Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 18 (1961)

Heft: 4

Artikel: Der Mensch in der Strasse

Autor: Pinthus, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-781788

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

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

Der Mensch in der Strasse

Von Dr.-Ing. A. Pinthus, Haifa

Die Strasse, auf der sich ein grosser Teil des städtischen Aussenlebens abspielt, benutzen wir nicht nur als Verkehrsfläche, sondern wir stehen zu ihrem Raume auch in irgendeiner persönlichen Beziehung. Es gibt Strassen, die wir lieben, und solche, die wir meiden; nichtssagende Gassen und erhebende Plätze. Aber worin liegt diese Beziehung vom Strassenraume zum Menschen? Was löst diese Reaktion aus?

Wenn es gelingt, die Frage zu beantworten, unter welchen Voraussetzungen ein Strassenraum für den Passanten — zu Fuss oder im Wagen — wohltuend und angenehm ist, dann können wir als stadtplanende Architekten eine Basis für die Gestaltung des Stadtraumes finden. Während sich nämlich die anderen beim gemeinsamen Werke der Stadtplanung beteiligten Fachleute auf bestimmte Voraussetzungen stützen können — technisch-wirtschaftlichen Unterlagen, Statistiken, vergleichende Erfahrungen — ist der Architekt-Urbanist nur auf seine Phantasie, sein Kompositionstalent angewiesen. Die Durchführung seiner Gedanken tritt daher als umstrittene «Geschmackssache» oft zurück gegenüber den real belegbaren anderen Komponenten der Planung.

Wandel der Beziehung zum Stadtraume

Der Architekt könnte versuchen, Beispiele aus älteren «schönen» Städten, etwa der klassischen Stadtbaukunst als Vergleich heranzuziehen. Aber solche Versuche müssten zu Fehlschlägen führen, denn gegenüber der Vergangenheit besteht heute

ein anderer ideologischer Inhalt der Gebäude und
eine andere Dynamik und Proportion des Stadtraumes

und infolgedessen eine andere Beziehung des Städters zu seiner Umgebung.

Die hervorragenden Elemente der alten Stadtbaukunst standen in einer bestimmten ideologischen Beziehung zum Bürger, die heute fortfällt: Das einstige fürstliche Schloss entspricht nicht einem heutigen Palasthotel, der Lustgarten nicht dem Sportpark, der Marstall nicht der Garage, das Rathaus nicht dem heutigen Verwaltungsgebäude, der Palazzo nicht dem Miethause, die Kathedrale nicht dem Büroturme. Selbst bei ähnlicher Konzeption des Raumes und der Baumassen lassen sich solche Elemente, ihres geistigen und sozialen Inhaltes wegen, bei der architektonischen Komposition nicht gegeneinander vertauschen.

Der Menschen- und Fahrzeugverkehr innerhalb der Stadt hat sich gewaltig vergrössert. In noch höherem Masse hat die Geschwindigkeit des mechanisierten Verkehrs gegenüber der Bewegung von Trag- und Zugtieren zugenommen, und dementsprechend sind die Breiten der Strasse und die zweidimensionalen Abmessungen der Plätze gewachsen. Gleichzeitig ist die durch die Bauhöhe gegebene Raumproportion in den Wohngebieten durch die weiteren Bauabstände grösser, in den Geschäftsgebieten aber, dank den technischen Möglichkeiten für Hochbauten — trotz breiterer Strassen — kleiner geworden. Hierzu kommt noch die Auflösung der raumbildenden Begrenzung infolge Auflockerung durch offene Baublöcke und Zeilenbau.

Auf diese Veränderung der Dimensionen muss der Mensch anders reagieren. Er ist im Verhältnis zum Stadtraume kleiner geworden. Die Erfassung des Raumes ist erschwert, verliert an Reiz.

Demgegenüber haben wir uns daran gewöhnt, im Fahren — als Fahrer oder als Passagier — viele Eindrücke in kurzer Zeit hintereinander zu verarbeiten; dadurch schrumpft die Länge der Strasse zusammen, und einzeln stehende Bauten, Bäume, Masten, deren Abstände der Fussgänger spürt, binden sich zu einer fortlaufenden Kette zusammen und lassen das Gefühl einer seitlichen Begrenzung aufkommen, das früher nur durch eine geschlossene Strassenwand hervorgerufen wurde. Gleichzeitig treten in schneller Folge optische Verzerrungen der Umgebung auf, die durch die Fahrgeschwindigkeit erzeugt werden, die erst durch Gewöhnung überwunden werden können.

Um diesem «neuen Raumgefühl» Rechnung zu tragen, wurde die Forderung aufgestellt, die Strasse überhaupt aufzulösen, nach dem Wort von Le Corbusier «Il faut tuer la rue corridor», während in jüngerer Zeit wieder Bestrebungen bestehen, enge «Räume» zu schaffen. Die Aufgabe des Planers ist aber nicht Wahl zwischen Funktionalismus und Dekoration, sondern

den Lebensraum der Stadt so zu gestalten,
dass sich der Bürger in ihm wohl fühlt.

Denn die räumliche Umgebung, die «Stadtlandschaft», beeinflusst in hohem Masse das Wohlgefühl oder das Missbehagen in einer Stadt — das Heimatgefühl und das Heimweh oder den Ueberdruss und die Unbeständigkeit. Die Verknüpfung des Bewohners mit seiner Heimat durch die Gestaltung der Umgebung zu festigen, gehört zu den grossen Möglichkeiten des stadtplanenden Architekten.

Psychische Reaktion des Menschen auf den Strassenraum

Betrachtet man also die Gestaltung des Stadtraumes nicht nur als eine ästhetische Angelegenheit, sondern als ein wesentliches Mittel zur Steigerung des Wohlbefindens der Bewohner, dann wird nicht die Phantasie des Architekten, sondern die *psychische Reaktion der Bewohner* massgeblich für die Gestaltung werden.

Die Reaktion auf die Umgebung hängt nicht nur von der erwähnten Geschwindigkeit der Bewegung ab,

sondern von sehr vielen Umständen sowohl äusserer Art, wie Wetter, Tageszeit, Beleuchtung wie auch der Verfassung des Passanten, dessen Aufmerksamkeit nach Alter, Stimmung, besonderen Interessen sehr verschieden sein kann. Der Strasseningenieur wird die Strasse anders sehen als der Grundstückmakler, Hochzeitsreisende anders als Strassenhändler; der alteingesessene Bürger ist sich, in der jahrelangen Gewohnheit und der Wiederholung der täglichen Wege, oft der Gestalt seiner Umgebung schon gar nicht mehr bewusst. Trotzdem gelten für die Reaktion des Menschen auf die Umgebung gewisse allgemein gültige physiologische und psychische Voraussetzungen, die auch der Wandel der Raumbeziehung nicht geändert hat.

An der Reaktion auf die Strasse sind alle Sinneswahrnehmungen beteiligt, aber die optischen Reize sind meist die stärksten und für die Raumbeziehung entscheidend; ihre psychische Wirkung ist eng verknüpft mit dem Wechsel der Blickbewegung

a) in die Weite oder Nähe,
b) im Senken oder Heben,
c) in der seitlichen Drehung;
dazu treten noch Momente wie
d) Licht, Schatten, Farbe,
e) Personen- und Wagenverkehr.

a) Beim Sehen auf ferne Ziele kann das Auge in der Ruhelage das ganze Bild voll erfassen: positive Reaktion.

Auf der Sache nach einem ferneren Blickziel will der Beobachter an ablesbaren Merkzeichen das Näherkommen spüren, er will von Relais zu Relais über den im Augenblick übersehbaren Strassenraum hinaus zu dem endlichen Wegziele mit innerer Spannung geführt werden: Sehnsucht, Hoffnung.

Bei übergrossen Plätzen, die die Reichweite des normalen Sehwinkels überschreiten oder bei überlangen Strassen, deren Häuserblocks sich in gleichmässigem Rhythmus bis zum Verschwindungspunkt verkürzen, tritt eine Ermüdung, Gleichgültigkeit gegenüber dem Raume ein. Wenn in solchen Fällen die Abschätzung der Entfernung und des Masstabes nicht durch «Spannungsstützen» — Masten, Obelisken, Baumkulissen, Fontänen — erleichtert wird, dann erlahmt das Interesse an der Ferne und wird abgelenkt auf näherliegende Objekte — Reklamen, Schaufenster.

Blickziele in der Strassenachse haben ihren Reiz in der Hoffnung, ihnen nahekommen zu können und für die Mühe des Weges belohnt zu werden. Die Spannung kann gesteigert werden durch Fassung des Blickzieles in einen Rahmen, in Form eines Durchblickes oder eines der Proportion des Blickzieles entsprechenden Strassenquerschnittes. Nach Erreichung des Zieles, auf dem Höhepunkt der Spannung, wird eine Ableitung gesucht. Bei nichtlohnenden Blickzielen erlahmt die Spannung, ebenso bei solchen in sehr langen Strassen, da sie — von aussergewöhnlich hohen Türmen abgesehen — schon auf eine gewisse Entfernung in der Strassenperspektive verschwinden.

b) Beim Blick in Räume unter dem Horizonte kann in den Grenzen des Sehfeldes das Bild noch ohne jede Mühe aufgenommen werden. Bei grösserer Tiefe, in mässigem Umfange, genügt noch die beim Gehen sowieso übliche leichte Neigung des Auges, um ohne Störung im Weitergehen den Raum zu übersehen. In diesen Fällen ist die psychische Reaktion positiv. Die Erfassung der Strassenoberfläche wird erleichtert bei leichtem Ansteigen oder konkaver Form des Längsprofiles. Bei steilen Abhängen oder steilen Treppen hingegen, die sich nur durch Vorneigen des Kopfes oder sogar des Körpers übersehen lassen, wodurch gleichzeitig das Weitergehen verlangsamt oder sogar aufgehalten wird, treten negative Reaktionen — Schreck, Angst — auf.

Ebenso führt der Blick auf nahe hohe Ziele oft zu Angst, Schreck, Enttäuschung. Diese negative Reaktion steht in Verbindung mit der grösseren physiologischen Arbeit, wie Heben des Kopfes bis zum Zurückbiegen des Körpers, Bewegungen, die Missbehagen, wie Nackenschmerzen oder Blendung beim Sehen gegen den hellen Himmel, zur Folge haben und ebenfalls zur Verlangsamung, wenn nicht Unterbrechung des Weitergehens zwingen. Diese Störungen wird man nur aussergewöhnlichen, einmaligen Erscheinungen gegenüber in Kauf nehmen und lieber auf das Anschauen der hohen Gebäude überhaupt verzichten, so dass sie ihren Reiz einbüssen, weil das Publikum achtlos zwischen ihnen hindurchgeht.

Hierzu kommt noch, dass beim Abtasten eines sehr hohen Bauwerkes von unten nach oben sich die Sehentfernung erheblich vergrössert, womit eine dauernde Veränderung der Anpassung verbunden ist. Diese Veränderung der Distanz Auge/Turmspitze gegenüber Auge/Turmfuss erweckt den beängstigenden Eindruck eines sich neigenden oder schwankenden Bauwerkes.

Aber schon das Erfassen weniger hoher Gebäude erfordert vollen Augenaufschlag und besonders bei Stellung in der Raumachse eine konzentrierte Fixierung des Objektes, die ermüdet und die als überflüssig empfunden wird, wenn man glaubt, nun alles Interessante an ihm gesehen zu haben. In diesem Moment möchte der Betrachter sich abwenden. Er möchte den Zwang der Axialität, die ihn im Gleichgewicht, d. h. mit Gewichten von beiden Seiten, in die diktierte Richtung drängt, abschütteln. Er empfindet deshalb wohltuend eine Asymmetrie des Raumes, die ihm gestattet, diesem Druck auszuweichen.

c) Während die bisher betrachteten Raumbeziehungen bis zu einem gewissen Grade physiologisch zu erklären sind, steht bei der seitlichen Blickwendung die psychische Reaktion im Vordergrunde.

Die Axialität wird zwar in breiten Strassen durch den Richtungsverkehr auf getrennten Fahrbahnen und das Gehen der Fussgänger auf seitlichen Trottoiren etwas verwischt. Trotzdem erweckt sie noch die Erinnerung an Zwang, Trott, Pflicht, Nicht-aufsehen-Dürfen von der Arbeit. Dazu kommt noch die Enttäuschung, wenn die Achse nur einseitig zielbetont ist, aber nach der entgegengesetzten Seite ins Leere verläuft. Dann

sucht man die Möglichkeit seitlichen Ausweichens in Durchblicken zwischen hohen Baumstämmen, Verweilen an Schaufenstern und Auslagen, die den Strassenraum seitlich erweitern.

Von hier aus ist ein weiterer Schritt zur Erleichterung durch geordnete asymmetrische Ausbildung der Strasse mit der Möglichkeit der freien Blickwahl nach der aufgelockerten oder niedriger bebauten Strassenseite oder des Verweilens, Anlehnens an der geschlossenen oder höheren Bebauung der anderen.

Diese Art der Spannung, die die Freiheit des Sehens und Denkens in einem durch vorbereitete Komposition geordneten Raume gewährt, gibt dem Passanten einen hohen Grad der Befriedigung, vergleichbar mit dem Genuss eines Buches, einer interessanten Rede. Der Sinn dieser Spannung zwischen Mensch und Raum entspricht dann der Spannung des Lesers, des Zuhörers.

Ein abschliessendes Blickziel kann als Auflösung des Kontrastes zwischen den Strassenseiten dienen und die Harmonie wiederherstellen. Aber auch ohne dieses kann die Verschiedenheit der Strassenseiten, wenn auch nur ausgedrückt durch Stein und Pflanze, den Passanten beschäftigen und ihm Anregung und Sammlung geben. Eine seitliche Erweiterung des Raumes wird als Erleichterung empfunden, besonders wenn das Auge die angedeutete Raumbegrenzung noch spürt. Eine seitlich ableitende Dynamik des Raumes kann durch Knick oder Krümmung der Strasse bewirkt werden. Eine allmähliche Krümmung der Strasse begrenzt in unbestimmter Weise den Raum, mit der Möglichkeit, aber ohne Zwang, die Fortsetzung weiter zu verfolgen. In Verbindung mit weitergesteckten Spannungsträgern erregt sie die Erwartung wechselnder Bildfolgen; die Spannung wird gesteigert, aber unter Führung durch die Raumgestaltung. Dagegen wirken plötzliche ungeordnete Krümmungen abschreckend.

d) Zu den Momenten, die den Blick — und damit die Raumbeziehung — dynamisch lenken, gehört innerhalb der Raumgestaltung auch die durch Licht, Schatten und Farben erzeugte Modellierung des Raumes.

Die natürliche Beleuchtung im Wechsel der Tageszeiten und des Wetters — von dunkler Nacht über Mondschein, Morgengrauen, Dämmerung, Nebel, verschiedene Bewölkung bis zum blendenden Sonnenschein — kann jede Stimmung erwecken: Angst und Grauen bis zum unbeschwerten Frohsinn.

Noch mehr kann die künstliche Beleuchtung — nach Stärke, Anordnung, Farbe, Intervallen des Aufleuchtens — die Raumbeziehung ganz neutralisieren, über Entfernungen und Proportionen täuschen, aber auch umgekehrt eine starke Raumbegrenzung schaffen oder eine sichere Führung durch die Nacht gewährleisten. Damit kann sie alle Stufen der Reaktion — Schreck, Furcht, Unsicherheit, bis zur hoffnungsvollen Gewissheit hervorrufen.

e) Schliesslich können auch Personen- und Wagenverkehr, die in einer vorherrschenden Richtung fliessen, die Raumdynamik unerhört steigern. Aber auch dem bewegten Menschen in der Strasse genügt nicht nur

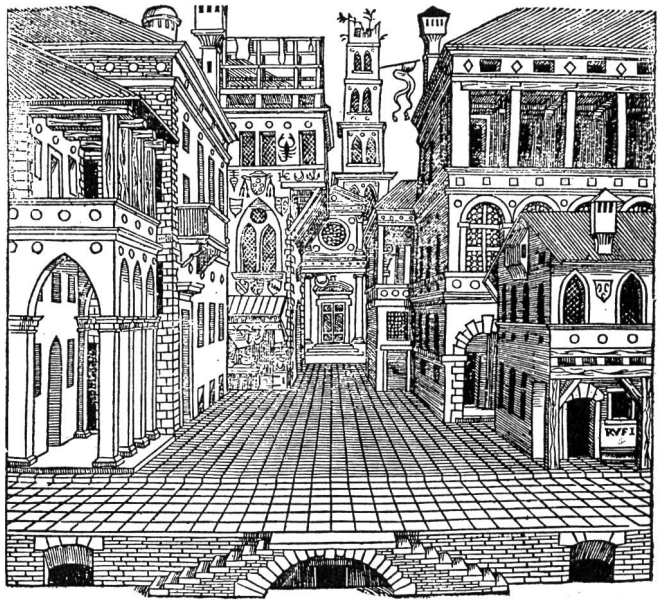


Abb. 1. Sebastiano Serlio, Holzschnitte aus dem Libro primo... d'architettura, Venedig, 1551; oben: Tragische Szene, unten: Komische Szene. Entnommen aus: Erwin Panofsky, «Meaning in the visual Arts» Doubleday Anchor Books, Doubleday & Company, Inc. Garden City, N. Y. 1955, Abb. 57, 58.

die technisch vorbereitete Bewegungsfläche, die ihm durch Karte, Wegweiser, Signale garantiert wird, sondern er braucht auch das Gefühl der Sicherheit, der Führung, die ihm durch optisch-seelischen Kontakt mit dem Strassenraume gegeben wird, durch entsprechende Raumgestaltung.

Bei der Folge der durchfahrenen oder durchgangenen Räume ist in Betracht zu ziehen, dass wir dabei nicht nur den augenblicklichen jeweiligen optischen Eindrücken unterliegen, sondern dass wir auch beeinflusst sind von der Erinnerung an das, was wir vorher gesehen haben, und von der Erwartung auf das, was uns noch bevorsteht. Diese Erscheinung ist ähnlich der des Musikhörens: Da klingen noch im «Pianissimo» die Trompetenstösse in uns nach, die wir

vorher gehört haben, und im Ritardando erwarten wir das Presto der kommenden Takte.

Die psychische Atmosphäre des Strassenraumes

In einer früheren Arbeit [1] hatte der Verfasser gefordert, dass schon die Gesamtplanung eine entsprechende psychische Atmosphäre vorbereite, und zwar für die Verkehrs- und Geschäftszonen eine starke Spannung, für die Wohnzonen: Entspannung, Sammlung, für die Plätze und Gebiete der öffentlichen Gebäude eine Steigerung und in den Parks und Aussengebieten eine seelische Befreiung.

In welcher Weise der Strassenraum eine bestimmte Stimmung erzeugen kann, sei an den beiden Bildern der Abb. 1 erläutert:

Es handelt sich um zwei Bühnenentwürfe des italienischen Architekten Sebastiano Serlio aus der Mitte des 16. Jahrhunderts, d. h. der Blüte der italienischen Renaissance, einer Zeit, in der sowohl die Architekten wie vermutlich auch das Publikum die Sprache der Stadtbaukunst in allen ihren Feinheiten verstanden. Das obere Bild zeigt eine Strasse für eine tragische Szene, das untere Bild eine Strasse für eine heitere Szene. Was macht die in den Bildern dargestellten Strassen geeignet zum Schauplatz des ernsten oder des heiteren Spieles?

Wir bemerken zunächst einige Beigaben, die der gewünschten Atmosphäre entsprechen: für die ernste Stimmung — ein Denkmal im Vordergrund, ein Mausoleum in der Mitte, eine hohe Pyramide und ein Obelisk im Hintergrunde; für die heitere Stimmung — ein offener Verkaufsstand in der Mitte, Fahnen und Pflanzenschmuck auf dem Turme. Dazu kommen Form und Stil der Bauten — worauf der Verfasser des Buches, dem die Abbildung entnommen ist, hinweist: oben — Renaissance, der Modestil der Epoche; unten — gotisch, der veraltete, lächerlich gewordene Stil der Zeit. Die Renaissancebauten ernst, mit schwerer Rustika, weitausladenden Gesimsen, die tiefe Schatten geben und den Blick nach oben begrenzen; die gotischen Häuser, zum Teil in leichter Holzkonstruktion, mit hellen Kolonnaden, reichen Wandmalereien, schmalen Karniesen.

Aber abgesehen von den erwähnten Beigaben und dem Stil der Häuser spüren wir in der *Form* des Strassenraumes selbst die vom Künstler gewünschte Stimmung:

Der Ort für die tragische Szene ist eine Sackgasse, deren Enge noch unterstrichen wird durch die nach hinten zunehmende Höhe der Häuser. Die ganze Perspektive ist konzentriert auf das Tor, das die Gasse abschliesst; auch die Fugen des Strassenpflasters führen auf dieses Tor hin, in dessen Rahmen ein Ufer erscheint. Aber nicht ein fröhlicher Badestrand ist zu überblicken, sondern nur ein einziges Boot zur Fahrt in die Unendlichkeit. Auch die Kolonnaden laden nicht zum Verweilen ein; ihr Fussboden liegt über dem Strassenniveau. Die offene Halle darüber ist nur nach dieser Schicksalsgasse gerichtet, ohne Ausblick ins Freie. So entsteht eine furchtbare Spannung, ein Druck, Angst vor dem Schicksal, ohne Ausweg, Hoffnungslosigkeit.

Anders die Strasse für das heitere Spiel: Im Hintergrunde ein hoher Turm als Blickziel — Erwartung, Hoffnung, Steigerung des Lebensmutes. Der Weg zu diesem Ziele ist keine Gasse zwischen parallelen Wänden, sondern allmählich. in unsymmetrischer Abstufung nähern sich die Häuser. Auch hier erscheint ein Tor als Abschluss; aber dieses Kirchentor ist geschlossen, niemand ist gezwungen, es zu öffnen und einzutreten; denn vor der Kirche wendet sich die Strasse nach rechts; auch das auskragende Obergeschoss des höchsten Hauses — links hinten — weist in diese Richtung und verstärkt damit die Gewissheit, dass jenseits der kurzen Gasse das Leben und Treiben seine Fortsetzung findet. Dabei sind die Leute der Gasse nicht gedrängt, dorthin zu eilen; die Kolonnaden — vorn links — laden ein zum Verweilen; ausserdem zweigen auch links und rechts — an der Rampe — noch Gassen ab, die es erlauben, den Weg frei zu wählen, unterstrichen durch die einander kreuzenden Linien der Pflasterfugen: Bewegungsfreiheit — Gedankenfreiheit.

Noch ein Moment, das die Spannung löst, ist die unsymmetrische und ungleiche Höhe der Häuser: gegenüber der geraden Front hoher Häuser der linken Seite stehen in versetzten Fluchten auf der rechten Seite niedrigere Häuser, die den Loggien und Erkern der hohen Nachbarhäuser den Ausblick über die Dächer hinaus freigeben. Diese Asymmetrie im Grundriss und in den Höhen hebt das Gleichgewicht im Strassenraume auf; sie löst den Zwang, auf ein bestimmtes Ziel zu sehen und ihm zuzustreben, auf; sie erlaubt, ihm optisch und gefühlsmässig auszuweichen und lockert damit die Spannung in der Beziehung zu dem vor ihm liegenden Strassenraume.

Die Mischung von Stimmungen und die Widersprüche in den Tendenzen, die in diesem Strassenbilde auftreten, machen es zum Schauplatze eines heiteren Spieles.

Die Analyse dieser Bühnenbilder bestätigt, dass sich die Stimmung ergibt als Wirkung bestimmter Spannungen zwischen dem Betrachter und dem Raume, die entweder in den Raum hineinführen, zum Weitergehen auffordern, ermuntern, weiterleiten, oder auf den Betrachter zu gerichtet sind, ihn am Weitergehen hindern, verstimmen oder ihn seitlich ausweichen lassen und damit erleichternd, abschwächend wirken können bis zur Neutralisierung der Raumbeziehung.

Die Wirkung der «psychischen Atmosphäre» wird abhängen von der Stärke dieser Spannungen — in allen Abstufungen vom Tragischen bis zum Lächerlichen, wie das Beispiel dieser Bühnenbilder zeigt. Die Grade der individuellen psychischen Reaktion auf den Strassenraum können in diesen Grenzen sehr verschieden sein:

[1] Die künstlerische Gestaltung in der Stadtplanung, «Plan», Januar/Februar 1955, S. 12.

in positiver Richtung — aktiv, vorwärtstreibend, aufreizend, mitreissend, steigernd, befreiend, mit Gefühlen der Hoffnung, Erwartung, Sehnsucht, Ueberraschung, Aussicht auf unbegrenzte Möglichkeiten;

in negativer Richtung — passiv, zurückstossend, aufhaltend, lähmend, fesselnd, irritierend, beunruhigend, mit Gefühlen der Bedrückung, Verlassenheit, Furcht, Angst, Beklemmung, Schreck, Enttäuschung;

in neutralem Sinne — gleichgültig, ablenkend, beruhigend, reizlos, stumpf und damit verbunden Ruhe, Sammlung, Geborgenheit, Sicherheit, bis zur Gleichgültigkeit, Einsamkeit, Stumpfheit.

Die Strasse in den Augen des Malers

Während die «psychische Atmosphäre» in diesen Bühnenbildern künstlich hergestellt ist, können wir bei ungezählten Bildern von Malern beobachten, wie — gewollt oder unbeabsichtigt — die Raumstimmung mitgeschildert wird.

So wie das Auge des unbeeinflussten Menschen in der Strasse die Umgebung nicht als eine photographische Kamera sieht, sondern gemäss den besonderen physiologischen und psychischen Bedingungen, so begnügt sich der Maler nicht damit, durch «Abmalen» einen objektiven Bericht über das Gesehene, wie eine Photographie, zu geben, sondern wird in den meisten Fällen seinen subjektiven Eindruck wiedergeben.

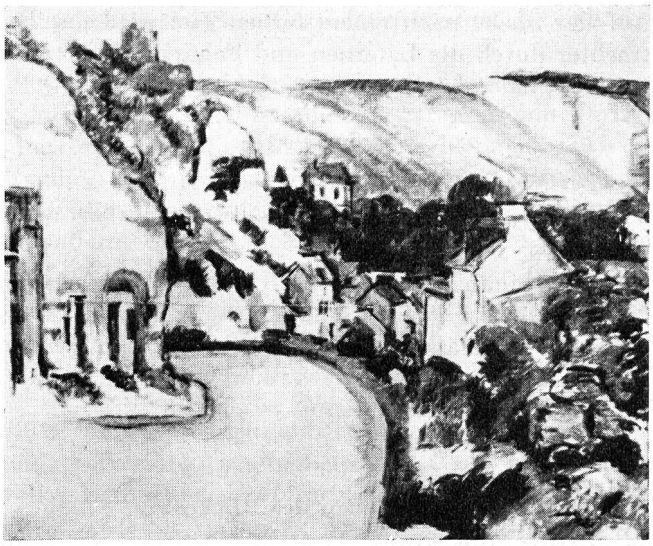
Als Beispiel solcher Abweichung des Schauens von der photographierten Wirklichkeit diene ein Bild von Cézanne:

Der Vergleich der Landschaft von Cézanne und der Photographie desselben Motivs zeigt, in welcher Weise der Maler die Umwelt sieht und dementsprechend darstellt: er lässt nebensächliche Dinge wie die Telephonleitung fort, hebt aber dafür die wesentlichen um so stärker hervor. Er überhöht den Berg, den er schon früher beim Abstieg von der Höhe bemerkt hatte, als Hauptmotiv des Bildes; er befreit das Dorf, das Ziel des Weges, von den verdeckenden Bäumen; er übertreibt die Kurve, die plötzlich vor dem Wanderer auftaucht und ihn von der Richtung auf sein Wegziel ablenkt. Sein Bild ist eben keine Photo, sondern der Niederschlag seines Eindruckes von der Umgebung.

Die Abweichung des Bildes von der dokumentarischen Wahrheit ergibt die «psychische Wahrheit», die auch der Nichtmaler unbewusst empfindet.

Um den Raumeindruck des Menschen in der Strasse mit den Augen des Malers zu verdeutlichen, möchten wir nachstehend auf einige Stichproben verbreiteter Bilder [2] hinweisen, welche die vorstehenden Ausführungen untermauern.

[2] Die erwähnten Bilder Nrn. 1, 3, 5, 8, 11, 13, 17 sind entnommen aus: «The Pocket Library of great Art»; Nrn. 2, 15, 16, 18, 19, 22 aus «Knaurs Lexikon moderner Kunst»; Nrn. 4, 7, 9 nach Ansichtskarten; Nr. 6 aus Frans Masereel, «Die Sonne»; Nrn. 12 und 14 aus Frans Masereel, «Landschaften und Stimmungen»; Nr. 20 aus «French Impressionists», Edition Harry N. Abrams, New York 1952; Nr. 21, Radierung.



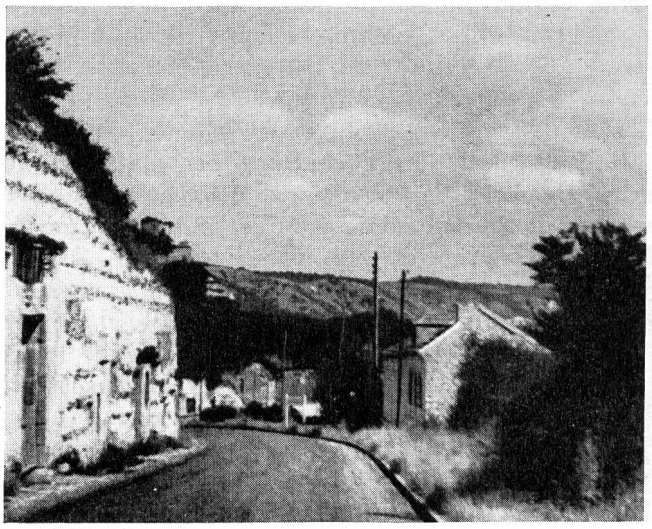


Abb. 2. Cézanne, «Landschaft in La Roche-Guyon» und Photographie desselben Motivs von Rewald. Entnommen aus: Erle Lovan, «Cézanne's Composition». University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1946.

Die erwähnten Bilder zeigen allgemein menschliche Reaktionen, auch wenn ihre Motive nicht die moderne Strasse, den heutigen Verkehr darstellen.

a) Blick in die Weite oder Nähe:

1. *Pissaro, Strasse nach Rocquencourt*
   Ein paar ländliche Häuser an einer in die Ferne führenden Strasse. An der gegenüberliegenden Gartenhecke eine Gruppe hoher Bäume.

Der starke Kontrast — niedrige Häuser gegenüber hohen Bäumen — fesselt den Betrachter und lässt vergessen, dass der Weg ins Ungewisse führt.

Trost, Sammlung

2. *Monet, Strandhotel*
   Das Hotel selbst verschwindet im tiefen Schatten. Laternen und Fahnen leiten in die ferne Helligkeit, in der Strandpromenade, wo Meer und Himmel zusammenfliessen.

Auf der Suche nach einem fernen Ziel wird der Betrachter durch die Laternen und Fahnen geführt und von der Nähe, der Gegenwart, abgelenkt.

Sehnsucht

3. *Utrillo, Die Kirche von La Ferté-Milon*
Kirchturm als nahes Blickziel in der Strassenachse.

Starke Spannung, gemildert durch vorgestellten Baum, Hausgiebel, Kirchendach und Ableitung in nach rechts abzweigende Strasse; geringe, aber merkbare Asymmetrie der Strassenwände, wie Balkon und Gartenmauer, auf der rechten Strassenseite.

Entspannung

b) Senken oder Heben des Blickes:

4. *Utrillo, Die Strasse du Mont Cénis und das Haus von Berlioz*
Eine niedrige Gartenmauer begleitet die Strasse bis an die absteigende Treppe, die durch Laternen und abgestufte Häuser erkennbar ist. Blick über die tieferen Häuser in die Ferne.

Die Frage nach der Fortsetzung der plötzlich verschwindenden Strasse wird durch die abgestuften Häuser und die über die Treppenschwelle hinausragenden Laternen beantwortet.

Ungewissheit in Hoffnung verwandelt

5. *Utrillo, Strasse de la Jonquière*
Gleichgültige Strasse aus der Dachperspektive mit Blick über die Dächer in die Ferne.

Aufsicht auf die Strassenoberfläche und Fernblick lenken von der Nüchternheit der Strasse ab, von der auch nur eine Seite gezeigt ist.

Flucht aus der Enge

6. *Frans Masereel, Holzschnitt*
Schmale Strasse zwischen gegeneinander schwankenden Hochhäusern.

Angsttraum, ausgedrückt durch den aus der Höhe auf die Strasse stürzenden Menschen.

Beklemmung

7. *Bonnard, Le Boulevard des Batignolles*
Ueber niedrigem Hause, zwischen vielgeschossigen Häusern, wird ein Ausschnitt der fernen Hügellandschaft sichtbar.

Blickführung mittels dreier Bäume über die Strasse und entlang der Giebelmauer hinauf zu dem fernen Blickziel.

Vertrauen und Ueberwindung des Alltags

c) Seitliche Wendung:

8. *Pissaro, Strassenbild in Pontoise*
Man ahnt die linke Strassenwand nur durch die herausragende Laterne. Auf der sichtbaren rechten Strassenseite unterbrechen kleine Pförtnerhäuschen die Gartenmauern, hinter denen, von Bäumen fast verdeckt, die mehrstöckigen Hauptgebäude liegen.

Die aufgelöste Strassenwand führt den gleitenden Blick allmählich in die Höhe.

Beruhigung

9. *Marquet, Quai Conti im Schnee*
Durch die Bäume auf der Wasserseite schimmern der Fluss und die Stadt am jenseitigen Ufer im Schnee.

Der Durchblick zwischen den Baumstämmen lenkt ab von den gleichgültigen Häusern der geschlossenen Strassenwand.

Hoffnung

10. *Van Gogh, Pappelallee*
Allee sehr hoher unbelaubter Pappeln.

Durch Auflockerung nach beiden Seiten ist die Raumbegrenzung ohne Zwang.

Geborgenheit

11. *Utrillo, Vorstadt*
Bescheidene, gebogene Wohnstrasse ohne Blickziel.

Der Abschluss des Blickfeldes durch die Kurve ersetzt bestimmtes Ziel.

Sammlung

12. *Frans Masereel, Holzschnitt*
Die Fahrbahn durchkreist in scharfer Kurve eine Ansammlung von ungeordneten Häusern. Nur ein paar Hunde streunen in der menschenleeren Oede.

Die plötzliche scharfe Kurve führt zur Unsicherheit der Orientierung und schreckt vor weiterem Eindringen in die abstossende Umgebung ab.

Schreck, Ekel

d) Licht, Schatten, Farbe:

13. *Van Gogh, Trottoir-Café am Abend*
Das Licht des Cafés begrenzt einen Umkreis, demgegenüber die dunkeln Gassen mit dem Sternenhimmel zusammenfliessen.

Sammlung innerhalb und ausserhalb des Lichtbezirkes.

Harmonie mit der Welt

14. *Frans Masereel, Holzschnitt, Allee*
Endlose gerade Reihen von Bäumen, deren niedrige Stämme ihre Schatten über die ganze Breite des ausgefahrenen Weges werfen.

Die Baumschatten verstärken noch den Widerstand des Raumes gegen jeden Eindringling.

15. *Beaudin, Einsame Fenster*
Farbenspiel einzelner erleuchteter Fenster.

Die verstreuten Farbeindrücke absorbieren die Raumbeziehung.

Einsamkeit

e) Verkehr:

16. *Derain, Westminster-Brücke*
Uferstrasse mit jagendem Verkehr in S-Kurve über das ganze Bild. Die Raumelemente sind in starke Farben zerlegt.

Das starke Raumerlebnis des mitreissenden Verkehrs ist in entsprechenden Farben ausgedrückt.

Vorwärtsstürmen

17. *Pieter Brueghel der Aeltere,*
Kampf zwischen Karneval und Fasten
Auf dem Platze, dessen Wände im Bilde nicht erscheinen, herrscht festliches Treiben, das bis in die Nachbarsgassen hineinflutet.

Die grosse Menschenzahl, die der Platz aufzunehmen vermag, steigert das Gefühl für seine Grösse.

Festliche Gemeinschaft

18. *Severini, Der Boulevard*
Lebhaftes Treiben von Menschen und Wagen in unabgegrenzten starken Farben.

Der verwirrende Verkehr absorbiert die Raumbeziehung.

Hast, Unruhe

19. *Pissaro, Avenue de l'Opéra*
Der starke Wagenverkehr gibt eine stärkere Dynamik als das in der Ferne verschwindende Opernhaus

Starker Zug in der Strassenrichtung.

Vorwärtsdrängen

20. *Pissaro, Place du Théâtre Français*
Die von oben her gemalte Platzfläche ist vom Wagenverkehr ausgefüllt.

Der Verkehr erfordert volle Aufmerksamkeit und gibt keine Möglichkeit, den Raum zu erfassen.

Konzentration, Vorsicht

21. *Lesser Uri, Radierung*
Nur ein einzelner Wagen und wenige Passanten in der endlosen Berliner Korridorstrasse am Abend.

Keinerlei Spannung.

lähmend, trostlos

22. *Marie Blanchard, Kind mit Eiswagen*
Im Gesichtskreise des Kindes nur Strassenpflaster, Bordschwellen und die unteren Teile der Baumstämme.

Die Raumspannung ist vollständig neutralisiert durch das Interesse des Kindes an einer Eiswaffel.

Indifferenz.

Zwiesprache

Die Beziehung vom Menschen zu seiner Umgebung gleicht einer Zwiesprache, in der er nach dem Wohin und dem Wie fragt, und der Strassenraum gibt ihm Antwort.

Je nach den Umständen wird die Frage mit Hast und Ungeduld oder mit ruhiger Erwartung gestellt und danach die Antwort als kurze, klare Information oder als geruhige Plauderei oder spannende Erzählung gewünscht; vielleicht auch nur als anspornender Zuruf oder ein wortloses Zunicken, ein stilles Einverständnis — in jedem Falle aber eine persönliche Beziehung, wie zwischen Gesprächspartnern, die sich einander zuwenden.

Der Frager verlangt eine Antwort und fürchtet das Schweigen der «nichtssagenden» Strassenschlucht. Der «horror vacui», die Angst vor dem leeren ungewissen Raume, der jenseits von plötzlichen Kurven, abschüssigen Böschungen, steilen Treppen liegt, lässt ihn schaudern. Er will auch keinen barschen Befehl, der ihn auf das eine unverrückbare Ziel zustossen will. Ebenso will er nicht durch eine zynische Antwort — durch Umwege, Täuschung über die Richtung — verspottet werden und lehnt auf die Dauer ein leeres Geschwätz, ohne Ordnung und ohne Sinn, ab.

Er liebt eine Spannung, aber nicht voller Unruhe und Aufreizung, sondern in der Regel eine solche voller Erwartung, Hoffnung, Vertrauen auf eine endliche glückliche Lösung. Er will aber die Antwort nicht von vornherein wissen, sondern möchte mitdenken, mitarbeiten an der Lösung des Problems, zuweilen auch Zeit finden zum eigenen Nachdenken — wie bei einem Roman, den man nicht des Happy-Ends wegen liest, sondern wegen seines Gehaltes und seiner Darstellung immer wieder mit Behagen zur Hand nimmt.

Dann bleibt die Beziehung zur Strasse nicht ein schnell verwischter Eindruck des einmaligen Kennenlernens, sondern wandelt sich — wie Buber sich in anderem Zusammenhang ausdrückt — vom Beobachten über das Betrachten zum Innewerden, das heisst: die Strasse wird zum dauernden Besitz, zur Heimat.

Die erwünschten Abstufungen der psychischen Atmosphäre des Stadtraumes kämen nach diesen Darstellungen in der Gestaltung etwa zum Ausdruck:

Die *Sammlung* wird den Bewohner in den leicht erfassbaren harmonischen Raum einbeziehen, ihm in zwangloser Weise die Wahl des Blickzieles freigeben, ohne ihn über den Raum hinauszuführen.

Die *Spannung* wird schon auftreten mit dem Interesse an wechselndem Rhythmus der Baublock-Zäsuren, mit Asymmetrie, Krümmung oder seitlicher Raumerweiterung. Eine Zunahme der Spannung wird verbunden sein mit Wiederaufnahme von Motiven, Fesselung der Aufmerksamkeit durch Symmetrie und Zusammenfassung in Rahmen an geeigneten Stellen, die den Ausblick auf lohnende Blickziele oder reizvolle Fortsetzung eröffnen.

Die *Steigerung* wird — als Vorbereitung auf etwas anderes, Neues, Wichtiges — die Spannung zusammenfassen durch Verdichten der Raumbegrenzung, Erhöhung der Bäume und Bauten und — für aussergewöhnliche Unterstreichungen — Konzentrierung auf wichtige Ziele bis zur reinen Axialität.

Ein weiterer Schritt ist dann die *Erfüllung*, in Auflösung der Spannung durch Erweiterung des Strassenraumes, Auflockerung, Abstieg von der Vertikalen zur Horizontalen.

Und danach schliesslich — zur *Befreiung* von den Bindungen des städtischen Raumes — der Uebergang zur Landschaft, zur freien Natur.