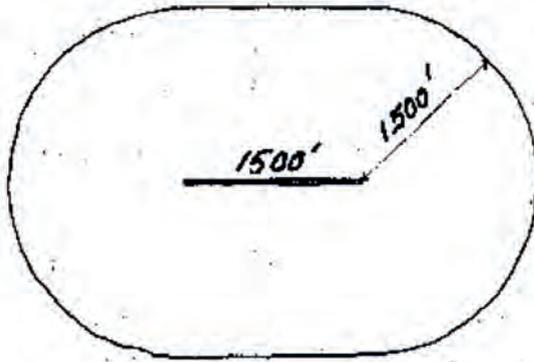
5 vgl. Bradbury „The girls walk this way; the boys walk that way...“ 1970

6 vgl. Alexander S.182

erreichen können, sie aufsuchen, nicht aber Leute, die weiter als 20 Minuten entfernt wohnen.

Daraus schließt Alexander, dass es Promenaden in kurzen Abständen geben muss, um das Bedürfnis aller in einer Stadt lebenden Menschen befriedigen zu können. Dabei gilt zu beachten, dass eine bestimmte Fußgängerdichte erreicht werden muss, da Orte sonst „als tot und wenig einladend“⁷ empfunden werden. Daher muss sichergestellt werden, dass die Anzahl der Personen, die typischerweise auf der Promenade spazieren, groß genug ist, um diese Fußgängerdichte in ihrem Verlauf aufrecht erhalten zu können.

Ein 10-Minuten-Spaziergang entspricht etwa 500m (50m / Minute); dies ist laut Alexander auch die richtige Länge für eine Promenade. Daraus entwickelt er folgendes Format für den Einzugsbereich einer Promenade:



Eine Promenade und ihr Einzugsbereich.

Genauso wichtig wie die passende Fußgängerdichte ist die Tatsache, dass sie richtig platziert werden muss. Eine Promenade oder Fußgängerzone funktioniert nicht mit jeder beliebigen Straße. Es muss darauf geachtet werden, dass man die Hauptumschlagplätze wählt. Eine Fußgängerzone braucht verschiedene Attraktoren – ein sichtbares Warenangebot – damit sie von Passanten frequentiert wird. Dort, wo die Menschen etwas zu sehen bekommen, gehen sie auch hin. Das eigentliche Problem der Fußgängerzonen ist, dass die Mieten der Geschäftslokale ins Unermessliche steigen, so, dass ein kleines Geschäft keine Chance mehr hat, sich dort anzusiedeln. Und der Markt wird zusätzlich von dem immer präsenter werdenden Online-Markt zerstört.⁸

⁷ vgl. Alexander S.182

⁸ Interview Bernhard Winkler 03.10.2018

Gelungene Promenaden können sowohl in kleineren Dimensionen für eine Bevölkerung von 28.000 Einwohner (Sitges, einem kleinen Städtchen Nähe Barcelona) als auch für eine Population mit 2 Millionen Menschen (La Rambla in Barcelona) existieren. In beiden Fällen funktionieren die Promenaden aufgrund besonderer Merkmale⁹.

Die Kleine funktioniert, weil ihre Lage und der Blick auf das Meer mit seinen farbenprächtigen Sonnenuntergängen so anziehend sind, dass ein höherer Prozentsatz der Bewohner sie öfter verwendet. Trotz der geringeren Dichte, wie von Alexander angenommen, wird sie trotz ihrer Schönheit und Attraktivität dennoch häufig frequentiert. Die Leute genießen es, wenn sie nicht so überfüllt ist.

Die Große funktioniert als Veranstaltung der ganzen Stadt. Die Leute sind bereit, obgleich sie nicht so oft kommen, weiter zu fahren. Die Promenade ist erregend, dicht gedrängt, wimmelnd von Menschen.



La Rambla - Barcelona

⁹ vgl. Alexander S.183 f.



Uferpromenade des kleinen Städtchens Sitges, Spanien



Gemütliche Sitzgelegenheiten laden an der Donaupromenade der ungarischen Hauptstadt Budapest zum Verweilen ein.

Bourbon Street, New Orleans - USA

Ein ähnliches Prinzip der Promenade finden wir in der amerikanischen Stadt New Orleans wieder. Die im Delta des Mississippi River liegende Hafenstadt, die sich über eine Fläche von 907,0 km² erstreckt, wovon 467,6 km² auf Land und 439,4 km² auf Wasser (48,34 %) entfallen, wird nicht umsonst „Wiege des Jazz“ genannt. Dort treffen europäisches Flair und schwungvolle Jazztöne aufeinander und füllen den urbanen Raum. New Orleans, eine Stadt die Geschichten erzählen kann, über ihr Leben, wie unsere Großeltern. Von früher, damals, als alles noch besser war.

Die letzte große Wunde spiegelt sich im Unheil des Hurricane Katrina wieder. Die großen Wassermengen, die durch den Sturm ins Landesinnere gespült wurden, zerstörten die Stadt erheblich. Lange hat es gedauert, bis das Leben, die unbeschwertere Art der dort lebenden Menschen, wieder ihren Weg in die Stadt zurückfanden. New Orleans ist eine große Ausnahme unter den Prototypen der amerikanischen Megastädte. Nicht nur wegen ihrer wenig monumentalen Architektur und dem noch vorhandenen öffentlichen Leben aber auch deshalb, weil dort der Mensch und nicht das Auto an erster Stelle steht.

Mitten im Herzen der historischen Altstadt, dem „French Quarter“, besticht die Bourbon Street mit zahlreiche Gebäuden, die im spanischen und französischen Kolonialstil errichtet wurden. Sie zählt zu einer der bekanntesten Straßen weltweit, und das aus gutem Grund. Dort verstehen es die Menschen, ihr Leben zu genießen, abzutauchen in die bunte Welt der Stadt. Die, mit dem südländischen Flair. Bunte Häuser aneinandergereiht, Bars, Restaurants, Woodoo-Shops. Meilenweit Leute, die sich fremd sind, und die aus der ganzen Welt genau in diese Straße gekommen sind, um gemeinsam, als Kollektiv zu feiern, zu entdecken und zu leben.

Die Besonderheit dieser Straße ist wohl, dass sie ausschließlich zu Fuß erreichbar ist. Das idyllische Bild, der sich dort tummelnden Menschenmassen wird höchst selten durch ein vorbeifahrendes Taxi zerstört. Da sich die meisten Wohnhäuser und Hotels in diesem oder den angrenzenden Vierteln befinden, stellt die Erschließung kein Problem dar. Alles ist geschickt zu Fuß erreichbar. Kaum Autos und dadurch ein angenehmes „Geh-Klima“ sind die positive Folge. Die Bourbon Street erstreckt sich über mehrere Kilometer und ist durch viele kleinere Seitengassen verbunden und dadurch gut erreichbar. Aber egal von welcher Richtung man kommt und wo man hin will, der Weg wird sich ändern. Widerwillen wird man irgendwo hineingezogen. Eine kleine Bar mit Hinterhof, in der gerade eine Jazzband spielt. Man drängt sich an den ganzen Leuten vorbei an die Bar und

wartet. Kommt ins Gespräch mit fremden Menschen, die einem ganz selbstverständlich einen Platz an ihrem Tisch anbieten. Die gute Musik, die Beats werden vom Körper aufgenommen. Man sitzt, hört, redet und genießt. Und die Zeit vergeht. Nach ein paar Stunden raus auf die Straße, wo das Fest in vollem Gange ist. Tausende Menschen mit lustigen Masken, Seifenblasen die über den eigenen Kopf hinweg in die Luft steigen, laute Musik dröhnt aus jeder Ecke, aus jeder Bar.

Die Wege sind kurz, von einem Lokal ins andere. Teilweise sind diese untereinander sogar verbunden, also merkt man nicht, wenn man sich plötzlich von A nach B bewegt hat. Der eine Weg liegt auf dem Weg des andern. Die Erschließung geht ineinander über, verwischt. Alles ist im Grunde ein großes Ganzes. Die Gebäude, die ganzen kleinen Bars und Restaurants sind eins, aneinandergereiht und ineinandergreifend. Genau so wie die Besucher, die tobenden Menschen, die sich nicht kennen, sich fremd sind, und doch alle eins sind, weil sie alle eins wollen, gute Musik, gute Getränke und vor allem gute Gespräche mit Menschen aus aller Welt. Spontan formt sich die Erschließung deines Weges, mit dir, mit deinen Gedanken bildet sich der Weg, den es eigentlich nicht gibt, weil man nie auf dem Weg ist, sondern bereits da.

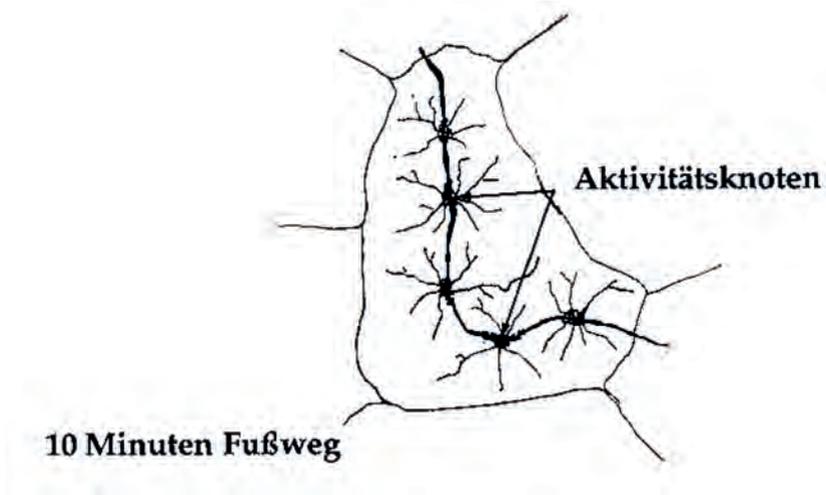


Wegesystem Bourbon Street

Damit der Typus Promenade funktioniert, muss sie mit Orten in Verbindung stehen, die an sich schon anziehend sind, wie etwa Gruppen von kleinen Geschäften, Bars und Restaurants. Menschen gehen leichter spazieren, wenn sie ein Ziel haben.

Wichtig ist auch, dass man zwischen den wichtigsten Punkten entlang einer Promenade nicht zu weit gehen muss. Alexander schließt daraus, dass gute Promenaden Teil eines Weges durch die attraktivsten Punkte einer Gemeinde sind; geeignet für einen gemütlichen Abendspaziergang, weil sie mühelos erreicht werden können.

„Entlang einer Promenade funktionieren Infrastrukturen wie Eisdielen, Imbissbuden, Kirchen, öffentliche Gärten, Kinos, Bars, Restaurants, Spielplätze. Deren Anziehungskraft hängt mit der Verweildauer und der Attraktivität der Promenade unweigerlich zusammen. Erweiterungen des Weges, Schatten von Bäumen, Mauern zum Anlehnen, Stiegen, Nischen und Bänke zum Sitzen, die Öffnung der Front für ein Straßencafé.“¹⁰



Bei Augé überschneiden sich die Begriffe „Weg“, „Kreuzung“ und „Zentrum“ in Teilen wechselseitig. Ein Weg kann beispielsweise durch verschiedene ausgezeichnete Punkte führen. Manche Märkte bilden Fixpunkte auf einem Weg und markieren ihn. Soziale Räume entstehen dadurch.¹¹

¹⁰ vgl. Alexander S.185

¹¹ vgl. Augé „Orte und Nicht-Orte“ S.70

Donaukanal Wien - Österreich

Am Beispiel des Donaukanals in Wien kann man gut erkennen, weshalb dieser Ort von Bewohnern und Touristen gerne besucht wird. In einem Umkreis von 400m finden sich mehr als 90 gezählte Restaurants, Bars, Cafés, Eisdielen und Bäcker; und das sind bei weitem nicht alle. Einige Bars und Restaurants liegen direkt am Ufer des Donaukanals und tragen dadurch zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung des Gebietes bei.

Vor allem in den Sommermonaten zwischen Mai und Oktober ist das Ufer ein beliebter Treffpunkt. Dort finden sich Studenten beim gemeinsamen Feiern, Familien zum Spaziergehen, Inlineskater, Fahrradfahrer und Läufer aber auch Graffiti Künstler, die im Rahmen des Projektes „Wienerwand“ entlang des Donaukanals die Möglichkeit haben, legal zu sprayen.

Die Wände mit ihren bunten Farben und auffälligen Motiven schaffen ein besonderes Flair und werden nicht selten zum Element von Künstlern. Junge, individuelle Modedesigner nutzen die urbane, lässige Atmosphäre zur Unterstreichung ihrer progressiven Kollektionen und independent Musiker drehen hier ihre hippen Musikvideos.



Darstellung der Bars, Cafés, Restaurants und Bäcker um und entlang des Donaukanals in einem Radius von 400m.



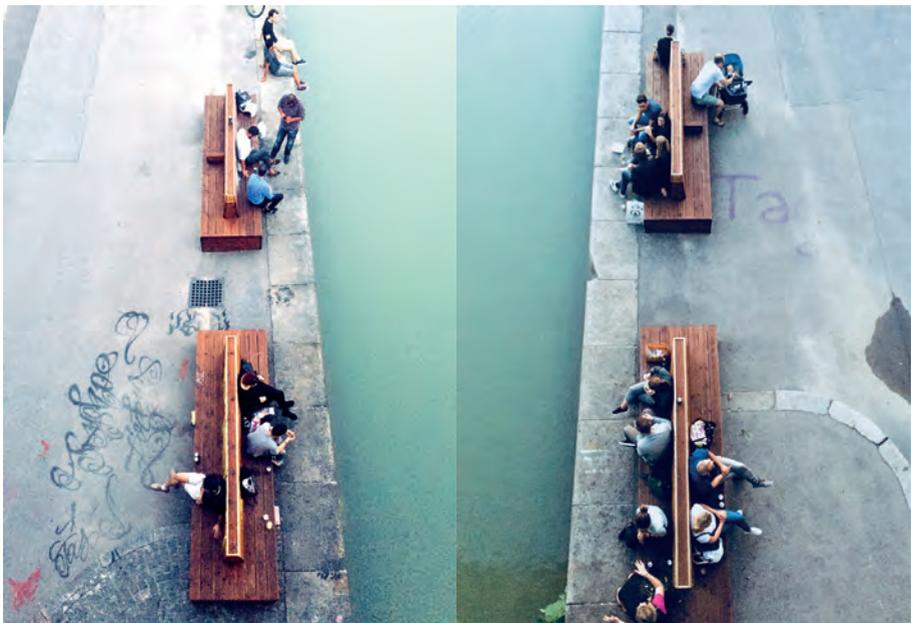
Kleine ephemere Bars entlang der Donaukanal - Promenade in Wien werten den Ort auf und locken mit ihrer einzigartigen Kulisse vor allem in den Sommermonaten viele Besucher.

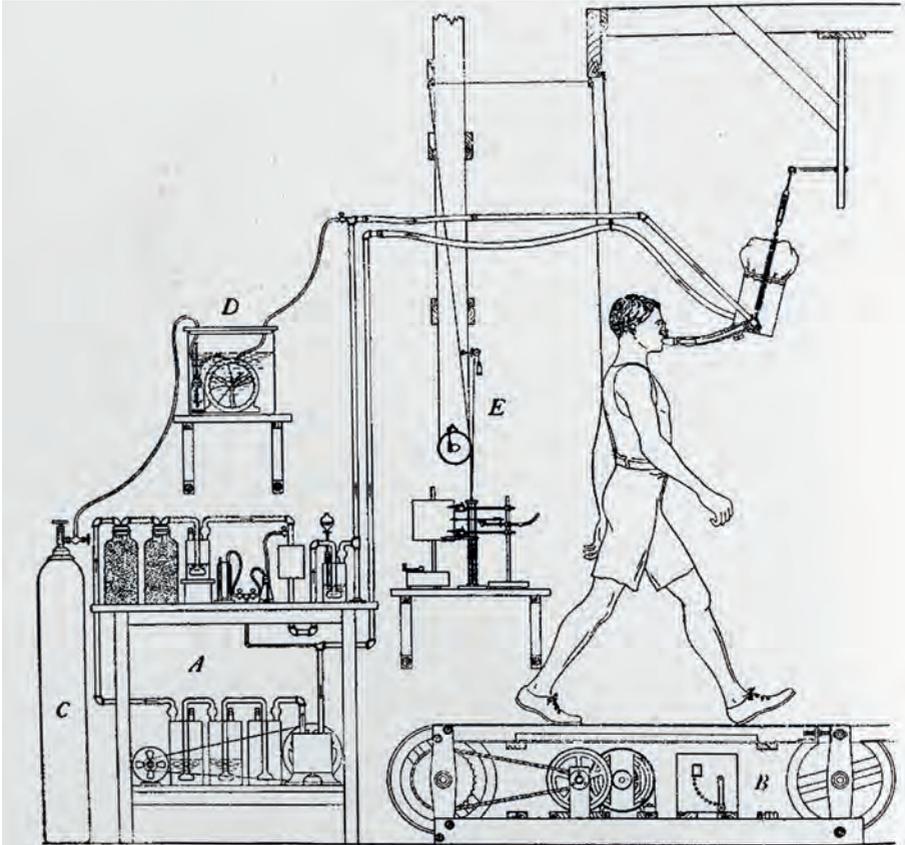
Die ephemeren Bars, die sich entlang der Uferpromenade angesiedelt haben, laden mit ihrer gemütlichen Strandatmosphäre und einer abwechslungsreichen Karte zum längeren Verweilen ein. Durch die unterschiedlichen Ambiente – von lässig bis chic – wird zusätzlich eine große Bandbreite an potenziellen Besuchern angesprochen. Die vorbeifahrenden Autos stören durch die herabgesetzte Ebene der Promenade kaum. Zudem erfüllt Musik – aus allen Richtungen kommend – den Raum und lässt den Verkehr ringsum vergessen. Mehrere Brücken verbinden die linke mit der rechten Kanalseite, welche problemlos an mehreren Stellen über Treppen erschlossen werden können.

Eine große Bandbreite an Events – vom Donaukanaltreiben über die Pride Beach bis hin zu diversen Konzerten und dem Salsa Picnic – sorgt für eine zusätzliche Aufwertung des gesamten Gebietes. Durch die zentrale Lage des Donaukanals, welcher direkt am Schwedenplatz angrenzt und durch mehrere U- und Straßenbahnen angebunden ist, stellt die Erschließung keine Probleme dar.

Der Donaukanal wurde im Rahmen des Stadtentwicklungsplans 2005 (STEP05) als eines der urbanen Zielgebiete definiert.

Seit Sommer 2018 zieren in Wien vereinzelt Sitzinseln die rechte Kanalseite der Donau





Das Schaubild zeigt eine Versuchsanordnung für Bewegungsexperimente: A = Sauerstoff-Absorptionsgerät, B = Laufband, C und D = Sauerstoffzufuhr, E = Schrittzähler.¹²

Der Mensch aber vergisst immer öfter, dass er gehen kann. Die natürlichste, die banalste und trivialste Art der Fortbewegung gerät langsam in Vergessenheit.

„Gehen ist die natürliche Erholung für jemanden, der seinen Verstand nicht völlig unterdrücken will, sondern es vorzieht, ihm freien Lauf zu lassen.“¹³ Dieser Meinung war der englische Philosoph Leslie Stephen (1832-1904). Wissenschaftlich bewiesen ist auch, dass das Gehen vor zahlreichen Erkrankungen wie Krebs oder Alzheimer schützt. Regelmäßiges Gehen wie etwa ein täglicher Abendspaziergang kann vor derart körperlichen und geistigen Erkrankungen vorbeugen.

Der moderne Mensch bewegt sich ununterbrochen fort. Aber er bewegt sich nicht selbst, sondern er lässt sich bewegen. Wir fahren in Autos, der Bahn, der U-Bahn, dem Flugzeug. Dies alles scheint völlig normal und legitim. Um ehrlich zu sein ist es auch normal. Die unseren Alltag beherrschende Hektik,

¹² vgl. Rudofsky S.98
¹³ ebd., S.99

die Schnelligkeit, die unser Leben erreicht hat setzt auch eine sich ständig verbessernde Fortbewegungsart voraus. Wer mit dem Auto unterwegs ist, beispielsweise um zur Arbeit zu kommen, findet sich täglich aufs Neue in „rush hours“ voller hupender und gestresster Leute wieder. Als vermeintliche Lösung dieses Problems werden weitere Highways und Straßen geplant. Die Folge jedoch, noch mehr Autos und folglich noch mehr Stau. Stau geht Hand in Hand mit Mobilität, wenn wir vom Automobil sprechen. Und dennoch suggeriert es uns die Illusion von Unabhängigkeit, Flexibilität und Schnelligkeit.

Gehen ist gesünder, erfrischend und nimmt, eingebettet in einem urbanen Feld, meist nicht viel mehr Zeit in Anspruch. Dies hat auch die kalifornische Stadt San Francisco begriffen, und hat nach viel Diskussion ein utopisch geglaubtes Projekt in die Tat umgesetzt.

Embarcadero Freeway, San Francisco - USA

Wenn man in San Francisco die Uferpromenade entlang spaziert, wird die dort aufkommende Atmosphäre von einem sich durchziehenden, fortwährenden Bild beherrscht. Die großzügigen Grünflächen harmonisieren nicht nur mit dem dahinterliegenden Blau des Wassers, sondern laden zum gemütlichen Verweilen ein. Täglich suchen tausende Einwohner den Pier auf, um dort während ihrer Mittagspause die frische Luft und die Sonne zu genießen. Auch unter Touristen ist der Ort, mit wunderbarem Blick auf die Golden Gate Bridge, durchwegs kein Geheimnis. Entlang des Ufers haben sich zahlreiche mobile Essensstände, Cafés und Bars angesiedelt, die durch ihren bunten Farben eine anziehende Atmosphäre schaffen.

Neben dem Pier 39, der, mit seinen verschiedenen Attraktionen wie Fahrgeschäften, Restaurants und Souvenirläden, wie eine verkleinerte Version eines Vergnügungsparks wirkt, findet man, etwas abgelegener entlang des Embarcadero auch große Grünanlagen, gesäumt von schattenspendenden Palmen. Dort trifft man auf Menschengruppen, die sich zum Federballspielen verabredet haben, auf Familien die den Ort als Picknick Möglichkeit nutzen, auf Straßenmusiker und Künstler jeder Art. Dabei könnte der Kontrast nicht eindeutiger sein: von dicht wimmelnden Menschenansammlungen, deren Gespräche mit lauter Musik überlagert werden, trifft man, einige Schritte abseits, auf Orte, wo Geräusche und Menschenmassen ihre totale Abstinenz zeigen. Abends verwandelt sich der Park in eine der beliebtesten Ausgehmeilen San Franciscos. Bar an Bar gereiht erstrahlen die Straßen in einem berausenden Flair. Die Verwandlung von einem



Embarcadero Freeway und Ferry Building
um 1960



Pier 39
San Francisco, USA

lauten, gefährlichen und stinkenden Highway hin zu einem Ort, an dem Fußgänger und Fahrradfahrer keine Angst vor den vorbeirasenden Autos haben müssen und sich frei entfalten können, ähnelt dem Märchen des Aschenputtels.

Bereits in den frühen 1980er Jahren kam in San Francisco der Plan auf, den „California 480 Highway“ abzureisen und stattdessen einen Park zu bauen. Erst knapp 11 Jahre später, 1991, wurde die zweigeschossige Autobahn, nach einem Erdbeben im Jahre 1989, abgerissen. Studien kamen zu dem Schluss, dass ein Umbau der Autobahn viel teurer sei als die Errichtung eines Parks. Entlang des Ufers entstand ein mehrere Kilometer langer Bereich aus Fußgänger- und Fahrradwegen.¹⁴

Der „Embarcadero Freeway“ in San Francisco war ursprünglich als Verbindung zwischen der Bay Bridge und der Golden Gate Bridge konzipiert, wurde aber nie fertiggestellt. Es gelang ihm nur, die Stadt von der Uferpromenade abzuschneiden und lange Rampen tief in das Stadtviertel zu führen. In den meistgenutzten Abschnitten erreichte der Verkehr auf dem Highway weit über 100.000 Fahrzeuge pro Tag. Die Schlacht um den Abriss des Embarcadero hatte bis zum Erdbeben von Loma Prieta 1989 gedauert.¹⁵

Nachdem das Erdbeben die Stadt irreparabel beschädigt hatte, kam es zu ersten Verkehrsbehinderungen, die jedoch nicht zu dauerhaften Verkehrsstörungen führten. Das innerstädtische Straßennetz war im Stande, einen großen Teil des Verkehrs aufzunehmen.

Die Meinung der Bewohner von San Francisco zur Neugestaltung des Freeways als Park verlagerte sich, als die Bewohner das Sanierungspotenzial und die Kostenvergleiche sahen. Die sich entwickelnden Kostenprognosen, die von 15 Millionen Dollar für die Verstärkung auf 69,5 Millionen Dollar für den Wiederaufbau der Autobahn kletterten, veränderten die Debatte zugunsten eines Boulevards, mit einem Endpreis von weniger als 50 Millionen Dollar.¹⁶

Der 2002 fertiggestellte Boulevard gilt in vielerlei Hinsicht als ein beeindruckender Erfolg. Von der ROMA Design Group als dynamischer Mehrzweckraum entworfen, enthält er zwei Straßenbahnlinien, drei Fahrspuren in jede Richtung und eine Straßenbahnlinie, die durch das Zentrum führt. Dies ermöglicht die Unterbringung des Autoverkehrs, bietet den Bewohnern jedoch auch andere Möglichkeiten als private Fahrzeuge.¹⁷

14 vgl. Vimeo San Francisco: Removal of the Embarcadero Freeway

15 vgl. CNU „San Francisco | Embarcadero Freeway“

16 ebd.

17 ebd.

Das Gebiet ist seit dem Abriss der Autobahn zum Leben erwacht. Mehr als 1km² Land entlang der Uferpromenade, die einst von der erhöhten Autobahn beherrscht wurde, wichen einem neuen öffentlichen Platz und einer Uferpromenade. Dichte kommerzielle Entwicklung säumt die Straßen, und Wohnungen und Arbeitsplätze erfuhren in der Gegend einen Anstieg um bis zu 51%. Hochkarätige Sanierungen wie die, des alten Ferry Buildings und des Pier 1, haben die Uferpromenade weiter verändert.



Renoviertes „Ferry Building“ und der neu geschaffene Boulevard

Heute ist das restaurierte Ferry Building ein belebter „Food Market“, der an Wochentagen von Touristen, Joggern und Geschäftsleuten bevölkert wird. Ebenso wurde das alte Industriegebiet des Südmarktes als dichtes, gemischt genutztes Quartier saniert. Eine allgemeine Verbesserung der innerstädtischen Verkehrslage sind deutlich zu erkennen und wurden in mehreren Studien hervorgehoben.¹⁸

Ein Bericht aus dem Jahr 2012 mit dem Titel „*The Life and Death of Urban Highways*“¹⁹ vom Institute for Transportation and Development Policy und dem EMBARQ, erzählt, was nach dem Erdbeben passiert ist, das die Autobahn unpassierbar gemacht hat.

„Es gab eine vorübergehende Zunahme der Verkehrsstaus. Bald darauf wechselten viele Fahrer auf öffentliche Verkehrsangebote, und das lokale Straßennetz nahm einen großen Teil des restlichen Verkehrs auf. Als die Skeptiker sahen, dass die Stadt ohne die Autobahn nicht blockiert wurde, war es einfacher, Unterstützung für den geplanten Boulevard zu bekommen.“

¹⁸ vgl. CNU „San Francisco | Embarcadero Freeway“
¹⁹ ebd.

Nur noch einige im Boden markierte Stellen an der Ferry Plaza, die die Umriss der Highwaypfähler zeigen, und vereinzelte „Gedenktafeln“²⁰ mit Bildern des Freeways, erinnern an das stinkende Monster. Viele Bewohner der jüngeren Generation wissen nicht einmal mehr von seiner ehemaligen Existenz. Die dort herrschende Idylle, die Ruhe des Boulevards sind aus der Stadt nicht mehr wegzudenken. Durch die Neugestaltung des Areals entstand neuer Lebensraum für die Stadtbewohner. Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Mütter mit ihren Kinderwägen, Fahrradfahrer und Inline-Skater haben diese Promenade schnell in Besitz genommen und dadurch zu einem pulsierenden Ort gemacht.

Der amerikanische Journalist Carl Nolte schrieb dazu: „Die Autobahn, die über dem Embarcadero mit der Anmut einer doppelstöckigen Gefängnismauer brütete, ist nun verschwunden. An ihrer Stelle sind Luft, Nebel, Oktober Sonnenlicht, Piers, Schiffe und die silberne Bay Bridge zu sehen.“²¹

„What spaces, what activities, what buildings form the creative center of human communication?“²²

Diese philosophische Frage, die sich der US-amerikanische Architekt und Städteplaner Louis Kahn (1901-1974) 1955 stellte, liegt den Gebäuden und Projekten zugrunde, für die der Architekt bekannt ist, einschließlich seiner Arbeiten über die Innenstadt von Philadelphia. Kahn hatte in den 1950er Jahren nur sehr wenige Bauprojekte, aber er war an der Spitze von Philadelphias immenser Stadterneuerungsinitiative.

Seine zahlreichen Studien, viele davon ohne Auftrag, konzentrieren sich auf den historischen Stadtteil Center City im Herzen von William Penn's berühmtem Rasterplan von 1682, einem der ersten amerikanischen Stadtpläne. Kahn glaubte, dass eine Zentralisierung von Gebäuden und Aktivitäten, unterstützt durch eine klare Ordnung von Straßen und Verkehr, der Schlüssel zum Erhalt eines sinnvollen bürgerlichen Lebens sei. Seine visionären Zeichnungen suggerieren eine glühende Überlegung über die typische Stadtplanung und das Streben nach einer utopischen, experimentellen modernen Stadt.²³

Er entwickelte, nach zahllosen intensiven Studien, unter anderem auch zum Thema Verkehr, 1952 einen Plan für die Stadt Philadelphia, USA, bei dem sein

20 vgl. Vimeo „San Francisco: Removal of the Embarcadero Freeway“

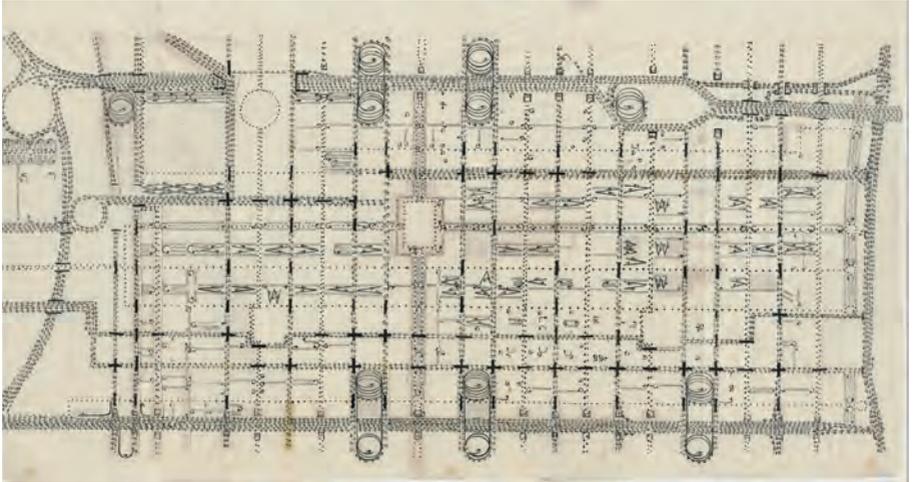
21 ebd.

22 vgl. moma „Louis Kahn + Philadelphia“

23 ebd.

Fokus auf dem Gehen in dem Stadtzentrum liegt. Das Automobil wird ganz aus der Stadt verbannt.

Seine Verkehrsstudie ist ein sehr sorgfältig ausgearbeiteter, konzeptioneller Plan für ein neues Verkehrsmuster in und um die Stadt, mit dem er, das uns umgebende Meer aus Asphalt zu thematisieren versucht. Kahns Verkehrsanalyse wurde 1968 im einflussreichen Team 10 Primer veröffentlicht.²⁴



Tinte, Graphit und geschnittene und geklebte Papiere auf Papier

Auf der Abbildung zu erkennen ist sein Versuch, das Wirrwarr des Verkehrs zu ordnen und in verschiedene Verkehrstempos zu gliedern. Kahn unterscheidet zwischen „stop-and-go“ Bewegungen von Trucks und Bussen (gepunktete Linie), dem schnellen Fluss von Fahrzeugen rund um die Peripherie (Pfeile), und den auf der Straße geparkten Autos (Spiralen).²⁵

Um seine Bewegungsstudie besser zu verstehen, muss man wissen, dass sich Kahn dabei auf eine geschichtliche Analogie stützt: für ihn erinnerte der Gürtel von Autobahnen und Parktürmen, die das Stadtzentrum umkreisen, metaphorisch an die Mauern und Türme, die die mittelalterlichen Städte Europas schützten. Kahn stellt den spezifischen Vergleich mit der mittelalterlichen Stadt Carcassonne in Südfrankreich her. So wie Carcassonne eine Stadt zur Verteidigung war, stellte er sich vor, dass sich das moderne Stadtzentrum gegen das Auto verteidigen musste. Sein Vorschlag beinhaltet ein System aus Viadukten für Menschen und Geschäfte sowie an der Stadtgrenze angelegte Parktürme für die aus der Stadt verbannten Autos. Schmale Straßen im Zentrum charakterisieren das Stadtbild und sollen so gestaltet werden, dass sie zu Gebäuden werden.²⁶

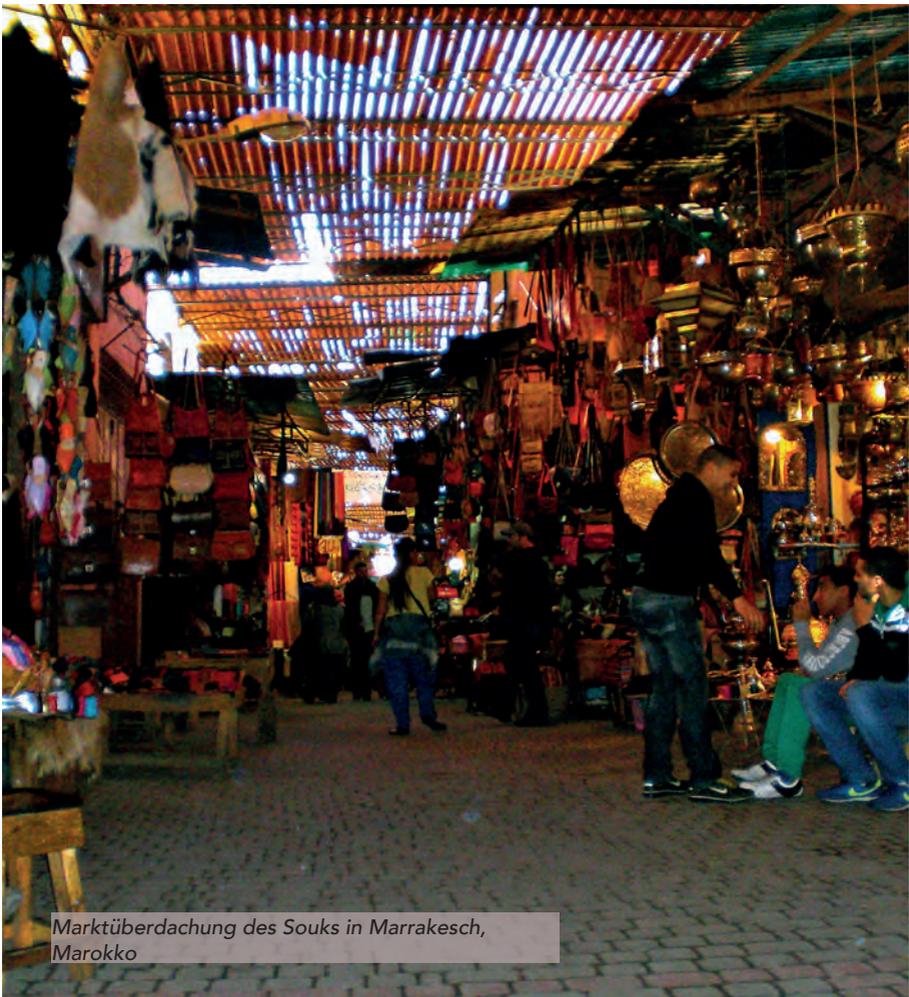
²⁴ vgl. moma „Louis Kahn + Philadelphia“

²⁵ ebd.

²⁶ ebd.

Was können wir also tun, um die Straßen attraktiver zu machen und zu beleben ohne dabei unnötig Platz zu brauchen?

Eine Straße bildet meist den Platz zwischen gebauter Umgebung aus. Links und rechts stehen Gebäude, welche die Straße säumen und sie eingrenzen. Straßen sind im Freien und somit Wind und Wetter ausgesetzt. Aber nicht bedingungslos. Mittels kleinen Inventionen können verschiedene Atmosphären geschaffen werden, neue Räume entstehen und der Mensch als Protagonist dadurch geschützt werden. Portiken verwandeln Straßen in Schutzräume vor Regenfällen und Schneestürmen. Überdachungen aus Stoffen und Ähnlichem machen unerträgliche Hitze erträglicher, weil sie Schatten spenden und Hitze absorbieren. Man flaniert drinnen, draußen oder irgendwo dazwischen. Eine klare Grenze zwischen Innen und Außen scheint aufgehoben. Ein neues Raumgefühl entsteht. Diese Art der flexiblen Überdachung finden wir mehrfach bei Märkten wieder. Ein Platz, eine Straße oder Gasse wird dadurch begrenzt und bewusst als Raum wahrgenommen.



Marktüberdachung des Souks in Marrakesch,
Marokko



Bunte Fähnchen schmücken die Straßen des kleinen Fischerstädtchens Saint-Jean-de-Luz in Frankreich



Membran Sonnensegel überzeugen durch ihre leichte Bauweise und Formenvielfalt und sind ideal beim Überspannen großer Räume. In der Carrer Santa Anna schützen sie die Fußgänger vor Sonne. L'Estartit, Fischerdorf an der Costa Brava, Spanien



ORDER
HERE

BAZAAR

STEP 1
LOOK UP

STEP 2
NO WAITING

STEP 3
CHECK OUT
OUR STORE

MADE
TO
ORDER

Besucher des „Bazars“ in Canggu, Bali werden durch ein Dach aus Grün von der herab knallenden Sonne verschont.



Über den Kanal gespannte Wäscheleinen sorgen für ein bunt farbiges Bild in Venedigs „Straßen“.



Die Straßen des südfranzösischen Städtchens Montpellier werden in den Sommermonaten mit bunten Stofftüchern geschmückt.



Eine Decke aus weißen Vögeln rahmt eine Gasse in Kubas Hauptstadt Havanna, und malt lustige Schatten auf die Straßenfläche.



Anfang August, zum jährlichen Festival „Festa Major“ wandeln sich die Straßen in Barcelonas Stadtviertel „Vila de Gràcia“ zu einem Kunstwerk. Aus recycelten Materialien wie Plastiktüten, farbigem Papier oder Plastikmüll werden Girlanden, Ornamente und Skulpturen gestaltet, welche die Straßen für einen Monat schmücken.



Eine Installation mit alten Lampenschirmen erhellte im Rahmen des „Paris Déco Off“ Festivals vom 18. bis 22. Januar 2018 die „Rue du Mail“ in Paris.



Jedes Jahr werden die zentralen Straßen der portugiesischen Stadt Agueda für ein paar Monate mit einer Kunstinstallation aus bunten Regenschirmen dekoriert. Dieser Straßenschmuck hat den positiven Nebeneffekt der Schattenspendung.



In den alten Steingassen des mittelalterlichen katalanischen Ortes Peratallada spenden mit dichtem Efeu bewachsene Wände und Arkaden Schatten, und sorgen für ein angenehmes Klima.

Ein andere Art von Straße kann durch Brücken gebildet werden. Zum Wasser hin begrenzt bilden sie einen Raum in sich. Der Ponte Vecchio, die älteste Brücke über den Fluss Arno in der italienischen Stadt Florenz, ist Brücke und Straße zugleich. Die ursprünglich aus Holz errichtete Brücke wurde 1333 durch ein Hochwasser zerstört. Nach einer zwölfjährigen Bauzeit wurde 1345 die neue, aus Stein gebaute Brücke, fertiggestellt. Diese gilt als eine der ältesten Segmentbogenbrücken der Welt. Ihr wohl charakteristischstes Element sind die lückenlos aneinandergereihten kleine Läden mit ihrem zur Brücke hin gerichteten Eingang. Nur in der Mitte der Brückenspanne haben Passanten Ausblick auf den Fluss.²⁷



Ponte Vecchio, Florenz

Brücken sind eine faszinierende Art, Raum zu erzeugen, wo es keinen gibt. Rudofsky fordert in seinem Buch „*Streets for People*“ die Fußgängerversion der Überführung; Übergänge für Menschen und nicht für Fahrzeuge. In dem Kapitel „*Brücken und erhöhte Straßen*“ finden wir Beispiele, wo erhöhte Straßen lange Streifen in die Umgebung schneiden, die in der Luft zu schweben scheinen, mit großzügigem Abstand zu den darunter liegenden Gebäuden und Straßen. Andere Überführungen ergeben gebündelte Kurzstrecken, die zwischen einem Konglomerat aus Häusern verkeilt sind. Durch dieses einfache „Hochheben“ der Straße erlangt man den Vorteil, dem Geräuschpegel und den Abgaswolken der Autos zu entkommen. Es entsteht ein geschützter, atmosphärischer Raum.

²⁷ vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Ponte_Vecchio

High Line, New York - USA

Ein Paradebeispiel für solch eine „schwebende“ Straße ist die High Line in New York, die in 9 Metern Höhe im Westen von Manhattan der Stadt ein neues Gesicht gibt.

„Welcome to the park that almost wasn’t“, so wirbt der Pocket Guide für die, der Stadt New York gehörenden, neu gewonnene Grünanlage im Westen von Manhattan. Der grüne Streifen schlängelt sich über knapp 2,33 Kilometer entlang des Ufers vom Hudson River. Ursprünglich als Gütertrasse geplant, später stillgelegt und von der Natur zurückgewonnen, wurde diese, zwischen den Jahren 2006 bis 2014, zu einer knapp 9 Meter über dem Erdboden schwebenden, öffentlichen Parkanlage umgestaltet.

Zwischen Mitte des 18. Jahrhunderts hin bis zum frühen 19. Jahrhundert schufen die Güterzüge auf den Stahlgleisen gefährliche Bedingungen für Fußgänger. Die 10th Avenue war als „Death Avenue“ bekannt. 1934, als Teil des West Side Improvement, wurde die High Line für Züge geöffnet. Knapp 30 Jahre später, um 1960 wurde ein Abschnitt der High Line, der von der Gansevoort St. bis zur Spring St. reichte, wegen geringer Nutzung abgerissen. Ein genereller Rückgang ihrer Nutzung in den 70er Jahren bis hin zu einer völligen Einstellung des Güterverkehrs 1980 war die Folge.²⁸

Im Jahre 1999, inspiriert durch die wilde Schönheit der Natur, die sich die High Line langsam zurückeroberte, gründeten Joshua David und Robert Hammond die Organisation „Friends of the High Line“. Ziel war der Schutz dieses Ortes sowie die Revitalisierung als öffentlicher Platz.

Zwischen 2002 und 2003 begann der Planungsrahmen für die Erhaltung und Wiederverwendung der High Line. „Friends of the High Line“ und die Stadt New York führten einen Prozess zur Auswahl eines Designteams durch. Das ausgewählte Team bestand aus James Corner Field Operations, einem Landschaftsarchitekturbüro, Diller Scofidio + Renfro, und Piet Oudolf - planting designer.

2009, nach einer 3-jährigen Bauzeit, wurde der erster Abschnitt der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Das Projekt High Line wurde als Beispiel für eine erfolgreiche industrielle Wiederverwendung gefeiert.²⁹

Heute steht die High Line, vor allem bei den New Yorker Bewohnern, für die neu gewonnene Lebensqualität. Nicht nur die Schaffung eines, der Öffentlichkeit zugänglichen Raumes in einem dicht besiedelten

²⁸ vgl. The High Line

²⁹ ebd.

urbanen Kontextes ist eine Sensation. Zwischen den Wolkenkratzern und Highways von New York entsteht ein neuer Lebensraum. Entlang der Grünanlage, die sich über eine Fläche von knapp 3,75km² erstreckt, sorgen verschiedene Highlights für Abwechslung. Zwischen mehrerlei Aussichtsplattformen, bei denen der Blick über das Hudson River, den 10th Avenue Square und die noch in ihrer ursprünglichen Form erhaltene „Northern Spur Preseve“ der Trasse schweifen kann, laden kleine, mobile Eis- und Essensstände sowie ein Café zum gemütlichen Verweilen ein. Durch die Mannigfaltigkeit der ehemaligen Trasse entstehen räumlich spannende Situationen. Teils nur so breit, dass gerade genug Platz zum Vorbeigehen bleibt, öffnet sich die Landschaft plötzlich und erzeugt eine weiträumige, offene Atmosphäre. Dieses Formenreichtum schafft einen faszinierenden Wechsel von Enge und Weitläufigkeit und bietet Platz für diverse Veranstaltungen und Feste. Über fünfhundert verschiedene Pflanzen- und Baumarten verteilen sich auf der großen Grünanlage, spenden Schatten und sorgen für Schutz vor Wind und Regen.



Die High Line im Jahr 1936 – Zugdurchquerung des Bell Laboratories Building



Die alten Wege der Schienenführung der High Line in New York City werden mittels bewusst designer Pflanzenbeete unterstrichen und sichtbar gemacht.

Die Umwandlung der einzelnen Abschnitte der High Line, von einer ehemaligen Eisenbahntrasse in eine öffentliche Landschaft, erforderte nicht nur jahrelange Planung, gemeinschaftlichen Einsatz und die Arbeit einiger der kompetentesten Designer der Stadt, sondern auch mehr als zwei Jahre Bauzeit pro Abschnitt.

Das Pflanzendesign der High Line wurde inspiriert von der wild wuchernden Pflanzenlandschaft, die in den 25 Jahren nach dem Stillstand der Züge, auf den nicht mehr genutzten Hochbahngleisen wuchs.

Der Schwerpunkt bei der Auswahl diverser Arten lag darauf, vor allem einheimische Stauden, Gräser, Sträucher und Bäume zu verwenden, die sich aufgrund ihrer Widerstandsfähigkeit, Nachhaltigkeit, Textur- und Farbvariation auszeichneten. Auch viele der ursprünglichen Arten, die auf dem Gleisbett der High Line wuchsen, wurden sorgfältig in die Landschaft des Parks integriert.



Das Gründachsystem der High Line mit Tröpfchenbewässerung ist so konzipiert, dass die Pflanzenbeete so viel Wasser wie möglich zurückhalten und die Pflanzen so viel Wasser wie möglich speichern können. Da viele der Pflanzen trockenresistent sind, benötigen sie wenig zusätzliche Bewässerung.

Wenn diese jedoch erforderlich ist, werden Pflanzen von Hand bewässert, um je nach Bedürfnisse der einzelnen Arten zu agieren und wassersparend zu handeln.

Die High Line ist von Natur aus eine grüne Struktur, welche ein Stück industrieller Infrastruktur als öffentliche Grünfläche nutzt. Ihre Landschaft funktioniert im Wesentlichen wie ein Gründach; poröse Wege enthalten offene Fugen, so, dass Wasser zwischen Brettern und den angrenzenden Pflanzenbeeten abfließen kann. Dadurch wird die Menge an Regenwasser, die vom Gelände in die Kanalisation fließt, reduziert.³⁰



Unterschiedliche Licht-, Schatten-, Expositions-, Wind- und Bodentiefenverhältnisse der High Line führten zu einer unglaublich komplexen Vielfalt an Wachstumsbedingungen, den „Mikroklimata“. Das Bepflanzungssystem spiegelt die natürlich wachsende Flora wieder - wo die High Line schmaler wird und von benachbarten Gebäuden geschützt ist, Wasser zurückgehalten wird, der Boden tiefer ist und die Vegetation dichter wird, wachsen heute mehrerer hoher Sträucher und Bäume. Dort, wo die Vegetation dem Wind des Hudson Rivers ausgesetzt ist, ist die Landschaft mit robusten, trockenheitsresistenten Gräsern und Wildblumen bedeckt.³¹

Die heutige Parklandschaft geht Hand in Hand mit dem ursprünglichen Mikroklima. Indem sich das Pflanzendesign auf natürlich entstandene

30 vgl. The High Line
31 ebd.

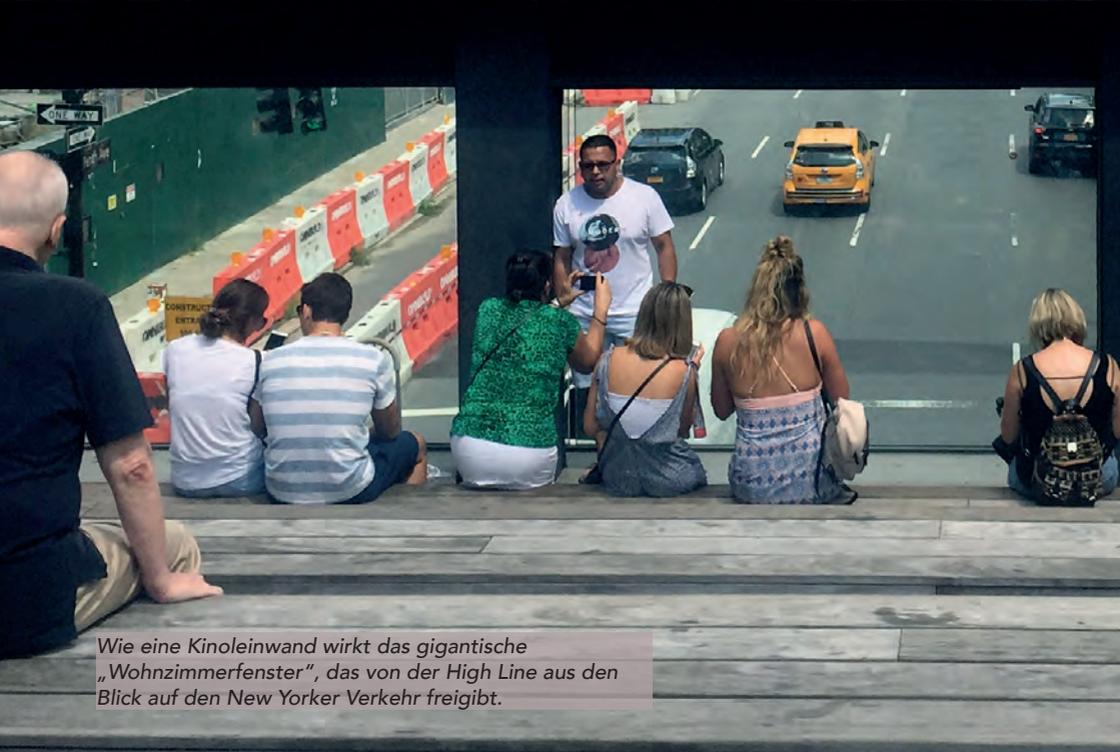
Pflanzenkulturen stützt, wird eine gut angepasste, standortspezifische Landschaft, die Wasser und andere Ressourcen einspart, welche für ihre Erhaltung benötigt werden, geschaffen.

„Wann immer möglich, beziehen wir Materialien aus einem Umkreis von 160 Kilometern. Fast die Hälfte der Pflanzen der High Line sind einheimische Arten, und viele wurden von einheimischen Züchtern produziert. Lokal angebaute Pflanzen sind besser geeignet, um in unserem Klima erfolgreich zu wachsen, was die Anzahl der Pflanzenausfälle und die Wiederbeschaffungskosten reduziert. Das Ökosystem der High Line bietet Nahrung und Schutz für eine Vielzahl von Wildtierarten, einschließlich einheimischer Bestäuber.“ so ein Mitglied der Organisation Friends of the High Line.

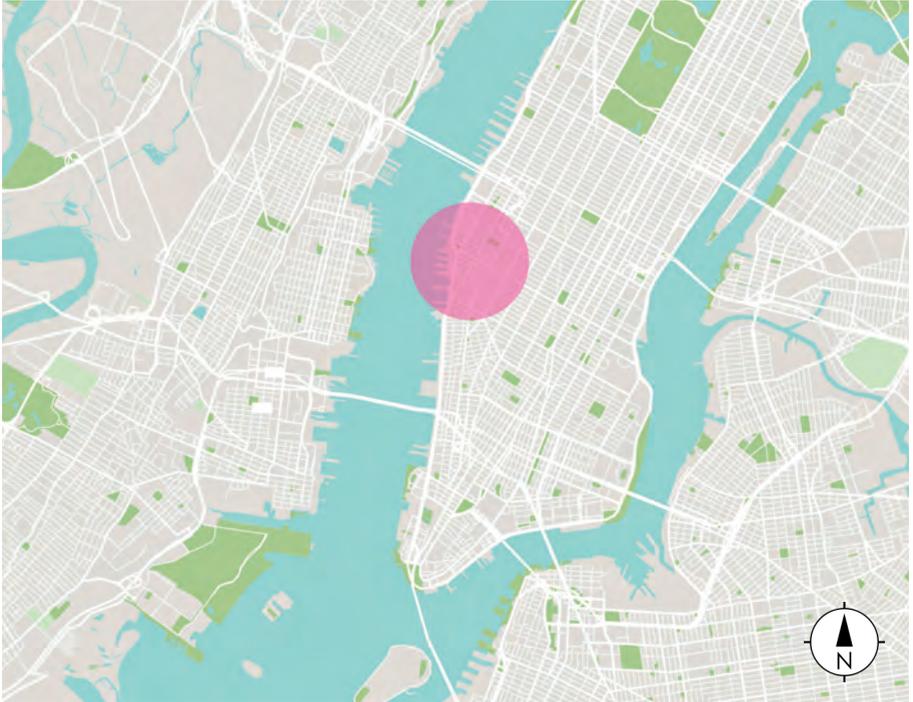
Die High Line verfügt über Kompostieranlagen vor Ort, die es ermöglichen, einen Großteil der Gartenabfälle zu Kompost zu verarbeiten. Das Kompostierungsprogramm trägt dazu bei, die Menge an kompostierbarem Material, das in den Abfallstrom gelangt, zu reduzieren und wertvolle Nährstoffe wieder in den Boden der High Line Gärten zurückzuführen, ohne dass kommerzieller Dünger hinzugefügt werden muss. Diese Methode ersetzt die Notwendigkeit, das Abfallmaterial außerhalb der Anlage zu transportieren, und reduziert dadurch den CO₂-Fußabdruck.³²



³² vgl. The High Line



Wie eine Kinoleinwand wirkt das gigantische „Wohnzimmerfenster“, das von der High Line aus den Blick auf den New Yorker Verkehr freigibt.

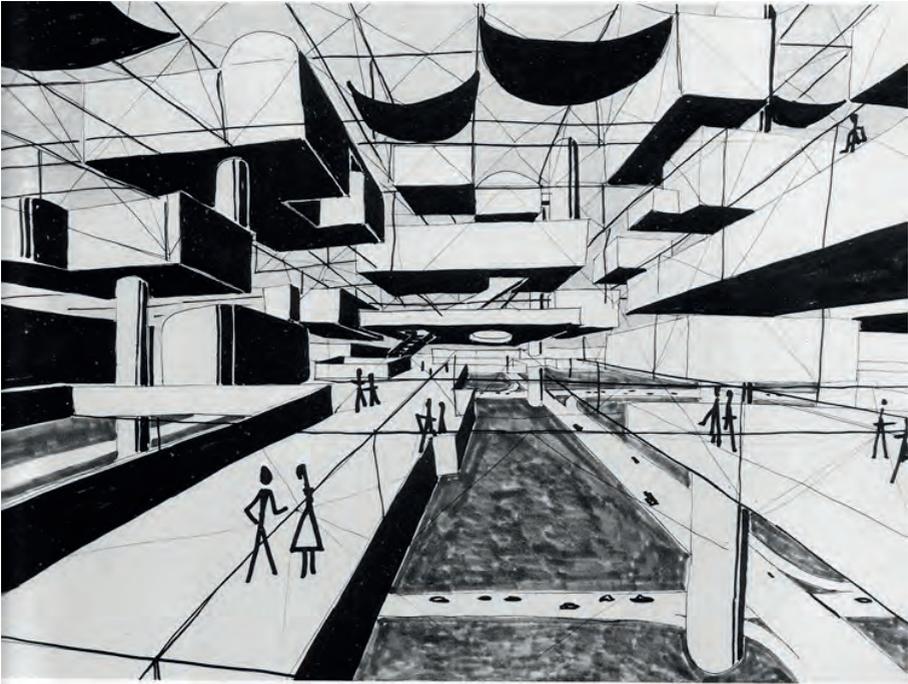


Entlang der High Line – das ganze Areal ist barrierefrei geplant und umgesetzt und ermöglicht an mehreren Bereichen ein Ein- und Ausgehen – sorgen diverse Attraktionen, Veranstaltungen und Infrastrukturen für Abwechslung. Die High Line ist ein beliebter Ort für künstlerische Performances, literarische Lesungen, „Design Tours“ durch die angrenzenden Viertel und „Circle Sing Shouts“, bei denen jeder eingeladen ist, mitzumachen. Verschiedenste ephemere und permanente Kunstinstallationen sind über die gesamte Länge verstreut. Ein großzügiges Restaurant lockt mit seinen kulinarischen Köstlichkeiten und mehrere schattige Sitzmöglichkeiten laden zum gemütlichen Verweilen und zum Bestaunen der atemberaubenden Kulisse ein. Eine Art überdimensionales „Wohnzimmerfenster“ gibt den Blick auf den rasenden New Yorker Verkehr frei.

Als Vorbild der Umnutzung diente das Projekt Coulée verte René-Dumont, ein knapp 4,5km langer Wanderweg im 12. Arrondissement von Paris. Bereits im Jahre 1988 geplant, galt es seinerzeit als revolutionäres Projekt hinsichtlich der Gestaltung des öffentlichen Stadtraumes. Auf der ehemaligen Bahntrasse, die als Verbindung zwischen dem Place de la Bastille und Varenne-Saint- Maur diente, sorgt eine Mischung aus wilder Vegetation und modernen Grünflächen für eine besondere Atmosphäre.³³

33 vgl. Parisinfo „Coulée verte René-Dumont“

Der Mensch liebt sein Auto, vor allem bei den Amerikanern gilt das Auto als wichtiges Statussymbol. Es steht für harte Arbeit und für Wohlstand. Metaphorisch kann diese Art von Straße wie eine Pyramide verstanden werden, an deren Spitze der Mensch steht, darunter erst das Auto.



Yona Friedmans „Spatial City“

*„Um dem Stadtbewohner das Vorrecht der Bewegungsfreiheit zu Fuß zu erhalten, hebt der französische Architekt Yona Friedman (*1923) die Stadt sozusagen an ihren eigenen Stiefelschlaufen empor. Die ebenerdige Fläche bleibt dem Straßenverkehr vorbehalten.“³⁴*

Es handelt sich dabei nicht um erhöhte und arkadenförmige Gänge, die eine neue Ebene für die Menschen schaffen, sondern um eine Schritt für Schritt Abgabe der Bodenfläche an die Autos.

Dieser teils futuristische Ansatz ist durchaus als mögliche Lösung in Erwägung zu ziehen. Vereinfachte Möglichkeiten einer zeitweiligen Verschiebung des Charakters der Straße, von einem verpesteten Asphaltmeer hin zum Lebensraum, zeigen die nachfolgenden Beispiele. Sie machen sichtbar, wie Straßenräume – von kleinen Straßen innerhalb eines Dorfes bis hin zu Superhighways, die verschiedene Metropolen miteinander verbinden – durch eine ephemere Umnutzung ihren entsprechenden Charakter als Transitraum verlieren und sich von einem ursprünglich als Nicht-Ort konzipierten Raum hin zu einem Ort wandeln.

³⁴ vgl. Rudofsky S.191 (The New York Public Library)

Diese Umnutzung findet in den angeführten Beispielen in Form eines Marktes statt. Durch mobile Stände entstehen ephemere räumliche Strukturen die Kommunikation und Handel zwischen den Besuchern ermöglichen. Dabei formen die vorhandenen Infrastrukturen die Rahmenbedingungen der Märkte aus. Motorräder werden wegen der teils engen Straßen zu ephemeren Marktständen umgeformt und die Fläche des Highways bietet etwa dem darunterliegenden Markt Schutz vor Wind und Wetter.

Iftar Market, Kampung Jawa, Jalan Ahmad Yani, Denpasar, Bali

1.600 Kunden
Fläche: 12.000m²
Dauer: während des Ramadan täglich von 15h bis 18.30h
Besucherzahl: 500 Personen/h

„Der Monat besteht aus 29 Tagen. Fastet erst, wenn ihr sie, die Mondsichel – hilal, seht, und brecht das Fasten erst, wenn ihr sie wieder seht. Und wenn der Himmel über euch bedeckt ist, so bestimmt ihn / Var. vervollständigt die Zahl der Scha’ban-Tage/ auf 30 Tage.“

– Hadith Abu Dawud, Buch 13, Nr. 2312; al-Bukhari, Buch 31, Nr. 130-131.³⁵



³⁵ vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Ramadan>

Kampung Jawa ist ein muslimisches Dorf, das sich auf der indonesischen Insel Bali befindet. Während des Ramadan, Fastenmonat der Muslime und neunter Monat des islamischen Mondkalenders, finden sich dort Muslime aus ganz Bali am abendlichen Iftar Market wieder, um dort ihr Essen zu kaufen. Die Straßen sind voll mit kleinen Ständen und mobilen Küchen. Teilweise werden sogar ihre Motorräder kurzerhand zu Essensständen umfunktioniert. Voll beladen gliedern sie sich in die Masse von Ständen ein. Die Straßen florieren, überall sind Menschen und Motorräder, ohne diese auf Bali nichts funktioniert. Ein gegenwärtiges Bild der ständigen Bewegung beherrscht dort das öffentliche Leben. Grundsätzlich wird auf Bali die Straße nicht nur als Mittel zur Fortbewegung, sondern hauptsächlich auch als Lebensraum gesehen. Straßen dienen dort als Erweiterung des Hauses und übernehmen die Funktion des Wohnzimmers. Häuser sind meist sehr klein und nur mit dem Notwendigsten ausgestattet. Es kommt nicht selten vor, dass gleich mehrere Generationen auf engem Raum zusammenleben. Größtenteils ist es bei den Balinesen üblich, dass nicht zuhause gekocht wird. Einerseits, weil die meisten Bewohner nicht über die notwendigen Mittel verfügen, und andererseits um dadurch die regionale Wirtschaft zu unterstützen. Straßen sind dort Raum für vieles: es wird gemeinsam gegessen, Kinder laufen herum und spielen, ältere Menschen sitzen auf ihren Motorrädern oder auf dem Gehsteig und unterhalten sich. Ein Eindruck des engen Zusammenlebens und des Zusammenhalts entsteht. Türen stehen immer offen, Leute laufen rein und raus; manche kennt man, andere nicht - das ist hier normal. Unter den muslimischen Balinesen als beliebtester Iftar Market bekannt, zieht er, während des Ramadan, abendlich eine große Anzahl von Besuchern an. Die Menschen nehmen die lange Fahrt durch die meist stark frequentierten Straßen, für die dort wartenden Köstlichkeiten gerne in Kauf.



Lage des Marktes, Nähe der Hauptstadt Denpasar



Zum Marktstand umfunktionierte Motorräder sind auf dem Iftar Market in Kampung Jawa, Bali kein seltener Anblick.

Frauen bereiten tagsüber alles vor und bauen täglich, kurz vor Marktbeginn ihre Stände auf. Dabei gelten keine Regeln. Es gibt keine Zeitbegrenzung bezüglich Anfang und End des Verkaufes. Jeder bleibt so lange, wie der Vorrat reicht, oder bis der eigene Hunger einen überwältigt. Mobile Grillstände und Küchen ermöglichen eine frische Zubereitung der Ware direkt vor Ort.

Die Atmosphäre ist ausgelassen und freundlich. Es wird gefeilscht, geredet und gelacht. Bei Touristen jedoch kann leicht ein Gefühl der Hektik auftreten, da man zwischen der Überfülle an Essen, dem Strom der zirkulierenden Menschenmassen und vorbeifahrenden Fahrzeugen leicht überfordert werden kann. Deshalb trifft man dort auch vorwiegend nur auf Lokale; auch weil der Markt einen religiösen Hintergrund hat und man außer Essen nichts erstein kann. Damit die engen Straßen des Dorfes nicht in einem totalen Chaos verschwinden, sorgen Polizisten für die notwendige Ordnung. Besucher, die von weiter weg mit ihrem Motorrad ankommen, werden auf freie Parkmöglichkeiten entlang der Straße verwiesen. Dies ist eher ein Akt, der aus dem Moment heraus entsteht und als selbstorganisierend beschrieben werden kann; dort wo ein freier Platz ist, wird das Motorrad abgestellt. Kaum wieder frei geworden, wird der zurückgewonnene Platz sofort wieder besetzt; durch ein nächstes Gefährt oder als Sitzmöglichkeit um dort sein Iftar Essen zu genießen.

Guangshen Superhighway Market, Dongguan, China

11.000 Kunden
Fläche: 20.000m²
Dauer: 8h täglich, seit 1997
Besucherszahl: 1.300 Personen/h



Das produzierende Hinterland für Hongkong am Perlflossdelta der Südküste Chinas ist dabei, sich zur Metropole zu wandeln.

In der dicht besiedelten Region Dongguan in China formt der Guangshen Express Highway, der sich über 120 Kilometer zwischen den beiden Megastädte Shenzhen und Guangzhou aufspannt, eine Verbindung der umliegenden Großstädte aus. Dieser schneidet sich wie eine Schneise durch das urbane Gebilde aus Fabriken und Wohnbauten.

Der massive öffentliche Raum, der sich unter dieser Megastruktur bildet, wurde von Arbeitern organisiert und gestaltet. Gelegen in Songgan, Hälfte der Entfernung zwischen Shenzhen und Guangzhou, dient der Highway, ähnlich wie ein Zoning Law, als Dach des Marktes, dessen Grenzen einen Innenraum erzeugen. Der Markt gliedert sich in zwei separate Bereiche auf, in denen zum einen Konsumgüter und zum anderen Lebensmittel verkauft werden. Eine elektrische Stromversorgung gelingt durch das Anzapfen der umliegenden Strommasten.

Die am Markt beschäftigten Arbeiter nutzen die Möglichkeit des in Kontakt Kommens mit anderen, um neue soziale Netzwerke aufzubauen und bereits bestehende zu pflegen. Es entsteht ein multifunktionaler Ort, an dem Ware verkauft, Dienstleistungen angeboten, zusammen gegessen und getrunken wird. Wie in einem kleinen Straßencafé kann dort Essen bestellt werden, welches gemütlich im Sitzen konsumiert werden kann. Zusätzlich kann man sich nebenbei eine DVD anschauen und etwas verweilen. Zum sich dort täglich abspielenden Szenario gehört eine Sitzinsel aus Stühlen, die als Unterhaltungsspot fungiert. Ein pulsierender Ort, der sowohl die nationale Wirtschaft als auch das soziale Leben stärkt, legt sich auffällig in den Schatten des Highways.



Eine strategische Annäherung und die Politik des laissez-faire, die durch die PRD Kommunalverwaltung angeordnet ist, gekoppelt mit der subtilen Implementierung von Planern, Architekten und Entwicklern, sind die dort vorherrschende Form der Planung. Als Folge daraus hat sich das Gebiet zu einer einzelnen urbanen Gesamtheit kristallisiert, die auf der opportunistischen Adoption einer Transportinfrastruktur gestützt ist, welche mit privaten Geldern und den hohen Gebühren realisiert wurde. Die Autobahn von Guangzhou, exklusives Eigentum von Hopewell Holdings von Gordon Wu, ist Hauptvektor dieser Entwicklung. Unter dem Highway schlägt ein neues Leben seine Wurzeln. Jeder diese Orte des Austausches entspringt einem Nichtvorhandensein der Ordnung im Bereich Geographie und Geschichte, ist im Bezug auf Distanz und Verbindung zu weiteren Orten jedoch genau lokalisierbar. Hinsichtlich dessen wird an einer aufstrebenden Entwicklung festgehalten, welche eine Maximierung der Möglichkeiten zwischen all diesen Orten beabsichtigt. Transportterminals sind ein bemerkenswertes Beispiel für die Realisierung des neuen Systems, bei welchem die Funktion der Verbindung und des Austausches der Massen neue Arten wie gewerbliche Aktivitäten, Freizeitaktivitäten und Wohngebiete inkludiert und hervorbringt. Zugänglichkeit wird innerhalb dieser Konfiguration zum taktgebenden Indikator von Mobilität und Fluidität urbaner Expansion. Diese Art der Entwicklung sorgt für die notwendige Dynamik eines gesunden, erfolgreichen Zentrums, das im Stande ist, Einfluss auf das umliegende Gebiet auszuwirken. Genaue Daten und Dokumentationen zu der Entwicklung des Marktes werden von dem in Hongkong ansässigen Atelier Map Office erarbeitet.³⁶

„Robabecchia“ – Venedig Biennale 2018

Auch die diesjährige Architekturbiennale in Venedig 2018 dreht sich um das Thema „FREESPACE“. Die beiden irischen Architektinnen Yvonne Farrell und Shelley McNamara von Grafton Architects wollen den Fokus auf das Wort „Raum“ legen. Sie sind der Meinung, dass es in der Architektur nicht prinzipiell um Gebäude geht. „Freespace“-Freiraum konzentriert sich auf einen Bereich, der oft nicht in die Zuständigkeit der Architekten fällt und somit meist außer Acht gelassen wird. Im Manifest der Biennale schreiben die beiden Direktorinnen: *„FREESPACE can be a space of opportunity, a democratic space, un-programmed and free for uses not yet conceived. There is an exchange that happens between people and buildings, even if not*

36 vgl. Mehrotra „Does Performance Matter?“ 2018

*intended or designed, so buildings themselves find ways of sharing and engaging with people over time, long after the architect has left the scene. Architecture has an active as well as a passive life.*³⁷

Robabecchia – abgeleitet vom italienischen „roba vecchia“, was so viel bedeutet wie „altes Zeug“ – ist der Versuch der drei Architekten Oslam El Mashtooly, Mouaz Abouzaid und Christiano Luchetti, das „Straßen-Markt-Leben“ in Kairo in einen Raum zu bringen. Tausende informelle Händler nutzen kleinste Freiräume zwischen parkenden Autos, Gehsteigen, Straßen und Plätzen, um dort das zu verkaufen, was sie an Brauchbarem aus den Abfallbergen auf Kairos Straßen herausgefischt haben. *„Die heutige globale Gesellschaft konzentriert sich vor allem auf Wachstum, das vom Konsum gesteuert wird. So gesehen ist die ‚Robabecchia‘ revolutionär, denn sie beruht auf Recycling. Der systematische Wieder-Gebrauch entsorgter Objekte kann als Teil eines nachhaltigen Zukunftsszenario betrachtet werden. Die flexible, angepasste und ständig wechselnde Infrastruktur der ‚Robabecchia‘ reizt das Potenzial des ‚free Space‘ maximal aus.“*³⁸ Diese Art des Handels beruht auf dem Prinzip des Sammeln, Upcyclen und Feilbieten von Gegenständen, die eigentlich schon entsorgt waren. Diese Art des freien, meist illegalen Marktes fordert auf, das Konzept des „free space“ im dichten morphologischen und sozialen Gefüge von Megametropolen wie Kairo neu zu denken.



Ägyptischer Pavillon der Architekten Oslam El Mashtooly, Mouaz Abouzaid und Christiano Luchetti.
16. Internationale Architekturbiennale in Venedig

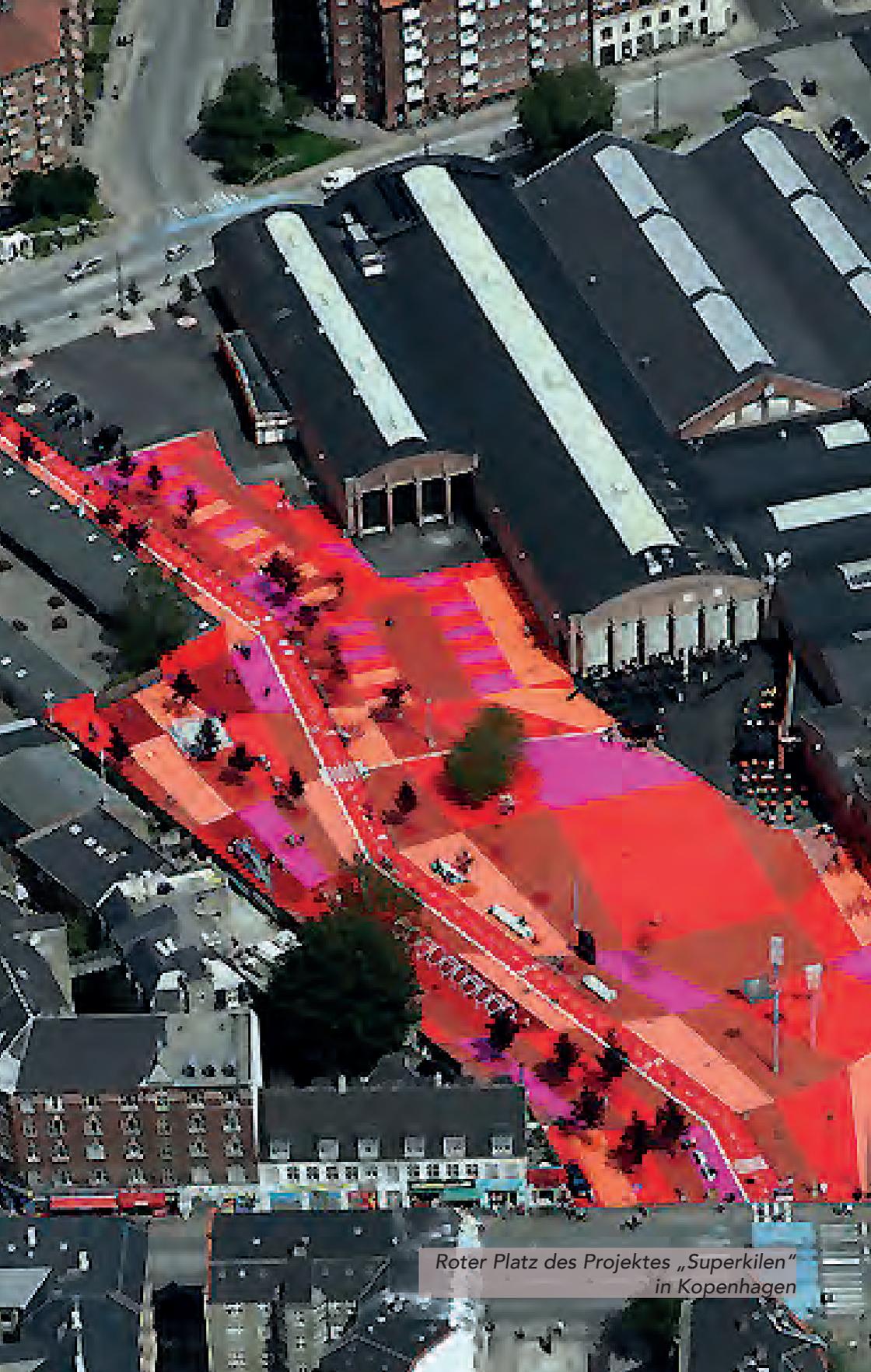
37 vgl. architektur.aktuell „Freespace“ S.107
38 ebd., S.90

Diese Beispiele zeigen auf unvergleichliche Art und Weise, wie ephemere Umnutzung bestimmter Gebiete Nachbarschaften revitalisieren und aufwerten kann. Oder wie deren Rahmenbedingungen zur Entstehung eines neuen Milieus beitragen können. Sie verdeutlichen auch, dass erfolgreiche Interaktion überall dort passiert, wo sich Menschen treffen. Davon unabhängig zu sein scheint die vorgegebene Gestaltung des Ortes. Architekten, Urbanisten Raum und Landschaftsplaner gehen überwiegend von einem „absoluten Ort“ aus. Von einem Ort, der eingebettet in modernstem Design, bis zuletzt durchgeplant sein muss. Durch dieses irr tümliche Bewusstsein, für ein funktionierendes öffentliches Leben, werden die Straßen und Plätze unserer Städte zu sterilen Räumen, zu museumsähnlichen Ausstellungsstücken, mit deren Vollkommenheit sich die Planer rühmen. Und dabei sind es letztlich die Menschen, die diesen Orten eine bestimmte Atmosphäre verleihen und sie beleben; dadurch funktionieren sie erst.

Der Rote Platz des „Superkilen“ – ein 2012 vom dänischen Architekturbüro „BIG“ und dem Künstlerkollektiv „Superflex“ in Kopenhagen realisiertes Projekt zur Aufwertung des sozial schwachen Arbeiterviertels Nørrebro – ist der gebaute Beweis dafür, wie wichtig das Zusammenspiel von Mensch und Architektur ist, damit ein Entwurf auch in der Realität funktioniert. Bei der Konzeptfindung des Projekts befasste man sich mit allen Themen, die für einen qualitativ hochwertigen öffentlichen Raum entscheidend sind. Der Prozess aber begann unter einer falschen Annahme. Durch die Platzierung einzelner Artefakte, die die Nationalitäten der lokalen Bevölkerung repräsentieren, ging man davon aus, dass somit ein Ort für alle erzeugt werden kann. Solch eine Annahme, Aneignung finde automatisch statt, wenn die Öffentlichkeit im Designprozess integriert ist, ist weit verbreitet. Sie ignoriert jedoch den Aspekt, dass Menschen erst durch langfristiges Engagement dazu angeregt werden, Verantwortung zu übernehmen und Akteure ihrer eigenen Gemeinschaft zu werden. Der Großteil der Bürger sieht den Roten Platz eher als Transitzone statt als Kommunikationstreffpunkt und das obwohl sie in den Planungsprozess durch Partizipation integriert waren – das ergibt eine langjährige Analyse von Studenten der Danish Institute for Study Abroad.³⁹

Im Laufe des Entwurfs- und Entwicklungsprozesses wurden die Bürger gebeten, Artefakte aus ihren Herkunftsländern für den neuen Stadtplatz vorzuschlagen; in der endgültigen Realisierung blieben sie jedoch nur Nebendarsteller. Eine ganzheitliche Planung mit Co-Creation und Prototypen wäre ein Mittel gewesen, um die Akzeptanz für den Platz zu erhöhen. Die Forschungsgruppe Leading Cities definiert Co-Creation in der Stadtentwicklung als *„den aktiven Ideens- und Informationsfluss zwischen fünf Sektoren: Regierung, Wirtschaft, Wissenschaft, Non-Profit-Organisationen und Bürgern, die Teilhabe, Engagement und Entwicklung fördert.“*⁴⁰

39 vgl. Hermansen / Schuff „Co-Creation statt Partizipation“ 2016
40 ebd.



*Roter Platz des Projektes „Superkilen“
in Kopenhagen*

4.4) Der „Wiener Würfel“ und seine Zukunft



Kärntner Straße um 1932

Wiens Straßen waren zu dieser Zeit größtenteils mit dem Wiener Würfel – einem massiven Granitquader – bepflastert.



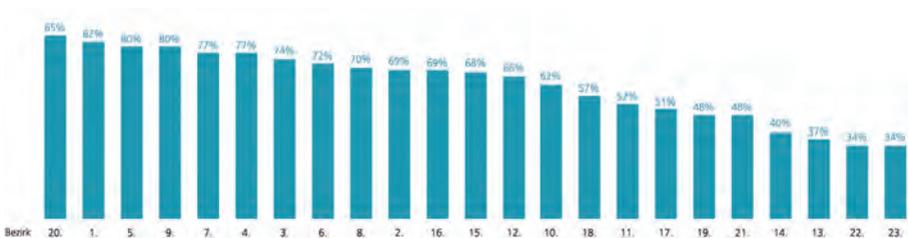
Einen seltenen Anblick bietet die 20er Zone in der Wehrgasse im 5. Wiener Bezirk

„Die Straßen Wiens sind mit Kultur gepflastert, die Straßen anderer Städte mit Asphalt.“¹ Karl Kraus

Wien verfolgt mit dem Stadtentwicklungsplan „Step 2025“ große Ziele. Im Jahr 2025 sollen die Wiener 80% der Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, auf dem Rad oder zu Fuß zurücklegen. 20% würden dann nur noch auf den motorisierten Individualverkehr entfallen; heute sind es noch 27%. Um genannte Ziele zu erreichen sollen unter anderem Öffis und Radwege ausgebaut sowie Gehsteige breiter gemacht werden. Auch die Reduzierung von Parkspuren stellt Rüdiger Maresch, österreichischer Politiker und Mitglied der Partei „Die Grünen“ in Aussicht. Die Autos sollen stattdessen in Garagen parken. Eines der Vorbilder bei der Umsetzung der genannten Pläne ist die Stadt Paris, die viele Parkspuren durch breitere Gehsteige und Kaffeehäuser ersetzt hat und dadurch die Straßen der Stadt belebt.²

Zu Wiens Gründerzeiten galten für die Dimensionierung der Straßen folgende Baubestimmungen:³

- ab 1830 fünf Klaftern (9,15m)
- um 1848 acht Klafter (14,63m)
- ab 1870 16m bzw. 12m
- die durchschnittliche Gehsteigbreite beträgt zwischen 1,70m bis 2,30m



Anteil der Gehsteig-Länge mit über 2 Meter

Es wird deutlich, dass die Straßenfläche zum Großteil dem Verkehr – fahrende Autos auf der Fahrbahn und parkende Autos entlang der sonst schon schmal bemessenen Gehsteige – vorbehalten ist. Diese „engen Gehweg Situationen“⁴ bringen den Fußgänger dazu, seinen Schritt zu beschleunigen um sein Ziel möglichst schnell zu erreichen um dadurch die als unangenehm empfundene Transitzone verlassen zu können. Voraussetzung, um sich auf der Straße in angenehmer Distanz zu begegnen oder sich in Gruppen

1 vgl. Kraus

2 vgl. Wiener Zeitung „Die große Neuordnung auf der Straße“ 2015

3 vgl. Psenner „Integrative Diversität zu ebener Erd’?“ S.200

4 ebd., S.200 f.

aufhalten zu können, ist eine geeignete Gehsteigbreite. Dadurch wird das „social gathering“⁵ erst möglich, welches dazu führt, dass öffentlicher Raum vorteilhaft wahrgenommen werden kann.

Bernard Rudofsky schreibt in seinem Buch „*Straßen für Menschen*“ über die Wiederentdeckung des Gehsteiges im 19. Jahrhundert. Er beschreibt ihn als eine „Zone zweifelhafter Sicherheit, eingezwängt zwischen Gebäuden auf der einen Seite und der lebensbedrohlichen Fahrstraße auf der anderen. Der moderne Stadtbewohner nimmt dies alles als selbstverständlich hin. Er fühlt sich nicht erniedrigt, entlang dieses engen Pfades Spießruten laufen zu müssen, da ihm keine Alternative bleibt.“⁶

Doch es schien nicht immer so gewesen zu sein. Bevor die Straße zu einer exklusiven Verkehrs- und Parkfläche wurde, diente sie einer Reihe anderer Zwecke. Von wirtschaftlichen Aspekten wie Handel, Verkauf oder Warentransport bis hin zu kulturellen Veranstaltungen, privater Selbstdarstellung und jeglichen Erscheinungsformen des öffentlichen Lebens.⁷ Der Komfort der Fußgänger schien zu Gründerzeiten Wiens noch Mittelpunkt von Planung und Gesetzgebung zu sein. Bis 1931 war auf den Straßen Wiens – laut § 18 – nächtliches Parken verboten. Die Einführung der „nationalsozialistischen Straßenverkehrsordnung“⁸ 1938 führte zu einer drastischen Verlagerung hinsichtlich der Hierarchisierung der Rechte der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. „Parkieren im Straßenraum war nun (mit Einschränkungen) generell erlaubt. Diese Billigung der Privat-Nutzung von öffentlichem Raum (Abstellen von privatem Gut) hat sich bis heute in relativ unveränderter Form gehalten.“ Die goldenen Zeiten der Fußgänger schienen von da an zur Geschichte zu zählen. Straßen veränderten sich nicht nur in ihrer Nutzung, sondern auch in ihrer Beschaffenheit.

Der „Wiener Würfel“ mutierte langsam zu einem Meer aus Asphalt. Ab 1826 wurden Wiens Straßen mit würfelförmig behauenen Granitsteinen – meist aus der Umgebung von Mauthausen, eine Marktgemeinde nahe Linz – bepflastert; die Fugen wurden mit Sand ausgefüllt. Dieses Pflaster, auch „Wiener Würfel“ genannt (mit seiner genormten Kantenlänge von 18,4 x 18,4 x 18,4), machte Wien in Europa berühmt. Mitte des 19. Jahrhunderts begannen erste Versuche mit Asphaltbelägen – ab 1872 in größerem Umfang verwendet – die sich in der Folge rasch durchsetzten. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden jene Straßen, die noch nicht gepflastert waren, staubfrei gemacht; die meisten Straßen erhielten im Zuge dessen einen Oberflächenschutz durch Teerung oder Bitumierung.⁹ Doch eine Initiative, die ursprünglich der Sauberkeit auf

5 Der Begriff social gathering verweist auf Jane Jacobs Werk „The Death and Life of Great American Cities“

6 vgl. Rudofsky S.273

7 vgl. Psenner „Street Life!“ S.580 f.

8 vgl. Psenner „Historischer Überblick über die Entwicklung der Straße und des öffentlichen Raums.“ S.117 f.

9 vgl. Stadt Wien „Straßenpflasterung“ Stand 19. Juli 2018



Traditionelle Pflasterung der Straße mit dem „Wiener Würfel“ in der Schlossgasse im 5. Bezirk

Straßen dienen, eine bessere „Befahrbarkeit“ für Fahrzeuge garantieren und dadurch vor dem Lärm der darüber ratternden Automobile schützen sollte, erwies sich Jahrzehnte später als fatal.

Die Beschaffenheit der Straßen ist ein Hauptverursacher des sogenannten „Mikro- bzw. Kleinklimas“¹⁰. Dieses definiert zum einen die klimatischen Bedingungen in Bodennähe – bis hin zu einer Höhe von etwa zwei Metern – und zum anderen das Klima, welches in einem kleinen, genau definierten Bereich vorherrscht. Laut einer Studie der TU Wien ist es Mitverursacher für Hitzeinseln in Städten. *„Eine entscheidende Ursache für die starke Überwärmung der Stadtstrukturen ist die massive Umwandlung natürlicher Oberflächen in künstliche Oberflächen mit ungünstigeren thermischen Eigenschaften und zudem eine starke Vergrößerung der städtischen Gesamtoberfläche durch die Menge an vertikalen Flächen. Die Bodenoberfläche wird durch Strahlung erwärmt und gibt diese Wärme dann sowohl an die Luft als auch an den Boden weiter.“*¹¹

Die Tatsache, dass die mit schwarzem Asphalt geteerten Straßen zur städtischen Erwärmung führen, ist nicht von der Hand zu weisen. Ereignisse, wie sie sich beispielsweise im Sommer 2017 auf den Straßen von Los Angeles (USA) abspielten, dienen als lebendiger Beweis dafür. Die Hitze in der Innenstadt L. A.'s ist zu einem massiven Problem geworden. Die Stadt ergriff eine Maßnahme, die das ganze Stadtbild verändert. Einige Straßen wurden mit einem hellen, kühlenden Straßenbelag asphaltiert.

„Coolseal“¹² heißt die Spezialfarbe, die den Asphalt um bis zu sieben Grad kühlen kann. Als positiver Nebeneffekt soll der kühlere Asphalt auch bezwecken, dass die Menschen ihre Klimaanlage an den heißen Tagen nicht mehr so aufdrehen müssen. Das trägt zum Schutz der Erderwärmung bei und bewahrt die Einwohner vor unbezahlbaren Stromkosten. Doch allein das als Veränderung reicht nicht aus, um den Anstieg des Stadtklimas zu reduzieren. Additional soll die Bepflanzung durch Bäume und die Schaffung von Grünflächen dabei helfen, dieses Ziel zu erreichen. Der zusätzliche Schattenwurf und die verbesserte Luftqualität tragen zu einem angenehmeren Klima in der Stadt bei.

Auch in Wien wird das städtische Straßenbild vom Schwarz der Asphaltböden dominiert und schattenspendende Bäume sind selten. Die Stadt Wien hat hinsichtlich dessen 2015 den Strategieplan „Urban Heat Islands“ zur Vermeidung von Hitzeinseln erstellt, welcher unter anderem eine Umgehung von Gussasphalt, das Aufhellen von Gebäuden und Oberflächenmaterialien, die Sicherung und Erweiterung von Grün- und Freiräumen ebenso wie die Beschattung von Freiräumen und Wegen durch die Erhaltung und Ausweitung des Bestands an (Straßen-)Bäumen vorsieht.¹³

10 vgl. Hagen/Stiles/Trimmel S.19

11 ebd., S.11 f.

12 vgl. welt.de „Warum Los Angeles aus politischen Gründen jetzt weiße Straßen hat“ 2017

13 vgl. Stadt Wien MA 22 „Urban Heat Islands. Strategieplan Wien.“ 2015



Bäume haben in mehrerlei Hinsicht einen positiven Einfluss auf das Stadtklima. Grüne Infrastrukturen wie Straßenbegleitgrün, begrünte Innenhöfe und Brachflächen sind wichtige Bestandteile der Stadt und tragen zur Reduktion des städtischen Hitzeinseleffektes bei. Der positive Effekt der Pflanzen beruht einerseits auf der Beschattung von horizontalen Erdoberflächen und vertikalen Gebäudeoberflächen, was dafür sorgt, dass sich diese Flächen weniger stark aufheizen. Dadurch beeinflussen sie das lokale Klima und sorgen so für eine wichtige Kühlung in den Städten. Sie reduzieren die Lufttemperatur und beugen damit dem Ozonbildungspotenzial vor. Andererseits haben sie eine lufthygienische Wirkung – das heißt sie filtern Luftschadstoffe wie Feinstaub und gasförmige Verunreinigungen aus der Luft – da sie über eine Spaltöffnung der Blätter verfügen.¹⁴ Zudem sorgen sie für eine Steigerung des Wohlbefindens bei Menschen und wirken sich positiv auf ihre Gesundheit und ihr Gemüt aus.

Ein Blick auf Wiens momentanen Zustand der Straßen – natürlich nicht aller, aber die Ausnahme bestätigt bekanntlich ja die Regel – führt uns die eher karge, leblose Wirklichkeit vor Augen. Das Straßenbild wird vom fleckigen Asphaltteppich und den dort geparkten Autos, die wie das immanente Stadtmobiliar wirken, gänzlich eingenommen. Bäume, falls vorhanden, vermitteln eher den Eindruck eines etwas größer geratenen Busches, mickrig und kahl, mit einer winzigen Baumkrone. Diese haben keine, oder kaum schattenspendende Wirkung, sorgen nicht für die Vermeidung von „Urban Heat Islands“ und tragen somit nicht zur Verbesserung des Mikroklimas und zu einer Kühlung der Straßen bei. Solch ein Bild ist für die meisten von uns, obwohl nicht von Anbeginn der Geburt der Stadt an so üblich, völlig normal und wird kaum hinterfragt. Der gute Bürger nimmt diese Tatsache stillschweigend hin. Als instinktives *Reactio* darauf wird Straßenraum als bewusste Überschneidungsfläche des Lebens gemieden. An einem Sonntagnachmittag findet sich hier keine Menschenseele. Die Straßen wirken wie ausgestorben und verlassen.

¹⁴ vgl. Stadt Wien MA 22 „Urban Heat Islands. Strategieplan Wien.“ 2015



Straßenbild im Wiener 5. Bezirk an einem Sonntagnachmittag

Eine Umfrage, die 2015 im Rahmen des Magistratischen Bezirksamtes MA 18 unter dem Leitfaden „Zu Fuß gehen in Wien“ durchgeführt wurde, ergab, dass sich Fußgänger für ein angenehmeres Zirkulieren in der Stadt folgendes wünschen:¹⁵

- weniger Autoverkehr **31%**
- mehr Grünfläche im öffentlichen Raum **28%**
- rücksichtsvolle Autofahrende, langsamerer Autoverkehr **22%**
- mehr Möglichkeiten zum Sitzen und Verweilen **20%**
- gut beleuchtete Gehwege am Abend **18%**
- saubere Gehwege **17%**
- mehr öffentliche WC-Anlagen **13%**
- rücksichtsvollere Radfahrende **13%**
- kürzere Wartezeiten bei Ampeln **11%**
- getrennte Geh- und Radwege **11%**
- mehr Möglichkeiten zum Straßenqueren **8%**
- breitere Gehwege **5%**

¹⁵ vgl. Stadt Wien MA 18 „Zu Fuß gehen in Wien“ 2015



Wiener Grätzel-Utopie



Wien und die Schanigarten-Kultur

Wiens „Schanigärten“ – eine Wiener Bezeichnung für das Straßencafé – argumentieren mit ihrer Gemütlichkeit und sind Beweis dafür, dass Wiener es durchwegs begrüßen, wenn sie sich auf der Straße aufhalten können. Wo eine Möglichkeit besteht, am öffentlichen Leben der Stadt teilzunehmen, wird diese auch wahrgenommen. Schanigärten – ein direkt vor einem Gastronomiebetrieb, auf öffentlichem Grund liegender Bereich – zieren zahlreiche Straßen und Gehwege der Stadt, vor allem in Zentrumsnähe.

2018 zählt Wien rund 3.500 Gast- und Schanigärten. *„Für die Wienerinnen und Wiener sind die Gast- und Schanigärten etwas ganz Besonderes, nämlich eine Art zweites Wohnzimmer im Freien. Dieses besondere Flair genießen nicht nur heimische Gäste, sondern auch Touristen aus aller Welt. Mit dem Start der Schanigarten-Saison tragen unsere Kaffeehäuser die Wiener Gemütlichkeit nach außen und prägen das Stadtbild auf einzigartige Weise.“*¹⁶, so Walter Ruck, Präsident der Wirtschaftskammer Wien. Laut einer Umfrage besucht jeder dritte Wiener zwei bis drei Mal pro Woche ein Kaffeehaus, jeder fünfte sogar täglich.

Woher die Bezeichnung des Schanigartens kommt ist unklar. Manche sehen den Ursprung beim Kaffeehausbesitzer Gianni Tarroni, der für seinen „Giannis Garten“ am Wiener Graben 1750 eine entsprechende Genehmigung erhielt. Andere meinen, dass „Schani“ der Rufname für einen Hilfskellner war. Der Ruf des Oberkellners am Morgen „Schani, trag' den Garten raus“ soll die Wiener Bezeichnung des Straßencafés geprägt haben. Die Bezeichnung „Schanigarten“ kann aber auch vom französischen Wort „Jean“ abgeleitet werden, mit welchem im 19. Jh. der Kellner in Wien gerufen wurde.

Schani ist aber auch eine Silbenverkürzung von „Schau nur hin“. Die Konsumfläche war für Passanten meist frei einsehbar und die Gäste des Schanigartens ermunterten diese beim Vorbeigehen scherzhaft, ihnen beim Essen und Trinken zuzusehen. Durch den Konsum von Alkohol und der damit verbundenen Schwierigkeiten der Aussprache „Schau nur hin“ entstand daraus „Scha'n'i“.¹⁷

In ihrer Erscheinungsform könnten diese unterschiedlicher und vielfältiger nicht sein. Ihr Design reicht von einfachen Sitz- und Tischmöbeln gesäumt durch Wände aus Pflanzen bis hin zu aufwendigen Konstruktionen aus Holz, Glas und Stahl.

¹⁶ vgl. wko.at „Frühlingserwachen im Schanigarten 2018“

¹⁷ vgl. heute.at „Woher kommt der Name Schanigarten?“ 2015

Überdachungen zum Schutz vor Wind und Wetter findet man meist in Form von Schirmen oder Markisen. Diese ephemere Form des Cafés im Freien wird in der Regel so geplant, dass sie nicht fix mit dem Untergrund verbunden ist und mühelos am Ende des Tages oder der Saison abgebaut werden kann. Grundsätzlich gilt, dass ab 23Uhr abends der Garten geschlossen wird. *„Liebe Gäste! Der Gesetzgeber schreibt vor, dass lautes Sprechen, Singen und Musizieren im Gast- und Schanigarten untersagt ist. Bitte nehmen Sie Rücksicht auf die Anrainer. Herzlichen Dank und schöne Stunden bei uns.“*

Die Stadt Wien hat für diese private Nutzung des öffentlichen Raums eine sogenannte „Luftsteuer“¹⁸ eingeführt. Je nachdem, in welchem Bezirk die Straßennutzung erfolgen soll, gelten unterschiedliche Tarife. Dabei wird in 3 Zonen unterschieden:

Zone 1: viele Fußgängerzonen des 1. Bezirkes, Rotenturmstraße, Jasomirgottstraße, innere Mariahilfer Straße, Neubaugasse zwischen Lindengasse und Mariahilfer Straße → € 20,- pro m² Fläche

Zone 2: Fußgänger- und Begegnungszonen, Ring, Franz- Josefs-Kai, Reinprechtsdorfer Straße sowie Teile der Praterstraße, der Taborstraße, der Landstraßer Hauptstraße, der Linken Wienzeile und der Zollergasse → € 10,- pro m² Fläche

Zone 3: sonstige Straßen und Wohnstraßen → € 2,- pro m² Fläche

Bisher hat eine zusätzliche Regelung über die Dauer der Schanigartensaison – maximal von 1. März bis 30. November – dafür gesorgt, dass in den Wintermonaten das Leben aus Wiens Straßen vertrieben wird. Seit 2017 hat sich die Form des Straßencafés endgültig durchgesetzt und besiedelt nun das Wiener Straßenleben. So können schöne Tage nun zu jeder Jahreszeit ausgenutzt werden, Menschen zirkulieren mehr auf der Straße und die Stadt wird belebt. Auch hier gibt es genaue Vorschriften, die zu befolgen sind. Winter-Schanigärten bekommt nur, wer auch im Sommer einen Schanigarten hat. Folgende drei Varianten für Winter-Schanigärten gibt es:¹⁹

- Zwei Stehtische links bzw. rechts vom Lokaleingang
- Schanigärten in Fußgängerzonen 10 % der Sommer-Fläche, max. aber 12m²
- Schanigärten entlang der Fassade links bzw. rechts vom Lokaleingang, 1,5m Breite, max. 12m² (oder bei Schanigärten abgerückt von der Fassade in jener Fläche, in der er im Sommer steht).

18 vgl. wko.at „Wiener Gebrauchsabgabengesetz“ 2017

19 vgl. wko.at „Schanigarten neu ab 2017“

Es gibt folgende unterschiedliche Arten der Inbesitznahme des öffentlichen Raumes durch die Schanigärten: sie nehmen entweder Gehsteige, Parkspuren, Plätze oder gar die Straße oder Gasse selbst ein. Bernard Rudofsky vergleicht das Vordringen des Raumes nach außen hin mit einer „Besitzergreifung der Straße.“²⁰ „Das authentische Café ist fast immer ein Teil der Straße, ob mit oder ohne Gehsteig. Es stellt eine konzentrierte Form der Promenade dar und ist sozusagen eine Sammelstelle für Fußgänger. Es ist eine Erweiterung des Kaffeehauses, der Hauptader der Geselligkeit.“²¹



Die Barnabiten-gasse in Wiens 6. Bezirk wirkt wie ein einziger, großer Schanigarten

Dieser Kult des Essens und Trinkens im Freien ist in Europa weit verbreitet und findet großen Anklang. In Wien sind – an schönen Tagen zwischen März und Oktober – die Tische und Stühle der Schanigärten meist von mittags bis abends gut besucht. Menschen lieben es, sich draußen aufzuhalten, das Treiben auf der Straße zu beobachten, zu sehen und gesehen zu werden. In den Wiener „Bezirksgürteln“ trifft sich im Schanigarten die Nachbarschaft zum Meinungsaustausch. Die Rahmenbedingungen der Straßencafés bieten dem Menschen eine gelungene Möglichkeit der Begegnung im öffentlichen Raum, sie sind Kommunikationsfläche und ein bewusster Ort der Entschleunigung. Sie bieten einem, innerhalb des städtischen Gefüges, die Möglichkeit der legalen Aneignung von öffentlichem Raum und tragen damit zu einer Art stufenweise Rückeroberung der Stadt bei.

20 vgl. Rudofsky S.310
21 ebd., S.302

Viele Menschen verfügen nicht über die nötigen finanziellen Mittel, sich den Luxus der Gast- und Schanigärten zu gönnen, in denen man zwar eine Sitzmöglichkeit im Freien findet, jedoch automatisch zum Konsum gezwungen ist, um sich dort aufhalten zu können. Die Organisation „geht-doch.wien“ setzt sich daher für konsumfreie Sitzmöglichkeiten im Straßenraum ein.



Sie fordern zusätzlich mehr freie, einladende Plätze im öffentlichen Raum und die Attraktivitätssteigerung der Straßenräume.²² Die Meidlinger Hauptstraße dient mit ihrer neugestalteten FußgängerInnenzone als attraktives Vorzeigebeispiel. Das Meidlinger Platzl bietet mit seinem neuen Wasserbecken einen willkommenen Ort der Erholung. Konsumfreie Aufenthaltsflächen über die ganze Straße verteilt wirken einladend und sollen das Straßenleben fördern.²³ „Die Wienerinnen und Wiener feiern gerne in ihrer Stadt. Immer mehr Menschen organisieren auch selbst Straßenfeste und Events im öffentlichen Raum und gestalten so ihr Umfeld aktiv mit.“²⁴ 2017 wurden mit fast 500 Straßenfesten und knapp einer Million BesucherInnen mehr als 45 Kilometer der Straßen Wiens ephemeral umgenutzt.

Die Babenbergerstraße ist eine davon. Jedes Jahr verwandelt sie sich Mitte September beim „Streetlife Festival“ zu einem riesigen Wohnzimmer in der Stadt. Bands, Straßenkunst, Märkte, Streetfood, Sport, Theaterstücke und vieles mehr locken Menschen aus der ganzen Stadt auf die Straße und hüllen diese in warme Klänge und süß-würzige Gerüche. Neben zahlreichen Attraktionen für Familien mit Kindern, diversen Foodtrucks mit leckerem Essen und einer großen Bühne mit vielen tollen Liveacts, die für eine ausgelassene Stimmung sorgen wird auch bei mehreren Ständen auf potenzielle Veränderungsmöglichkeiten des öffentlichen Raumes hingewiesen und aufgeklärt. Ich stoße auf die „Grätzl Oase“²⁵, ein Aktionsprogramm, das vom Verein Lokale Agenda 21 Wien durchgeführt und von der Stadt Wien unterstützt wird. Eines der Mitglieder – ein junger Mann – erklärt mir die damit verfolgten Ziele. Das Programm unterstützt Wienerinnen und Wiener, den Freiraum mit ihren Ideen zu beleben. Dabei können städtische Freiräume wie

22 vgl. geht-doch.wien

23 vgl. MA 28 „Jahresbericht“ 2017

24 vgl. streetlife.wien

25 vgl. grätzloase.at

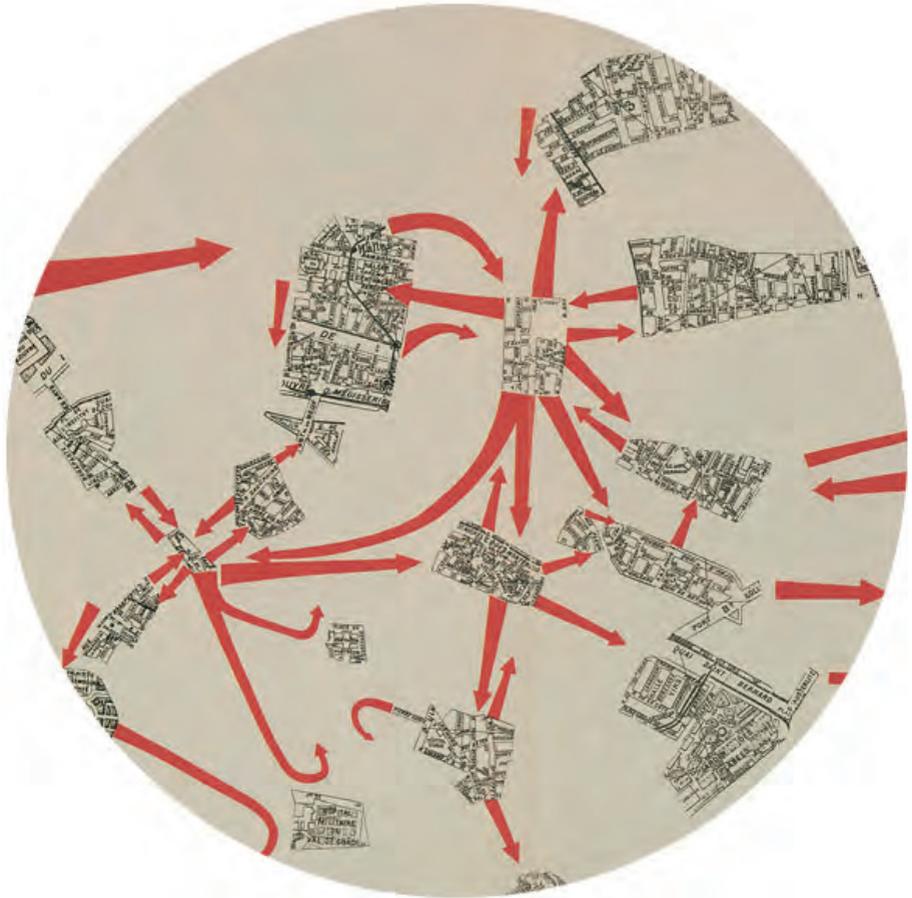
Gehsteige, Straßen, Parkstreifen, Plätze, Brachen oder öffentlich zugängliche Privatgrundstücke zu Grätzloasen werden. Ein Projekt einreichen können alle Bürger Wiens; ob gemeinsam in einer Gruppe, organisiert als Verein, aber auch als kleines Unternehmen, Schulen oder Kindergärten. Eine Fachjury wählt unter den Einreichungen aus und unterstützt die Umsetzung der jeweiligen Projekte mit fachlicher Beratung und einer finanziellen Hilfe bis zu 4.000 Euro. Ziel ist das Schaffen neuer und kreativer Möglichkeiten, städtischen Freiraum zu nutzen und die Förderung des Zusammenlebens innerhalb des Grätzls. Was sofort auffällt ist, dass unter den realisierten Projekten vorwiegend Umnutzungen für die warmen Jahreszeiten im Fokus stehen. Ich frage nach, ob sich unter den Einreichungen auch Ideen für den Winter befinden und erfahre von einem einzigen Projekt einer mobilen Sauna auf der Donauinsel – diese wurde jedoch nicht verwirklicht. Zukünftig – so wird mir erklärt – sollen die Bürger Wiens jedoch gezielt darauf aufmerksam gemacht werden, öffentlichen Raum auch im Winter als potenziellen Lebensraum zu sehen und dementsprechend Ideen für mögliche Grätzloasen finden.



Öffentlicher Stadtraum ist so vielfältig wie dessen potenzielle Nutzung. Architektur- und Stadtforscher Robert Temel rät Experimentierfreudigen einfach die Nutzung von Raum auszuprobieren.²⁶ Eine Art, die Stadt auf kulturelle Weise neu kennenzulernen, Orte durch ephemere Nutzung zu besetzen und einen Blick aus seinem gewohnten „Grätzl“ zu werfen bietet das **VOLXkino**. Es ist ein Freiluft-Kino, das bei freiem Eintritt von Juni bis September in ganz Wien zirkuliert und verschiedene Locations im Freien bespielt. Als Wiens einziges „Wanderkino“ bietet es einem die Möglichkeit, neue Atmosphären der Stadt zu spüren und die Welt der bewegten Bilder einmal anders wahrzunehmen. Die Form der Mobilität und der Bewegung kommt hier auf drei verschiedenen Weisen zum Vorschein. Die Besucher bewegen sich durch die Stadt zum Kino, das Kino bewegt sich durch die Straßen, von Ort zu Ort und der abgespielte Film rast in unserer Bewegungslosigkeit auf uns zu. Die dort geltende Atmosphäre ist so anziehend und beeindruckend, dass unweigerlich ein gewisses Gefühl der Behaglichkeit und Geborgenheit aufkommt. Eine besondere Aura hüllt die Besucher und den Ort unanim ein. Man kann sich fallen lassen und verlieren, in dem aufgespannten Raum des projizierten Bildes.

²⁶ vgl. derstandard.at „Baulücken, urbane Leerstellen und Gehsteige für alle“ 2018

4.5) Stadt bewusst erleben



"Naked City" 1957
a Psychogeographical map of Paris by Guy Debord

„No one can find what will work for our cities by looking at ... suburban garden cities, manipulating scale models, or inventing dream cities. You've got to get out and walk. Walk, and you will see that many of the assumptions on which the projects depend are visibly wrong. The citizen can be the ultimate expert on this; what is needed is an observant eye, curiosity about people, and a willingness to walk.“¹ Jane Jacobs

Der Jane's Walk

Die Sensibilisierung der Stadt kann auf vielfältige Art und Weise geschehen und unterstützt werden. Eine besonders effiziente Umsetzung findet durch den Akt des Gehens im städtischen Kontext statt. „**Jane's Walks**.“² sind eine Reihe von Nachbarschaftsspaziergängen, inspiriert durch die Namensgeberin Jane Jacobs (1916-2006).

Jane Jacobs war eine in den USA geborene kanadische Stadt- und Architekturkritikerin. In ihrem bekanntesten Buch „The Death and Life of Great American Cities“, zeigt sie, für die damalige Zeit, bahnbrechende Ideen zu Funktionsweisen, Entwicklung und Scheitern von Städten auf. Sie betrachtete Städte nicht als Objekte, sondern als Ökosysteme, als einen lebendigen Raum in permanenter Veränderung, dessen eigene Logiken und Dynamiken sich im Laufe der Zeit abhängig von ihrer Nutzung ändern. Mit einem scharfen Blick auf dem Vorhandenen schrieb sie über Gehsteige, Parks, Nachbarschaften, Gebäude und urbane Selbstorganisation. Sie befasste sich mit der Observation von Orten und dem damit verbundenen menschlichen Verhalten, wie diese funktionieren und zusammenspielen; ihre Artikel wurden in Magazinen wie beispielsweise dem Vogue Magazin veröffentlicht. Jacobs setzte sich unter anderem für höhere Dichte, kleinteilige Quartiere, lokale Ökonomien, vielfältige Gebäude und Mischnutzungen ein und stellte sich als urbane Aktivistin erfolgreich gegen die autozentrierte Stadtplanung der 1960er-Jahre. „*The city is not about buildings, it's about people, public spaces and the street. A well-used city street is apt to be a safe street. A deserted city street is apt to be unsafe. But how does this work, really? There must be eyes upon the streets to ensure the safety. Large numbers of people entertain themselves, off and on, by watching street activity.*“³ Zu jener Zeit war sie eine der einzigen, die sich mit dem Menschen befasste; wie diese sich in der Stadt bewegen und was sie brauchen. Nach dem 2. Weltkrieg wurde der Mensch in der Planung außen vor gelassen. Die Bewohner der Stadt hielten sich meist auf den Straßen und Haustreppen auf, was von den Urbanisten als Problem gesehen wurde. Die Vorschläge der Stadtplaner sahen für eine „bessere Stadt“ monströse Gebäuden und überdimensionale Highways vor; Bestehendes wurde unter der Leitung von Robert Moses, US-amerikanischer Stadtplaner, mit Bulldozern platt gemacht. Dies hatte zur Folge, dass die

1 vgl. Jane Jacobs in Fortune.com „Downtown is for People“ (Fortune Classic, 1958)

2 vgl. Jane's walk

3 vgl. Jane Jacobs in „Citizen Jane: Battle for the City“ 2016



realisierten Projekte nicht funktionierten, weil sie von Menschen gemieden wurden. Die Rechtfertigung der Planer war: „Menschen sind dumm, sie machen nicht das, was sie sollen.“⁴ Jane Jacobs war jedoch der Überzeugung, dass die Menschen Platz auf der Straße brauchen, damit durch Austausch Neues entstehen kann und sie sich selbstständig weiterentwickeln können. Straßen sind Räume, wo das Leben stattfindet, wo man drauf geht, wo etwas passiert. Sie beschäftigte sich intensiv mit dem Menschen im Mittelpunkt ihres Beobachtungsfeldes und beschreibt beispielsweise das rege Treiben und Gehen auf New Yorks Gehsteigen als ein „Sidewalk Ballet“.⁵

“Under the seeming disorder of the old city, wherever the old city is working successfully, is a marvelous order for maintaining the safety of the streets and the freedom of the city. It is a complex order. Its essence is intricacy of sidewalk use, bringing with it a constant succession of eyes. This order is all composed of movement and change, and although it is life, not art, we may fancifully call it the art form of the city and liken it to the dance - not to a simple-minded precision dance with everyone kicking up at the same time, twirling in unison and bowing off en masse, but to an intricate ballet in which the individual dancers and ensembles all have distinctive parts which miraculously reinforce each other and compose an orderly whole. The ballet of the good city sidewalk never repeats itself from place to place, and in any one place is always replete with new improvisations.”

4 vgl. Jane Jacobs in „Citizen Jane: Battle for the City“ 2016

5 vgl. Jacobs S.50

Moses war ein Befürworter der Automobilbranche und wollte durch die Masse an Highways die Wirtschaft der Vereinigten Staaten stärken und unterstützen. Jacobs konterte damit, dass nicht das Auto an erster Stelle steht, sondern die Menschen, die den Gehsteig entlang gehen und die Stadt beleben. Kraftfahrzeuge überrollen die Stadt und brauchen große Flächen zum Zirkulieren. Die Planung des Lower Manhattan Expressway direkt durch den Washington Square Park – Meetingpoint der Nachbarschaft, aber auch von Touristen gut besucht und geschätzt – war Anlass für Jacobs erste Petition, mit Erfolg. „*Wollt ihr mehr Autos oder saubere Luft? Es ist eure Entscheidung!*“ Der Antrag wurde abgelehnt und der Park blieb Kommunikationsfläche und Lebensraum, frei von Lärm und Abgasen.⁶

In ihrem Hauptwerk „*The Death and Life of Great American Cities*“ erörtert sie einige Aspekte ihrer wesentlichen Theorien zur Funktionsweise von Städten.

- **Eyes on the Street:** Belebte Gehsteige und die wachsamen Augen der FußgängerInnen sorgen für Sicherheit auf den Straßen.

- **The Generators of Diversity:** Vier Faktoren in der Stadtplanung machen eine Stadt vielfältig, sicher, sozial inklusiv und wirtschaftlich erfolgreich:

1) *Mischnutzung:* Eine Mischung von Wohnungen, Arbeitsplätzen und Geschäften bringt Menschen zu allen Tageszeiten auf die Straßen.

2) *Alte Gebäude:* Alte Gebäude bieten kostengünstigen Raum für neue oder nicht-profitorientierte Unternehmen.

3) *Kleinteilige Quartiere:* Ein dichtes Straßennetzwerk bedeutet mehr Möglichkeiten für Geschäfte und mehr Chancen für BürgerInnen, ihre Nachbarn zu treffen.

4) *Bevölkerungsdichte:* Man braucht viele Menschen auf wenig Raum damit Straßen, Parks und Geschäfte ausreichend genutzt werden.

Freunde von Jane Jacobs riefen 2007 in Toronto – in Erinnerung an ihr Wirken – den Jane’s Walk ins Leben. Ziel war das Erkunden unterschiedlicher Nachbarschaften. Innerhalb der darauffolgenden Jahre breitete sich Jane’s Walk weltweit aus und verzeichnete zehn Jahre später, im Jahr 2016, mehr als 1.000 Walks in 212 Städten in 36 Ländern auf 6 Kontinenten. Seit 2014 gibt es Jane’s Walk auch in Wien.

„*Neben den Ideen von Jane Jacobs vereinen folgende 9 Grundsätze die Jane’s Walks an den unterschiedlichen Städten auf der ganzen Welt:*“⁷

⁶ vgl. Jane Jacobs in „*Citizen Jane: Battle for the City*“ 2016

⁷ vgl. janeswalk.at

- 1.** Das Jane's Walk Wochenende findet jährlich am ersten Wochenende im Mai (rund um Jane Jacobs Geburtstag am 4. Mai) statt. Die Spaziergänge werden von Freiwilligen durchgeführt und die Teilnahme ist kostenlos.
- 2.** Jane's Walks sind eine unparteiische Initiative, die danach strebt, eine breite Masse an Stimmen und Ideen in die Diskussionen über Städte, Stadtteile und BürgerInnenbeteiligung in der eigenen Nachbarschaft einbeziehen will.
- 3.** Jane's Walks feiern das Erbe und die Ideen der urbanen Aktivistin Jane Jacobs, indem sie Menschen dazu ermutigen, ihren Stadtteil zu erkunden und andere BewohnerInnen zu treffen. Jane's Walks fördern das Gehen im Stadtteil, den urbanen Diskurs und von und für Menschen geplante Städte.
- 4.** Jane's Walks fördern eine Umgebung, in der sich Menschen für das Gehen entscheiden, nicht nur als Freizeitaktivität sondern als praktikable und erfreuliche Art, tagtägliche Aktivitäten zu erledigen, die Gesundheit zu verbessern und den sozialen Zusammenhalt zu steigern.
- 5.** Walk Leader, welche die Spaziergänge leiten, initiieren Konversationen durch interessante Einblicke und Geschichten über ihren Stadtteil und ermutigen die TeilnehmerInnen an den Spaziergängen, sich einzubringen und ihre eigenen Meinungen und Beobachtungen zu teilen.
- 6.** Jane's Walks unterstützen engagierte Diskussionen zwischen Walk Leadern und TeilnehmerInnen mit unterschiedlichen Meinungen. Jane's Walk toleriert jedoch keine Verhetzung, Beleidigungen, etc. Während wir die Diskussion von Ideen und Erfahrungen fördern, sind Spaziergänge, die bestimmte Personen oder Gruppen diffamieren oder ausschließen, nicht erlaubt.
- 7.** Jane's Walks fördern den Zusammenhalt in einer starken und vielfältigen Nachbarschaft, indem sie Zugehörigkeit vermitteln und bürgerliche Partizipation und Initiative unterstützen.
- 8.** Jane's Walks bringen die Ideen von Jane Jacobs oftmals in Stadtteile, in denen diese bislang nicht präsent waren, um dort das lokale Engagement in der Gestaltung und Planung der Stadt voranzubringen.
- 9.** Lokales Sponsoring der Jane's Walks ist möglich, jedoch dürfen keine Gebühren, Kosten oder irgendwelche Werbung für kommerzielle Aktivitäten mit den Inhalten oder Aktivitäten eines Spaziergangs einhergehen. Jegliche Form der Unterstützung der Jane's Walks muss die oben genannten Grundsätze erfüllen.“

Im März 2018 wurden in Wien zusätzlich sogenannte „*Shared Walks - Grätzelmapping*“ initiiert. Diese bilden eine Initiative, die mittels Möglichkeiten des Gehens als urbane Praxis, soziale Begegnung und gesellschaftliche Teilhabe fördert. Sie stärken die Verbindung der Menschen untereinander durch gemeinsames Gehen, initiiert soziale Interaktionen und schafft Anreize und Möglichkeiten für räumliche Teilhabe-, Aneignungs- und Gestaltungsprozesse. Am Ende jedes Walks wird durch Mapping gemeinsam eine intersubjektive Grätzeltkarte gestaltet, welche die verschiedenen Perspektiven der teilnehmenden Menschen auf das Grätzelt widerspiegelt.

Jane's Walk am 15. September „Die Liechtensteinstraße: Porträt einer Straße“

Der Walk beginnt pünktlich um 10 Uhr an einem sonnigen Samstag Vormittag. Es ist eine bunt gemischte Gruppe aus Männern und Frauen verschiedenen Alters. Der Walk-Leader – ein Familienvater mittleren Alters – erzählt, dass er selbst in der Straße wohnt, und sich beim täglichen Leben des öfteren Gedanken über bestimmte Gebäude oder räumliche Situationen gemacht hat und dies ausschlaggebend für die Organisation des Walks war. Während des Gehens kamen innerhalb der Gruppe, aber auch im Austausch mit mehreren Ladenbesitzern der Straße einige interessante Themen auf. Der Wunsch nach mehr „Lebendigkeit“ auf der Straße scheint allen Betroffenen sehr am Herzen zu liegen. Die Verkehrsberuhigung der ganzen Straße, vor allem der äußeren Liechtensteinstraße ist ein aktuelles Thema. Die Rede war von Baumbepflanzung entlang der Gehsteigflächen, der Einführung einer 30er Zone sowie das Anbringen von sogenannten Bremsschwellen auf der Straße, die die Geschwindigkeit des Verkehrs regeln sollen. Bisher überwiegt der Lärm der vorbeifahrenden Autos und zerstört die gemütliche Atmosphäre innerhalb der Nachbarschaft. Auf einem Bild, das uns während des Walks gezeigt wird, sieht man, dass die Straße zu Gründerzeiten noch mit dem Wiener Würfel bepflastert war.

Mittlerweile ist auch hier das Schwarz des Asphalts Charakter gebend. Wir machen Halt in einer erst kürzlich eröffneten, regionalen „*gemischt. warenhandlung*“⁸. Die Besitzer – ein junges Pärchen – schwärmen von der Nachbarschaft, von ihrem Grätzelt, und den kleinen Läden, in denen man sich kennt. Nur der Stau, der sich jeden Morgen die ganze Straße entlang bis zum Ring hin zieht, der stört das Bild.

Ein Wort, das die ganze Zeit über öfters genannt wurde, ist der Begriff „Atmosphäre“. Es ist von bestimmten Orten die Rede, von konkreten Stellen und Häusern aber auch von der Straße als Ganzes. Die Schwingungen innerhalb der Gruppe wirken sich auch auf die Atmosphäre der Straße

⁸ siehe Foto S.184

n &
sbar.

S



ROTHLEITNER & Co.
www.rothleitner.at



aus; diese wird anders wahrgenommen. Lebendiger, offener, mitreisender, wohlwollend. Aber auch der Verlauf der Straße ändert seine Aura. In Ring-Nähe mit freundlichem und gemütlichen Charakter öffnet sich die Straße auf der Höhe der Alserbachstraße zu einem großen, hektischen, von dem Verkehr dominierten Platz und verjüngt sich am Alsergrund zu einer fast schon engen Gasse, leblos und wenig einladend.

Dadurch, dass die Gruppe eher klein ist, komme ich ins Gespräch mit Andreas Lindinger – Initiator des Jane’s Walk in Österreich – der zufällig auch an dem Walk teilnimmt. Er selbst ist bei einem Auslandsjahr in Kanada das erste Mal auf den Walk aufmerksam geworden und war sofort begeistert. 2014 hat er es geschafft, ihn nach Wien zu holen, und das mit Erfolg. Die meisten Walks, so erzählt er mir, sind gut besucht. Die Teilnehmer sind in der Regel zwischen 25 und etwa 70 Jahre alt und bringen sich meist mit eigenen Beiträgen zum jeweiligen Viertel gut ein. Dadurch entsteht ein Charakter der Kommunikation bei dem sich interaktive Gespräche entwickeln. Andreas erklärt mir, dass die Organisation auf freiwilliger Basis stattfindet und er um jede Unterstützung froh ist. Deshalb auch das Prinzip, dass es jedem der möchte möglich ist, seinen eigenen Walk vorzuschlagen. Bisher, meinte er, habe er noch keinen Walk ablehnen müssen.

Das Ziel der Walks ist es, die Stadt besser kennenzulernen, seine Nachbarschaft zu entdecken, zu kommunizieren und die Straße zu beleben. Walks müssen demnach auch nicht immer nur informativ sein. Es können auch Lieblingsplätze gezeigt werden, Orte, an denen man sich wohl fühlt und die man mit anderen gerne teilen möchte.



Das Geh-Café



Die Stadt Wien hat einen anderen spannenden Weg entdeckt, die Stadt zu erforschen. Das „**Geh-Café**“⁹ – ausgehend von der Mobilitätsagentur „Wien zu Fuß“ – ist seit 2013 ein beliebter Treffpunkt für alle, die gerne zu Fuß unterwegs sind. Acht Mal im Jahr bietet es die Möglichkeit, bei geführten Spaziergängen die Stadt zu erkunden und neu zu erleben. Zum Ausklang jeder Tour gibt es im „*bunten Pop-Up-Geh-Café viel Raum für gute Gespräche bei Erfrischungen und kleinen Snacks*“. Das Geh-Café findet bei jedem Wetter statt, es ist barrierefrei, die Teilnahme ist kostenlos und ohne Anmeldung.

Diese Gelegenheit habe ich wahrgenommen, und am 19. September 2018 am Geh-Café „**Plätze, Parks und neue Projekte – eine Entdeckungstour durch Rudolfsheim-Fünfhaus**“ teilgenommen.

Um 16.00 Uhr trifft sich die Gruppe – zwischen 80 und 100 Teilnehmer, die meisten davon höheren Alters – am Treffpunkt in der Kauergasse 3 - 5. Unter der Leitung von Petra Jens – Beauftragte für Fußverkehr der Stadt Wien – ging die Tour durch den 15. Bezirk los. Mit dabei war Markus Mondre – Bezirksrat des 15. Bezirkes – der sehr ausführlich über die Hitzereduzierung in der Stadt und mögliche Maßnahmen aufgeklärt hat. „*Aufenthaltsqualität im Straßenraum steigern - Gelegenheiten erkennen und nutzen!*“ Er erklärt, dass mehr Bäume in den Straßenräumen gepflanzt werden sollen, eine helle Oberflächengestaltung der Gebäude verfolgt werden muss und von der Stadt

⁹ vgl. wienzufuss.at

geförderte Innenhofbegrünung helfen, das städtische Klima zu verbessern.

Wir kommen bei der Wasserwelt vorbei, welche im Rahmen einer Umgestaltung des Kardinal-Rauscher-Platzes an der Pfarrkirche entstand. Anhand von Fragebögen – in Zusammenarbeit mit Studenten – wurden die Bürger des 15. Bezirkes befragt, wo und wie lange sie sich im Bezirk gerne aufhalten, was ihnen an den von ihnen genannten Orten gefällt und was sie stört. Aus den daraus hervorgegangenen Daten wurde ein Leitbild entwickelt. Das Projekt wurde über einen öffentlichen Wettbewerb ausgeschrieben und die Umsetzung dessen erfolgte 2016 – immer in enger Zusammenarbeit mit den Bürgern.

Der Platz wurde von den Bewohnern sofort als Lebensraum anerkannt und gut genutzt. Ein großes Wasserbecken im Zentrum des Platzes dient zur Temperatursenkung, beruhigt durch die feinen Plätscher-Geräusche des Wassers, ist Abkühlungsort für Hunde und wird von Kindern als Spielplatz verwendet. Mehrere individuelle Sitzmöglichkeiten, Spielgeräte und schattenspendende Bäume verstärken die angenehme Atmosphäre.

Während des Spazierganges spricht mich ein älterer Herr – geborener Wiener – an: *„So ein junges Gesicht sieht man auch nicht oft hier. Was machen Sie denn in dieser Pensionistengruppe? Sind Sie Stadtplanerin?“* Wir kommen ins Gespräch. Er erzählt mir von der Entwicklung der Stadt. Von den Veränderungen der Straßenräume und dem damit verbundenen Verschwinden der kleinen Geschäfte. *„Die Jungen, sagt er, die bestellen alle nur noch im Internet. Keiner geht mehr auf die Straße um einzukaufen. Die Straßen sind leer und machen so ganz ohne Menschen einen tristen Eindruck.“*

Am Ende der Tour ergreife ich die Initiative und suche das Gespräch mit Petra Jens. Sie erklärt mir, dass das *„Geh-Café“* als Anreiz fürs Zufußgehen dienen soll. Die Menschen sollen wieder Spaß daran finden und zum Gehen angeregt werden. Viele der Teilnehmer sind *„Stamm-Geher“*, die an allen Café-Spaziergängen teilnehmen. Aus diesem gegebenen Rahmen haben sich schon selbstständig andere kleine Spaziergruppen entwickelt.

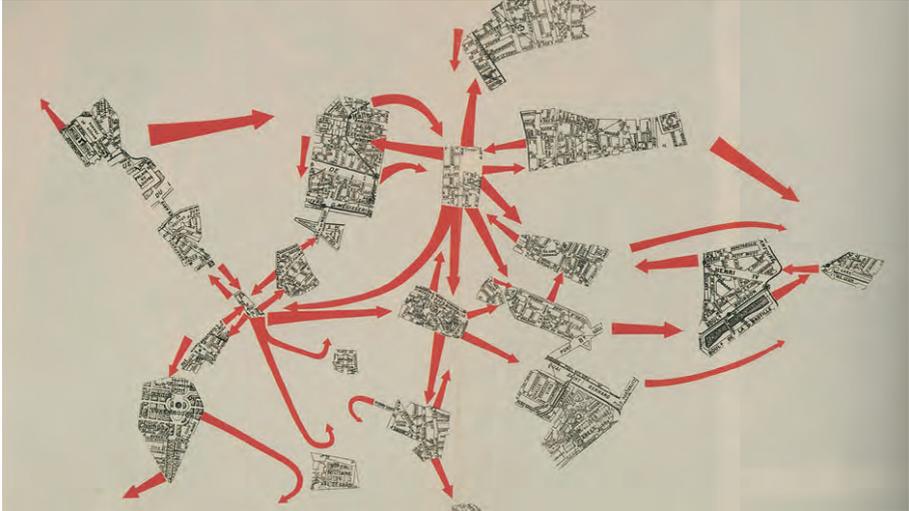
„Wien zu Fuß“ bietet zusammen mit der Organisation *„space and place“* im selben Kontext noch weitere Möglichkeiten an, die Stadt durch den Akt des Gehens zu entdecken. *„Walk with me“* ist eine davon, und basiert auf einem ähnlichem Prinzip des Geh-Cafés – nur mit jüngerem Publikum. *„Wir gehen, forschen, pflanzen, kommunizieren und gestalten. Wir tun das vermeintlich Selbstverständliche: Menschen zum unbeschwerten und unterhaltsamen Austausch bewegen – an Orten, die auf den ersten Blick oft unscheinbar sind. Mit Projekten wie WIEN LEBT, den Social Dinners oder den Urban Walks lassen wir uns nieder im öffentlichen Wohnzimmer der Stadt. Die Seele der Stadt zu spüren ist ein tolles Gefühl.“*¹⁰

¹⁰ vgl. spaceandplace.at



Unterwegs mit dem Geh-Café

Das Prinzip des „Dérive“ nach Guy Debord



Der französische Autor, Filmemacher, Künstler und Revolutionär sowie einflussreiches Gründungsmitglied der „*Situationistischen Internationale*“ Guy Debord (1931-1994) veröffentlichte im November 1956 erstmals einen Artikel über die „**Theorie des Dérive**“¹¹, welcher im Dezember 1958 in „*Internationale Situationniste #2*“ wiederveröffentlicht wurde.

Im Zusammenhang mit dem Begriff „Ort“ taucht oft der Begriff „Dérive“ auf, was so viel wie „schnelles Durchqueren“ bedeutet. Dabei handelt es sich um Orte und ihre Vernetzung, eine soziologische und städtebauliche Theorie nach Guy Debord. Dérive schließt spielerisch-konstruktives Verhalten und Bewusstsein von psychogeographischen Effekten ein, und ist somit von den klassischen Begriffen des Reisens oder des Flanierens grundlegend zu differenzieren. Psychogeografie bedeutet, dass Menschen nichts um sich herum sehen können, das nicht ihrem eigenen Selbst entsprungen ist; das was man sieht, wird wie durch einen bestimmten Filter gesehen, welcher von der eigenen Persönlichkeit, bereits Erlebtem und vielen weiteren Komponenten gebildet und geformt wird.

In dem Artefakt des Dérive lassen eine oder mehrere Personen für ein bestimmte Zeit ihre Beziehungen, ihre Arbeit und Freizeitbeschäftigungen und alle ihre anderen üblichen Motive für die Bewegung und Handlung fallen, und lassen sich durch die Attraktionen des Terrains und der Begegnungen anziehen.

In seiner Studie „*Paris et l'agglomération parisienne*“¹² stellte Chombart de Lauwe (1913-1998) fest, dass eine städtische Nachbarschaft nicht nur

¹¹ vgl. Debord „*Les Lèvres Nues #9*“

¹² ebd.

durch geografische und wirtschaftliche Faktoren, sondern auch durch das Bild bestimmt wird, das seine Bewohner und die, der angrenzenden Viertel von ihm haben. In derselben Arbeit, um die Enge des echten Paris zu versinnbildlichen, in welchem jede Person innerhalb eines geografischen Bereiches lebt, dessen Radius äußerst klein ist, stellt er alle Bewegungen einer im 16. Arrondissements lebenden Schülerin schematisch dar, die im Zeitraum eines Jahres gemacht wurden. Ihr Wegraum bildet ein kleines Dreieck ohne bedeutende Abweichungen, von welchem die drei Spitzen ihre Schule, ihr Wohnsitz und der ihres Klavierlehrers bilden.

Es wird beobachtet, dass zum einen die Zufälligkeit des Dérive fundamental von der eines Spazierganges zu unterscheiden ist und zum anderen, dass die ersten psychogeografischen Attraktoren, die während des Dérive entdeckt wurden, als neue Achsen fixiert werden, zu denen man immer zurückgezogen wird. Tätigkeiten während eines Dérivé können Unterhaltung mit Fremden, das Durchqueren oder Erforschen verbotener Bereiche oder das nonstop Durchqueren der ganzen Stadt einschließen.

Eine andere Art des Dérivé ist es, sich eine Stadtkarte auszudrucken und ein Bild auf diese zu malen. Ganz banal auch nur die Umrisse der eigenen Hand. Durch das physische Gehen der gezeichneten Linie kann nun die Umgebung erkundet werden.

Bringt diese Erfahrung vielleicht eine andere Sichtweise auf die Stadt auf? Erscheinen vermeintlich statische Dinge in einem fixen Gefüge doch beweglich?

Am sinnvollsten erfahren werden, so Debord, kann das Dérive alleine oder in kleinen Gruppen von zwei bis drei Personen. Innerhalb der Gruppe sollte zwischen den Beteiligten ein ähnliches Bewusstsein für ihre Umgebung bestehen. Die durchschnittliche Dauer wird dabei im Zeitrahmen eines Tages definiert, betrachtet als die Zeit zwischen zwei Perioden des Schlafes. Dabei sind Start und Ende unabhängig von der Tageszeit. Es sollte jedoch beachtet werden, dass die letzten Stunden der Nacht für Dérives allgemein unpassend sind. Ein Dérive dauert oft aber auch nur einige kurze Momente; oder es kann ohne Unterbrechung über Tage gehen.

Gebiete in einer Stadt werden auf einer Karte nicht notwendigerweise abgegrenzt. Die "guten" und "schlechten" Orte der Stadt oder die "schicken" oder "künstlerischen" Viertel werden nicht durch Grenzlinien, sondern durch die Psychogeographie, also wie Menschen diese wahrnehmen, bestimmt.

Der Ort eines Dérive kann genau abgegrenzt und bestimmt oder vage sein, abhängig davon, ob die Absicht die ist, ein Terrain zu studieren oder sich emotional zu desorientieren. Die maximale Ausweitung dieses Raumfeldes streckt sich über die Gesamtheit einer Großstadt und seiner Vororte nicht hinaus. Im geringeren Maßstab kann es auf ein kleines geschlossenes Gebiet beschränkt werden: ein einzelnes Viertel oder sogar ein einzelner Block von Häusern, insofern es interessant genug ist.

5) Fazit

Bernard Rudofsky zitiert in seinem Buch „Streets for People“ – „Straßen für Menschen“ die Philosophin Hannah Arendt (1906-1975), die sich 1968 in der Zeitschrift „The New Yorker“ mit folgendem Eindruck über die Stadt Paris äußert:

„In Paris fühlt sich ein Fremder zu Hause, weil er die Stadt so bewohnen kann, wie er innerhalb seiner eigenen vier Wände lebt. Und ebenso wie man eine Wohnung behaglich macht, indem man sie wirklich bewohnt und nicht nur zum Schlafen, Essen und Arbeiten benützt, so wird man in der Stadt heimisch, indem man sie ohne Ziel und Zweck durchwandert, sich in dem einen oder anderen der zahlreichen Cafés, die die Straßen säumen, niederlässt, an denen sich das Treiben der Stadt, der Fluss der Fußgänger entlangbewegt. Bis heute ist Paris die einzige der großen Städte, die bequem zu Fuß bewältigt werden kann, und mehr als bei einer anderen Stadt hängt seine Lebensqualität von den Menschen ab, die in den Straßen unterwegs sind; daher bedroht moderner Autoverkehr seine Existenz nicht nur aus technischen Gründen. In der Wüste einer amerikanischen Vorstadt oder dem Wohnviertel einer Großstadt spielt sich das ganze Leben der Straße auf der Fahrbahn ab, und man kann meilenweit die – mittlerweile zu Fußspfad reduzierten – Gehsteige entlangspazieren, ohne einem menschlichen Wesen zu begegnen. Paris ist das genaue Gegenteil davon. Was alle anderen Städte nur zaghaft und nur dem Abschaum der Gesellschaft zu ermöglichen scheinen – schlendern, bummeln, flanieren – dazu laden Pariser Straßen jeden ein.“¹

Genau ein halbes Jahrhundert ist es her, dass Hanna Arendt die Straßen der Stadt Paris mit einer Wohnung verglich. Einem Ort, an dem man sich sicher fühlt, unbefangen, wie zu Hause eben. Arendt sah schon damals, wie sich der motorisierte Verkehr auf die Städte auswirken könnte. Und sie sollte Recht behalten. Die Stadt veränderte sich in den letzten 50 Jahren auf drastische Weise. Überall in Europa wird städtisches Grundeigentum privatisiert. Über Jahrzehnte hinweg durchlebten die Straßen der Städte einen harten Wandel. Ihre Beschaffenheit hat sich verändert, sie wurden vergrößert, erweitert und immer zahlreicher. Die Straße als sozialer Raum geriet in Vergessenheit und wurde fast kampflös dem Automobilverkehr überlassen. Die einzige Funktion des Fußgängers wurde die des Konsumenten. Die Stadt selbst ist zur „konsumierbaren Ware“² geworden.

Bereits von dem Augenblick an, an dem die ersten Autos die Straßen der Städte einnahmen, gab es Menschen, die sich dagegen gewehrt haben. Sie haben vehement versucht, die Stadt als Lebensraum aufrecht zu erhalten und sie vor übermäßigem Verkehr zu schützen. Zu dieser Zeit überwog jedoch die Sensation einer neuen Art der Fortbewegung und ihre Gegner blieben stumm.

¹ vgl. Rudofsky S.100

² vgl. Film Welt+ Journal „Unser Platz - wem gehört die Stadt?“

Erst Jahrzehnte später, nachdem die ersten Auswirkungen sichtbar wurden, und Städte langsam im Smog der Autoabgase zu verschwinden schienen, haben die meisten Stadtregierungen angefangen, etwas dagegen zu unternehmen.

Anfangs noch eher zögerlich wurden neue Stadtentwicklungspläne, die eine Regulierung des Verkehrs vorsahen, immer häufiger. Beeindruckende Projekte, wie Städte den Mensch als Protagonist wieder in den Mittelpunkt rücken, zeigen, dass sich das Konstrukt „Stadt“ erneut im Wandel befindet. Es gehört mittlerweile sogar zum guten Ton einer Stadt, fußgängerfreundliche Visionen aufzuzeigen und zu realisieren. Der Mensch ist im öffentlichen Raum wieder willkommen und wird mittels spannender Projekte aufgefordert, ihn zu beleben und am öffentlichen Leben teilzunehmen.

Nachwort

Das Thema der „Entschleunigung“ beschäftigt mich schon seit Jahren, da ich selbst Teil dieses globalen Netzwerkes aus imaginären Linien und Bahnen – virtuellen Orten, Bildern und Gefühlen – und realen Orten, Menschen und Infrastrukturen wie Straßen und Highways bin. Die permanente Überschneidung der beiden Bereiche – Realität und Virtualität – erzeugt in mir oft das Gefühl des Verlorenenseins. Dennoch gelingt es mir nicht gänzlich auf die Vorzüge des Internets und der verschiedenen Fortbewegungsmittel wie Auto und Flugzeug zu verzichten.

Mit dieser Arbeit habe ich versucht, für mich persönlich, potenzielle Möglichkeiten der bewussten Entschleunigung – soweit vorhanden – aufzuzeigen und ihren jeweiligen Mehrwert abzuwägen.

Zu Beginn meiner Recherche bin ich davon ausgegangen, dass sich die Stadt all den neuen Technologien im Bereich der Mobilität und Telekommunikation beugen muss und dadurch in ihrer ursprünglichen Wesensart, nämlich Raum für Kommunikation und Interaktion zu schaffen, verkümmert. Eine radikale Veränderung und Umnutzung des öffentlichen Raumes – vom Kommunikationsraum hin zum Transitraum – schien mir daher logisch. Die Autos in den Städten werden immer mehr. Zwischenmenschliche Kommunikation benötigt keinen realen, keinen physisch vorhandenen Raum mehr. Somit werden die öffentlichen Plätze der Stadt dem Verkehr überlassen und der Mensch verkümmert – in seiner Einsamkeit – vor dem Bildschirm hinter den eigenen vier Wänden.

Mein anfänglicher Zweifel, ob denn der Fußgänger in der Stadt überhaupt noch willkommen sei, hat sich nicht bewahrheitet. Im Laufe der Zeit und je intensiver ich in die Materie eingedrungen war, wurde mir bewusst, dass viele Städte dieses Problem sehr wohl erkannt haben und sich für eine „menschenfreundliche“ Stadt einsetzen. Ich stieß auf interessante Stadtkonzepte, die versuchen, den Typus Stadt als Lebensraum in seiner Integrität weitestgehend zu erhalten oder wieder herzustellen. Verkehrsberuhigte Innenstädte bis hin zur totalen Verbannung des Automobils aus dem städtischen Raum oder die Stilllegung innerstädtischer Schnellstraßen und Autobahnen und die damit verbundene Umnutzung zu öffentlichen Grünflächen haben mich überzeugt und positiv überrascht.

Um dieses Wissen wurde ich neugierig und ich habe mich gefragt, auf welche Art und Weise Straßenräume attraktiv gestaltet werden können. Welche unterschiedlichen Typologien von Straßen gibt es? Und welche Kriterien müssen erfüllt werden, damit diese funktionieren und von Menschen gerne in Anspruch genommen werden?

Mir wurde bewusst, dass zu einem gelungenen Projekt – einer Fußgängerzone beispielsweise – nicht nur ein durchdachtes Design sondern auch die richtige

Positionierung innerhalb des städtischen Gefüges sowie die Aufwertung des Bereiches anhand der Schaffung von Ruhezeiten – Zonen die zum Verweilen einladen – und der Bepflanzung von schattenspendenden Bäumen von größter Wichtigkeit sind.

Ich habe meine Arbeit mit einem Zitat von Georges Perec begonnen: „Zu Anfang allerdings ist da nicht viel: so gut wie nichts, nichts Greifbares...“

Perec regt mit dieser Aussage zum kritischen Nachdenken an. Er lädt uns ein, Mut zum Träumen zu haben und manchmal auch scheinbar verrückt geglaubten Ideen eine Chance zu geben, und das möchte ich an dieser Stelle ebenso versuchen. Alles, was aus unserer Imagination entspringt, ist auf seine ganz eigene Art und Weise wahr. Ich habe im Laufe meiner Masterarbeit gelernt, offen für Neues zu sein, mit dem Blick auf das Kleine gerichtet. Wer sagt, dass eine grüne Parkanlage, dessen Atmosphäre ihr durch das Lachen der Kinder, das Bellen der Hunde, das Zirpen der Insekten, das Zwitschern der Vögel und das Rascheln der Blätter im Wind verliehen wird, nicht gleichzeitig ein Untergrundbahn-Schacht sein kann? Und wer behauptet, dass eine Straße nur für Fahrzeuge, nicht aber für uns Menschen gedacht sei? Wir sollten wieder Mut zum Träumen haben, unsere Umwelt bewusst wahrnehmen, Augenscheinliches hinterfragen und interaktiv an der Gestaltung unserer Städte – vor allem den öffentlichen Orten – teilnehmen, denn schon kleine Veränderungen bewirken meist Großes.

Gelungene Initiativen gegen diese Geschwindigkeitswelle, gegen den rasenden Verkehr auf den Straßen, gegen den Wahnsinn der Technologie und gegen eine „virtuelle, austauschbare Stadt“ müssen nicht gezwungenermaßen bis ins kleinste Detail geplante Projekte sein – im Gegenteil. Auch kleine Interventionen der Architektur mit experimentellem Charakter können sich positiv auf die Atmosphäre des öffentlichen urbanen Raums auswirken. Lücken und Leerräume in Städten können beispielsweise interaktiven Raum für neue Nutzungsmöglichkeiten im Zuge einer Neugestaltung schaffen. Ebenso können Plätze und Straßen durch kleine ephemere Projekte revitalisiert und aufgewertet werden. Bewohner können auf spielerische Weise und durch aktive Selbstbeteiligung zur Veränderung ihrer Umwelt sensibilisiert werden und gemeinsam, bewusst zu einer Verbesserung beisteuern. Die Stadt, in ihrer Gesamtheit aus Plätzen und Straßen, soll wieder zum bewusst erlebbaren Ort werden.

Dabei kann der Akt des Gehens das bewusste Erleben des urbanen Raumes stärken, einen neuen Blick auf die Stadt freigeben und den Zusammenhalt innerhalb der Nachbarschaft fördern.

Das Konstrukt Stadt soll wieder Spaß machen. Die Stadt wird zurückerobert und öffentlicher Raum wird ein von allen gemeinsam genutztes Gut. Der Typus Stadt wird wieder zum bewussten Ort.

**Literatur- und
Abbildungsverzeichnis**

Literaturverzeichnis

Bücher

Architekturzentrum Wien „The Austrian Phenomenon. Architekturavantgarde Österreich 1956-1973“. Birkhäuser GmbH, Basel 2009

Alexander, Christopher „Eine Muster-Sprache“. Löcker Verlag GesmbH, Wien 1995 (erstmalig als amerikanische Ausgabe publiziert 1977 unter dem Titel „A Pattern Language“)

Augé, Marc

- „Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“. Fischer Verlag GmbH, Frankfurt a. M. 1994 (die französische Originalausgabe mit dem Titel „Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité“ erschien 1992 bei Éditions du Seuil, Paris.)

- „Tagebuch eines Obdachlosen: Ethnofiktion“. C. H. Beck, München 2012 (die französische Originalausgabe erschien 2011)

Beck, Ulrich „Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne“. Suhrkamp, Frankfurt am Main 1986

Benjamin, Walter „Kleine Geschichte der Photographie“ (1931); Gesammelte Schriften Band II, Frankfurt am Main 1977

Brambilla, Roberto „More Streets for People“. Gedruckt in den USA, publiziert von der italienischen Art&Landscape Fondation, Inc., 660 Madison Avenue, New York, New York 1972

Branzi, Andrea – Archizoom Associati „No-Stop City. Residential Parkings. Climatic Universal Sistem“. HYX Orléans, 2006

Debord, Guy „Die Gesellschaft des Spektakels“. Nautilus, Hamburg 1978 (erstmalig als französische Originalausgabe bei Edition Buchet-Chastel Paris publiziert 1967 unter dem Titel „La Societe du Spectacle“)

De Certeau, Michel „Kunst des Handelns“. Merve Verlag, Berlin 1988 (die französische Originalausgabe mit dem Titel „L' invention du quotidien. 1 Arts de faire“ erschien 1980 bei Union Générale d'Éditions)

Dünne, Jörg / Günzel, Stephan „Raumtheorie: Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften“. Suhrkamp Taschenbuch Wissenschaft, Frankfurt am Main 2006

Falgge, Ingeborg „Architektur und Wahrnehmung – Jahrbuch Licht und Architektur“. Müller, Rudolf, GmbH & Co. KG, Verlagsgesellschaft, Darmstadt 2003

Flusser, Vilém „Medienkultur“ (5. Auflage). Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt a. M. 2008 (Erstauflage publiziert von Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt a. M. 1997)

Heidegger, Martin „Vorträge und Aufsätze“ (11. Auflage). Klett-Cotta, Stuttgart, 2009 (Erstveröffentlichung 1954)

Jacobs, Jane „The Death and Life of Great American Cities“. Random House, New York 1992 (Erstveröffentlichung Random House, New York 1961)

Kraus, Karl „Sprüche und Widersprüche“. Suhrkamp, Wien 1988 (Erstveröffentlichung 1909)

Loos, Adolf „Sämtliche Schriften“. Herold, Wien-München 1962

McDonough, Tom „Guy Debord and the Situationist International“. October Books, Massachusetts 2002

Perec, Georges „Träume von Räumen“ (2. Auflage). diaphanes, Zürich-Berlin 2016

Rudofsky, Bernard „Straßen für Menschen“. Residenz Verlag, Salzburg und Wien 1995 (Die Originalausgabe erschien 1969 unter dem Titel „Streets for People“)

Sadler, Simon „Archigram: Architecture without Architecture“. Chapparral and Magda Clean by Graphic Composition, Inc., Massachusetts Institute of Technology, USA 2005

Van Schaik, Martin „Exit Utopia: architectural provocations, 1956- 1976“. Prestel, Munich-London 2005 (vgl. Woertman, Sander ‚The Distant Winking of a Star, or the Horror of the Real‘ S.153)

Virilio, Paul „Rasender Stillstand“ (5. Auflage, 2015). Fischer Taschenbuch, Frankfurt am Main 1997

Winkler, Bernhard „Stadtraum und Mobilität“. aedition, München 1998

Zhongjie, Lin „Kenzo Tange and the Metabolist Movement: Urban Utopias of Modern Japan“. Routledge, New York, NY 2010

Zeitschriften

Angéilil, Marc „No-Stop City“. archithese 5. 2008

architektur. aktuell „Freespace“ September 2018

Beil, Julia „Das ist nicht einfach nur ein totes Mädchen“. Die Welt kompakt, 09.08.2018

Bradbury, Ray „The girls walk this way; the boys walk that way...“ Los Angeles Times, Sunday Magazine, 05.04.1970

Hagen, Katrin / Stiles, Richard / Trimmel, Heidi „Wirkungszusammenhänge Freiraum und Mikroklima“. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien 2010

Koolhaas, Rem „The Generic City“ (2. Auflage). The Monacelli Press, Inc., New York 1998 (Erstauflage publiziert von The Monacelli Press, Inc., New York, NY 1995)

Psenner, Angelika

-„Historischer Überblick über die Entwicklung der Straße und des öffentlichen Raums.“ Mission Microurbanismus, Städtebau TU Wien 2015

-„Integrative Diversität zu ebener Erd’? Das Entwicklungspotenzial der stadträumlichen Struktur des Wiener Gründerzeit-Parterres.“ Wien, SWS-Rundschau (51.Jg.) Heft 2/ 2011: 195–218.

-„Street Life! It’s the Only Life I Know. Street Life, and there’s a Thousand Parts to Play.“ REAL CORP 2015. PLAN TOGETHER – RIGHT NOW – OVERALL. From Vision to Reality for Vibrant Cities and Regions. Proceedings of 20th International Conference on Urban Planning, Regional Development and Information Society. pp. 579-590, 2015

Superstudio „12 Cautionary Tales For Christmas“. Architectural Design, 1971.

Varnelis, Kazys „Programming after Program. Archizoom’s No-Stop City“

Filme und Dokumentationen

Tyrnauer, Matt „Citizen Jane: Battle for the City“ 2016

Paoli, Stéphane „Denker der Geschwindigkeit“. Dokumentarfilm über Paul Virilio, Frankreich 2007

Rosefeldt, Julian „Manifesto“. Australien, 9. Dezember 2015

Vimeo „San Francisco: Removal of the Embarcadero Freeway“ 2010

Welt+ Journal „Unser Platz - Wem gehört die Stadt?“. ORF, Februar 2018

Ausstellungen

Mehrotra, Rahul „Does Performance Matter?“. Architekturmuseum der TU München, 14. September 2017 – 18. März 2018

Vorlesungen

Hauser, Sigrid Ao.Univ.Prof. VO Architekturtheorie II, 16.05.2018, TU Wien

Lootsma, Bart Univ.-Prof. VO „Cultural Studies“ 2011 Uni Innsbruck

Interviews und Gespräche

Jens, Petra „Das Geh-Café“ 19.09.2018

Lindinger, Andreas „Jane’s Walk“ 15.09.2018

Winkler, Bernhard Interview über „die Stadt, Mobilität und Fußgängerzonen“ am 03.10.2018

Internet

aerzteblatt.de „Studie: Sonnenlicht senkt den Blutdruck“. 21.01.2014 (<https://www.aerzteblatt.de/nachrichten/57293/Studie-Sonnenlicht-senkt-den-Blutdruck>)

archdaily „Spotlight: Jane Jacobs“ Mai 2018 (<https://www.archdaily.com/502096/happy-birthday-jane-jacobs>)

Bischoff, Werner „Grenzenlose Räume — Überlegungen zum Verhältnis von Architektur und städtischem Geruchsraum“ September 2006 (http://www.cloud-cuckoo.net/openarchive/wolke/deu/Themen/052/Bischoff/bischoff.htm#_edn3)

case studies | computer city 05.02.2013 (https://issuu.com/tomatwashu/docs/computer_city_draft_1)

CNU - Congress for the New Urbanism „San Francisco | Embarcadero Freeway“ (<https://www.cnu.org/highways-boulevards/model-cities/embarcadero>)

Debord, Guy „Les Lèvres Nues #9“ November 1956, wiederveröffentlicht in „Internationale Situationniste #2“ Dezember 1958 (<https://www.cddc.vt.edu/sionline/si/theory.html>)

der Tagesspiegel „Seine Majestät, die Spitzhacke“ August 2013 (<https://www.tagesspiegel.de/kultur/prachtstrasse-in-rom-wird-autofrei-seine-majestaet-die-spitzhacke/8588812.html>)

derstandard.at Adenberger, Marietta „Baulücken, urbane Leerstellen und Gehsteige für alle“ 01.06.2018 (<https://derstandard.at/2000080774806/Bauluecken-urbane-Leerstellen-und-Gehsteige-fuer-alle>)

fahrradwien.at

Feriel, Cédric „Pedestrians, cars and the city“ 29.05.2013 (<https://www.metropolitiques.eu/Pedestrians-cars-and-the-city.html>)

Fortune.com „Downtown is for People“ (Fortune Classic, 1958) 18.09.2011 (<http://fortune.com/2011/09/18/downtown-is-for-people-fortune-classic-1958/>)

Garrison, Michael (Professor at the University of Texas at Austin) „Regenerating green spaces in

the urban fabric“ 2016 (<https://www.donghwan-kim.com/paper2/>)

geht-doch.wien

grätzloase.at

Hermansen, Bianca / Schuff, Sophia in der Zeitschrift Garten + Landschaft „Co-Creation statt Partizipation“ 04.05.2016 (<https://www.garten-landschaft.de/superkilen-co-creation-statt-partizipation/>)

heute.at „Woher kommt der Name Schanigarten?“ 07.07.2015 (<http://www.heute.at/wirtschaft/news/story/Woher-kommt-der-Name-Schanigarten--22093911>)

Jane's Walk (<https://janeswalk.org/cities/>)

janeswalk.at

Kawaguchi & Engineers „The Expo'70 Space Frame for the Festival Plaza (1970)“ (http://www.kawa-struc.com/projects/projects_0301_e.htm)

Keenan, Edward „San Francisco's waterfront freeway was removed 25 years ago. No one misses it“ 05.06.2015 (<https://www.thestar.com/news/gta/2015/06/05/san-franciscos-waterfront-freeway-was-removed-25-years-ago-no-one-misses-it.html>)

kurier.at „Wien könnte total autofrei werden“, Interview mit Knoflacher Hermann, April 2013 (<https://kurier.at/chronik/wien/verkehrsexperte-hermann-knoflacher-wien-koennte-total-autofrei-werden/8.346.843>)

Madrid Rio (http://www.west8.com/projects/madrid_rio/)

manager magazin „Wie diese elf Städte den Verkehr in den Griff kriegen wollen“ August 2016 (<http://www.manager-magazin.de/fotostrecke/autofreie-innenstadt-elf-staedte-die-fotostrecke-140288.html>)

moma „Louis Kahn + Philadelphia“ (http://press.moma.org/wp-content/files_mf/sectiontexts.pdf)

MOOD MOODS „SUPERSTUDIO SUPERARCHITETTURA“ 26.02.14 (<https://moodmoods.wordpress.com/2014/02/26/superstudio-superarchitettura/>)

Neild, Barry (CNN) „Qatar's Hamad International: World's most luxurious airport?“ 27.03.2018 (<https://edition.cnn.com/travel/article/hamad-international-airport-qatar/index.html>)

Neugebauer, Christian „Virilio, Paul (1984); „Die Auflösung des Stadtbildes“ 14.05.2007 (<https://www.european-spaces.eu/1-archiv/virilio-paul-1984-die-aufloesung-des-stadtbildes/>)

ots.at „Der Schanigarten hat wieder Saison“ 18.03.2010 (https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20100318_OTS0084/der-schanigarten-hat-wieder-saison)

Ozler, Levent „194X-9/11: American Architects and the City“ 04.07.2011 (<https://www.dexigner.com/news/23328>)

Paris mal anders „Champs-Élysées 2018 autofrei am ersten Sonntag im Monat“ Januar 2018 (<https://www.parismalanders.com/champs-elysees-autofrei-am-ersten-sonntag-im-monat/>)

Parisinfo „Coulée verte René-Dumont“ (<https://en.parisinfo.com/paris-museum-monument/71237/Coulee-verte-Rene-Dumont>)

Schwäbische Zeitung „Architekt Koolhaas und die Stadt ohne Eigenschaften“ 11.12.2011 (https://www.schwaebische.de/ueberregional/panorama_artikel,-architekt-koolhaas-und-die-stadt-ohne-eigenschaften-_arid,5175705.html)

spaceandplace.at

Spiegel online

-„Rechtes Seine-Ufer wird Fußgängerpromenade“ September 2016 (<http://www.spiegel.de/rei->

se/staedte/paris-rechtes-seine-ufer-wird-fussgaengerpromenade-a-1114017.html)

- „Oslo verbannt Autos aus der Innenstadt“ Oktober 2015 (<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/luftverschmutzung-oslo-verbannt-autos-aus-der-innenstadt-a-1058503.html>)

Stadt Wien „Bauprogramm Radverkehrsanlagen 2018“ (<https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/programm/>)

Stadt Wien

- **MA 18** „Zu Fuß gehen in Wien“ 2015 / „Gehen aus der Perspektive von Jung und Alt“ 2014 / „Nutzerinnen und Nutzer Befragung 2013: Was gefällt am Gehen und was hält davon ab?“

- **MA 22** „Urban Heat Islands. Strategieplan Wien“ 2015

- **MA 23** „Wien in Zahlen“ 2017

- **MA 28** „Jahresbericht“ 2017

- „Bauprogramm Radverkehrsanlagen 2018“

- „Wiener Verkehrskonzept Jänner 1992“

The High Line (<https://www.thehighline.org>)

streetlife.wien

welt.de „Warum Los Angeles aus politischen Gründen jetzt weiße Straßen hat“ 18.09.2017 (<https://amp.welt.de/wissenschaft/article168749952/Warum-Los-Angeles-aus-politischen-Gruenden-jetzt-weisse-Strassen-hat.html>)

Wiener Zeitung - Vasari, Bernd

- „Die große Neuordnung auf der Straße“ 03.02.2015 (https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wien/unterwegs/732572_Die-grosse-Neuordnung-auf-der-Strasse.html)

- „Europas gelebte Fahrrad-Utopie“ 08.08.2015 (https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wien/unterwegs/767694_Europas-gelebte-Fahrrad-Utopie.html)

- „Ljubljanas kurzer Prozess mit dem Autoverkehr“ 15.08.2015 (https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wien/unterwegs/768589_Ljubljanas-kurzer-Prozess-mit-dem-Autoverkehr.html)

wienzufuss.at

Wilde , Sebastian „Verreisen, um die Welt nicht zu sehen“ Frankfurter Allgemeine, 19.08.2013 (<http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/buecher/autoren/roussel-ausstellung-in-berlin-verreisen-um-die-welt-nicht-zu-sehen-12536015.html>)

wko.at

- „Frühlingserwachen im Schanigarten 2018“ 16.04.2018 (<https://news.wko.at/news/wien/Fruehlingserwachen-2018.html>)

- „Wiener Gebrauchsabgabengesetz“ 2017 (https://www.wko.at/service/w/verkehrsbetriebsstandort/MB_VR_Wr_Gebrauchsabgabeg.pdf)

- „Schanigarten neu ab 2017“ (<https://www.wko.at/branchen/w/tourismus-freizeitwirtschaft/gastronomie/Factsheet-Schanigarten-2016.pdf>)

Abbildungsverzeichnis

Alexander, Christopher: S.113 (Foto: Eine Promenade und ihr Einzugsbereich in Alexander „Eine Muster-Sprache“ S.183); **S.119** (Skizze: Aktivitätsknoten in Alexander „Eine Muster-Sprache“ S.185)

Archigram: S.63 (Abbildung: Computer City in Sadler „Archigram: Architecture without Architecture“ S.21)

architecturemagazine: S.159 (Foto: Roter Platz Kopenhagen - <https://www.architectmagazine.com/project-gallery/superkilen-1304>)

architektur.aktuell: S.157 (Foto: Robabecchia in architektur.aktuell „Freospace“ S.90)

blue-rocket: S.167 (Foto: L.A.s weiße Straßen - <http://blue-rocket.de/weisse-strassen-sollen-los-angeles-abkuehlen/>)

Branzi, Andrea: S.56 (Darstellung: No-Stop City in Branzi „No-Stop City. Residential Parkings. Climatic Universal Sistem“ S.77); **S.58** (Foto oben und unten: Vorfühmodell des Innenraumes von No-Stop City in Branzi „No-Stop City. Residential Parkings. Climatic Universal Sistem“ S.106 ff.)

city clock magazine: S.83 (Foto: Cheonggyecheon Highway, Seoul - <http://www.cityclock.org/removing-urban-highways/#.VagDgipVhBc>)

condé nast traveler: S.114 (Foto: La Rambla - Barcelona - <https://www.cntraveler.com/activities/barcelona/la-rambla>)

Congress for the New Urbanism: S.125 (Foto oben: Embarcadero Freeway 1960 - <https://www.cnu.org/what-we-do/build-great-places/embarcadero-freeway/>); **S.127** (Foto: Der neu geschaffene Boulevard - <https://www.cnu.org/what-we-do/build-great-places/embarcadero-freeway>)

Debord, Guy: S.177 (Zeichnung: „Naked City“ - <http://www.spontaneous-architecture.org/2013/02/guy-debord-theory-of-derive.html>); **S.188** (Zeichnung: „Naked City“ - <http://www.spontaneous-architecture.org/2013/02/guy-debord-theory-of-derive.html>)

fahrradwien: S.99 (Diagramm: Prozentuelle Aufteilung des Verkehrs in Wien 2014 und 2017 - <https://www.fahrradwien.at/radfahren-in-zahlen/radverkehr-messen/>)

Garrison, Michael: S.85 (Abbildung: Entwicklung des Cheonggyecheon Tals von natürlichen zu urbanen Konditionen - <https://www.donghwan-kim.com/paper2/>)

Galerie Buchholz (Berlin/Köln): S.31 (Foto: Raymond Roussels fahrbares Haus - <http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/buecher/autoren/roussel-ausstellung-in-berlin-verreisen-um-die-welt-nicht-zu-sehen-12536015.html>)

Gutierrez, Laurent / Portefaix, Valérie: S.154 (Foto: Guangshen Superhighway Market in „Does Performance Matter?“ 2003 © Map Office - Gutierrez+Portefaix); **S.155** (Foto: Guangshen Superhighway Market in „Does Performance Matter?“ 2003 © Map Office - Gutierrez+Portefaix)

Herry / Snizek: S.96 (Abbildungen oben und unten: Verkehrsverhalten, Wien 1986 und Verkehrsverflechtung (Kfz-Fahrten / Tag) Wien 1985 - <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b006348.pdf> S.9 und S.13)

Isozaki, Arata: S.64 (Foto: Space frame roof of the Festival Plaza, Osaka Expo, 1970 - <https://www.pinterest.com/pin/301741243756088997/>)

MoMA: S.95 (Imagination: Haus Rucker Co's ‚Palm Tree Island Oasis‘ in New York - <https://www.moma.org/collection/works/91898/>); **S.129** (Zeichnung: Verkehrsstudie Louis Kahn - <https://www.moma.org/collection/works/488>)

MOOD MOODS: S.69 (Imagination: The continuous monument - <https://moodmoods.wordpress.com/2014/02/26/superstudio-superarchitettura/>)

Nieuwenhuys, Constant: S.52 (Skizze: „New Babylon“ Viertel in einer traditionellen Stadt. Quasi-sozialer Orte: die Straße - in McDonough S.97); **S.53** (Skizze: „New Babylon“ Gartenstadt. Isolierte Wohneinheiten. Minimale soziale Berührungspunkte - in McDonough S.98); **S.80** (Skizzen: „New Babylon“ Prinzip einer umspinnenen Stadt in Grundriss und Schnitt in McDonough S.100)

Pinterest: S.136 (Foto: Havannas Decke aus Vögeln - <https://www.pinterest.at/pin/375839531373150888/>); **S.137** (Foto: Festa Major Barcelona - <https://www.pinterest.at/pin/170996117072191058/>); **S.138** (Foto: Paris Laternenstraße - <https://www.pinterest.at/pin/170996117072191058/>); **S.139** (Foto: ein Dach aus Regenschirmen in Portugal - <https://www.pinterest.at/pin/192740059029871877>)

radlkarte: S.97 (Karte: Fahrradwege Wien Stand 2018 - <https://www.radlkarte.at/#14/48.2058/16.3764>)

Rudofsky, Bernard: S.74 (Foto: Portici Bologna in Rudofsky „Straßen für Menschen“ S.71); **S.77** (Foto: Corso Vannucci Perugia in Rudofsky „Straßen für Menschen“ S.101); **S.106** (Foto: Die „Pioniere der Fußgängerzone“ in Rudofsky „Straßen für Menschen“ S.103); **S.110** (Foto:

Straße in Vicenza in Rudofsky „Straßen für Menschen“ S.102); **S.123** (Skizze: Versuchsanordnung für Bewegungsexperimente in Rudofsky „Straßen für Menschen“ S.98); **S.150** (Skizze: Yona Friedmans „Spatial City“ in Rudofsky „Straßen für Menschen“ S.191)

Seoul Metropolitan Government: S.84 (Foto: Cheonggyecheon Highway 1969 - <https://en.wikipedia.org/wiki/Cheonggyecheon>)

Superstudio: S.60 (Abbildung: die kontinuierlich produzierende Förderband-Stadt in Superstudios „12 Cautionary Tales For Christmas“)

sweetandtastytv: S.86 (Foto: Drei Pfeiler links der Cheonggye - Überführung als Erinnerung an die Vergangenheit des Baches - <http://www.sweetandtastytv.com/blog/11-things-to-do-at-cheonggyecheon-stream>)

Touringers: S.32 (Foto oben und unten: „Blick in den Salon“ und „Der Salon umfunktioniert zum Schlafzimmer“ - <https://touringers.org/personnalites-remarquables/343-raymond-roussel-et-sa-maison-roulante.html>); **S.33** (Foto: Das Badezimmer - <https://touringers.org/personnalites-remarquables/343-raymond-roussel-et-sa-maison-roulante.html>)

Varnelis, Kazys: S.57 (Darstellung links und rechts: Homogeneous Living Diagrams in Varnelis „Programming after Program. Archizooms No-Stop City“ S.84 f.)

Wiener Linien: S.161 (Foto: Wiens Straßen um 1932 - <http://www.bildstrecke.at/Archiv-1950/Images/detail/21334?page=2>)

wienzufuss: S.98 (Diagramme: Wissenswertes zum Fußverkehr - <https://www.wienzufuss.at/zufuss-gehen-in-zahlen/wissenswertes-zum-fussverkehr/>); **S.163** (Diagramm: Anteil der Gehsteiglänge mit über 2 Meter - https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2018/07/WzF_Report_155x220_RZ_screen.pdf S.12 f.)

wikipedia: S.143 (Foto: High Line 1936 - [https://de.wikipedia.org/wiki/High_Line_\(New_York\)](https://de.wikipedia.org/wiki/High_Line_(New_York)))

Winkler, Nina: Cover Vorderseite (Foto: Montserrat Spanien); **S.29** (Foto: Lamp Bear, Ankunftshalle Flughafen Doha, Katar); **S.51** (Foto: Dronning Eufemias Gate – Bjørvika Barcode Oslo); **S.73** (Foto: San Sebastián); **S.93** (Foto: Straße in Turin); **S.100** (Foto: autofreies Zentrum in Amsterdam); **S.102** (Foto: Straßenfest „Tauerer Straßenküche“); **S.109** (Foto: Fête de la Musique - Montpellier, Frankreich); **S.115** (Foto: Uferpromenade in Sitges); **S.116** (Foto: Uferpromenade Budapest); **S.118** (Diagramm: Wegesystem Bourbon Street); **S.120** (Karte bearbeitet aus Google Maps: Darstellung der Bars um und entlang des Donaukanals); **S.121** (Foto: Donaukanal); **S.122** (Foto: Sitzinseln am Donaukanal); **S.125** (Foto unten: Pier 39 San Francisco); **S.130** (Foto: Souk Marrakesch); **S.131** (Foto: Saint-Jean-de-Luz); **S.132** (Foto: L'Estartit an der Costa Brava); **S.133** (Foto: Bazar in Bali); **S.134** (Foto: Venedigs „Straßen“); **S.135** (Foto: geschmückte Straße in Montpellier); **S.140** (Foto: Peratallada, Spanien); **S.141** (Foto: Ponte Vecchio Florenz); **S.144** (Foto: Pflanzschale High Line NYC); **S.145** (Foto: alte Schienenführung High Line NYC); **S.146** (Foto: High Line NYC); **S.147** (Foto: High Line NYC); **S.148** (Foto: Aussichtsplattform High Line NYC); **S.149** (Karte bearbeitet aus Google Maps: Lage der High Line NYC); **S.151** (Foto: Iftar Market in Bali); **S.152** (Karte bearbeitet aus Google Maps: Lage des Marktes, Nähe der Hauptstadt Denpasar); **S.153** (Foto: Motorrad als Marktstand); **S.162** (Foto: 20er Zone im 5. Bezirk, Wien); **S.165** (Foto: Wiener Würfel); **S.168** (Foto: Wien 5. Bezirk); **S.169** (Fotomontage: Wiener Grätzel Utopie); **S.170** (Fotos: Schanigärten Wien); **S.173** (Foto: Schanigärten Wien); **S.174** (Fotos beide: Streetlife Festival Wien); **S.175** (Foto: VOLXkino); **S.179** (Foto: Jane's Walk); **S.183** (Foto: Jane's Walk); **S.184** (Foto: Jane's Walk); **S.185** (Foto: Geh-Café); **S.187** (Foto: Geh-Café); **Cover Rückseite** (Foto: Montserrat Spanien)

