Zeitschrift: Trans : Publikationsreihe des Fachvereins der Studierenden am Departement Architektur der ETH Zürich

Herausgeber: Departement Architektur der ETH Zürich

Band: - (2021)

Heft: 39

Artikel: Strichplatz Depotweg

Autor: Strohmeyer, Xenia

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1044335

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: 13.07.2025

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

Strichplatz Depotweg
Xenia Strohmeyer

Alle zehn Minuten biegt ein Auto in die unscheinbare Einfahrt des Strichplatzes, doch die meisten fahren gleich wieder hinaus. Zwischen hochaufragenden Industriebauten wirkt die durch Bretterverschläge umzäunte Anlage von aussen wie eine Baustelle. Ein kleines Pfeilschild an der Strasse weist potentiellen Freiern den Weg. Einen Grossteil ihrer Arbeitszeit verbringen die Sexarbeiterinnen mit Warten. Es gibt zehn Unterstände auf der leicht geschwungenen Strasse in Zürich-Altstetten, die «Depotweg» heisst. Denn früher oder später soll ein Tramdepot den Strichplatz ersetzen. Die Unterstände bestehen aus zwei Bretterwänden über Eck, zwei Stützen und einer Dachkonstruktion aus Metallstangen, über die eine Kunststoffplane gespannt ist. An die senkrecht zur Strasse stehenden Wand wurde auf beiden Seiten eine schmales Brett montiert, das als Bank dienen soll. Viele Sexarbeiterinnen sitzen stattdessen auf einem Stuhl aus dem Container der Frauenberatungsstelle «Flora Dora» oder auf einer mitgebrachten Decke.

Zwei von ihnen warten in dem Toilettencontainer auf Kunden. Das ist, abgesehen von dem geschützten Raum des Sicherheitsdiensts, der einzige Ort mit einem Heizstrahler. Falls sich ein Freier mit einer Sexarbeiterin auf eine Dienstleistung einigt, fährt dieser mit ihr in eine der «Verrichtungsboxen». Acht dieser Boxen funktionieren als Unterstand für Autos, vier Boxen sind zu Fuss zugänglich, ausgestattet mit einer Pritsche und einer Matratze.

Die Architektur der Anlage wirkt notdürftig, temporär und steril. Es ist ein Ort, an dem es schwerfällt sich wohl zu fühlen. Denn stigmatisierte Menschen wie Sexarbeiterinnen werden von einem Grossteil der Gesellschaft abgelehnt. Diese Ablehnung spiegelt sich in Architektur und Stadtplanung wider. Dass der Strichplatz heute überhaupt mit Unterständen sowie einem Container inklusive Arztzimmer, Teeküche, Duschen und Waschmaschinen ausgestattet ist, war nicht selbstverständlich. Laut der Leiterin der im Container ansässigen Frauenberatungsstelle «Flora Dora» sei der Platz ein «Luxus». [1]

Seitens der Stadt Zürich lag die ursprüngliche Aufgabenstellung darin, den Sihlquai, wo sich die Strassenprostitution bis 2013 bündelte, zu räumen und den Strassenstrich an den Stadtrand zu verlagern. Dafür sei nur das Nötigste vorhergesehen gewesen: eine Strasse und «Verrichtungsboxen». [2] Entworfen hat den Platz das «baubüro in situ». Es ist eines der wenigen Architekturbüros, die es wagen, sich derart kontroversen Bauaufgaben zu widmen. Sie sehen sich dabei auch mit unüblichen Praktiken konfrontiert. Beispielsweise wird bei Projekten für Menschen in Notsituationen die eigentliche Fassade mit industriellen Platten verkleidet, was zusätzliche Kosten generiert, nur um das Gebäude optisch abzuwerten. Das Büro habe es auch schon öfter erlebt, dass seine Architektur als «zu schön» kritisiert wurde. [3]

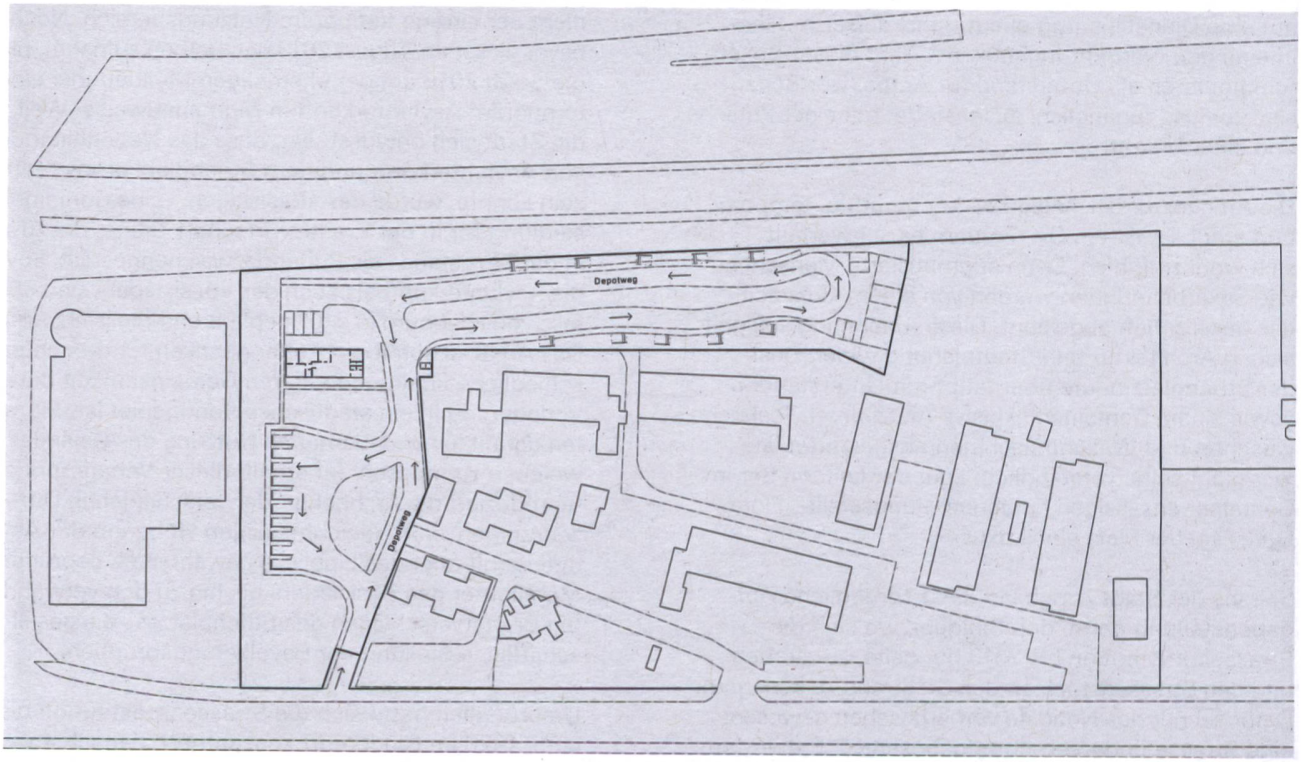
Die politische Brisanz ist häufig der Grund dafür, dass temporäre Modulbauten zum Einsatz kommen, wenn es um marginalisierte Personengruppen geht. Obwohl eine dauerhafte Architektur sowohl kostentechnisch als auch ökologisch sinnvoller wäre. Das Temporäre erfüllt insbesondere eine symbolische Aufgabe: Die als problematisch angesehenen Lebensrealitäten sind gesellschaftlich nicht akzeptiert. Es wird vermittelt, dass diese in naher oder fernerer Zukunft aus der Welt geschafft werden würden – ungeachtet der Tatsache, dass diese seit jeher zum städtischen Leben dazugehörten.

Der Strichplatz ist auf der Anlage an der Aargaustrasse nicht der einzige temporäre Nutzungsbereich. Noch bevor dieser im August 2013 den Betrieb aufnahm, plante die Stadt 2010 auf der ehemaligen Mülldeponie eine temporäre Asylunterkunft in Modulbauweise. Weil die Stadt sich bewusst war, dass das Nebeneinander von Asylunterkunft und dem Strichplatz problematisch sein könnte, wurde das «Basislager» – eine Containersiedlung für in der Kreativwirtschaft Tätige, die zuvor in der Binz stand – als Puffer dazwischengestellt. Sowohl die Asylunterkunft als auch das «Basislager» sind ebenfalls von «baubüro in situ» geplant und realisiert worden. Das Areal ist somit ein Auffangbecken für drei unterschiedliche Funktionen, deren Gemeinsamkeit die Verlagerung in ein städtisches Randgebiet ist. Sie warten darauf, einer dauerhaften Nutzung des Geländes weichen zu müssen. Innerhalb dieser Verlagerungen reproduziert die Architektur der verschiedenen Umzäunungen – vom gleichmässigen Holzzaun der Asylunterkunft über das Einblicke gewährende, begrünte Metallgitter des Basislagers bis hin zu den verwahrlosten Bretterverschlägen des Strichplatzes – die gesellschaftliche Stellung der Bevölkerungsgruppen.

Ursprünglich hatte sich die Strassenprostitution bis circa 1920 im Niederdorf konzentriert, danach an

A

B



A Strichplatz Depotweg, Zürich, 2020. Bild: Autorin
B Lageplan Strichplatz Depotweg, Zürich, 2021. Bild: Autorin

der Langstrasse und am Sihlquai. Als Nebenprodukt schnell wachsender Grossstädte siedelt sich Prostitution grundsätzlich an zentralen Orten des Konsums und Vergnügens an, die durch eine hohe Frequentierung Anonymität bieten.[4] Als Konsequenz kommt die entfernte Lage und ausschliessliche Erreichbarkeit per Auto sowie der Mangel an Anonymität bei den Freiern schlechter an. Weil sich in Zürich Freier ohne Auto vom Strichplatz ausgeschlossen fühlten, wurde dieser nachträglich für Velos geöffnet und zwei zu Fuss zugängliche Boxen angefügt. Auf der Langstrasse arbeiten, trotz des eigentlichen Prostitutionsverbots, weiterhin circa fünfmal mehr Sexarbeiterinnen als auf dem Strichplatz. Sie nehmen dafür auch eine Geldbusse in Kauf.

Das Langstrassenquartier galt lange Zeit als Stadtteil, der eine Überlagerung und das Miteinander verschiedenster Gruppen zuliess. Als die offene Drogenszene im Letten Mitte der 1990er Jahre nicht verlagert, sondern geräumt wurde, wichen viele dieser Menschen in die Umgebung der Langstrasse aus. So etablierte sich ein Drogenmilieu, dass das Quartier lange Zeit prägte. 2001 riefen die Verantwortlichen der Stadt Zürich das Projekt «Langstrasse PLUS» ins Leben, das nicht nur darauf abzielte, die Drogenszene zu verdrängen, sondern auch das Sexgewerbe «auf quartierverträgliches Niveau» zu reduzieren. Die Massnahmen waren an die «broken windows»-Theorie von James Q. Wilson und George L. Kelling (1982) angelehnt.[5]

Seit den 1990er Jahren hat sich zunehmend ein innerstädtischer Sicherheitsdiskurs entwickelt, in dessen Zentrum die Angst vor Verbrechen steht. Diesem zufolge ist öffentlicher Raum stets durch Verwahrlosung und Kriminalität gefährdet und muss sich durch eine präventive Architektur zur Wehr setzen. Bauliche Unordnung – seien es Graffiti, Müll oder zerbrochene Scheiben – stehe am Anfang einer Spirale, die aufgrund von Unbehagen zu einem Meiden des Ortes, infolgedessen zu einer Abnahme sozialer Kontrolle und schliesslich zu Kriminalität führe.[6] Das Unbehagen selbst werde vorwiegend durch Menschen mit abweichendem Verhalten ausgelöst: «Not violent people, nor, necessarily, criminals, but disreputable or obstreperous or unpredictable people: panhandlers, drunks, addicts, rowdy teenagers, prostitutes, loiterers, the mentally disturbed.»[7] Dieses durch die genannten Personengruppen hervorgerufene subjektive Empfinden von Gefahr weicht allerdings stark von der objektiven Sicherheitslage ab.

In diesem Sinne werden Sauberkeit und Ästhetik instrumentalisiert, um Personengruppen durch soziale Selbstkontrolle am Betreten öffentlicher Räume zu hindern.[8] Der innerstädtische Raum agiert «als Bestandteil einer imageträchtigen Aufwertungsstrategie», weshalb normabweichende Verhaltensweisen an zentraleren Orten «von entsprechenden Behörden, Geschäftsinhabern, inzwischen aber auch von einer Mehrheit der städtischen Bevölkerung als Gefährdung der öffentlichen Ordnung bzw. Bedrohung der ‹inneren Sicherheit› wahrgenommen» werden.[9] Deshalb kommt eine defensive Architektur – «hostile architecture» – zum Einsatz: Sie steht für gestalterische Elemente, die das (längere) Verweilen im öffentlichen Raum erschweren, mit dem Ziel Obdachlose, Drogenabhängige, Sexarbeiter_innen oder Gruppen von Jugendlichen fernzuhalten. Die Strategie tarnt sich oftmals als Designelement. Beispiele, die seit Jahrzehnten in vielen Städten der Welt zur Anwendung kommen, sind unebene Sitzmöglichkeiten, in einzelne Sitze unterteilte Bänke, die das Liegen verunmöglichen, oder flächig aufgebrachte Metallstifte, die an die Vorrichtungen zur Abwehr von Tauben erinnern.

In Zürich wurden im Zuge des Projektes «Langstrasse PLUS» Graffitis entfernt, Erholungsräume ausgebaut, Liegenschaften zu Wohnzwecken umgenutzt sowie «Investitionsanreize für Private» geschaffen. Ausserdem wurde die Polizeipräsenz stark erhöht. Etablissements wurden zu Clubs umfunktioniert. Die Drogensituation besserte sich, doch die Strassenprostitution blieb. Strassenprostitution lässt sich nur schwer weg-designen: Sexarbeiter_innen suchen keinen Ort zum Verweilen. Sie gehen ihrem Erwerb dort nach, wo es potentielle Kunden gibt. Das Projekt erfüllte nicht sein Ziel, und die Stadt startete 2006 mit dem «Projekt Rotlicht» einen weiteren Versuch zur Eindämmung des Sexgewerbes, diesmal quartierübergreifend, aus dem schlussendlich der Strichplatz hervorging. Derartige defensive Strategien sind Teil einer ökonomisch motivierten Stadtpolitik, die gegenüber weniger erwünschten sozialen Gruppen, sowie gegenüber der einkommensschwachen kreativen Szene, die auf Zwischennutzungen angewiesen ist, einen ausgrenzenden Effekt ausübt.[10] Der innerstädtische Raum wird «sozial gereinigt», aber das soziale Problem nicht gelöst – es wird verlagert.

Der Strichplatz in Altstetten ist nur eines von vielen Beispielen dafür, dass die gesellschaftliche Akzeptanz oder Ablehnung die Architektur mitbestimmt und vorgibt, wer sich wo wohlfühlen darf oder nicht. Die Architektur reproduziert diese sozialen Strukturen nicht nur, sondern produziert sie auch selbst – und wird damit als Mittel verwendet, «den einzelnen Mitgliedern der Gesellschaft ihren Ort und ihre Stellung im Gemeinwesen zuzuweisen».[11] Die Stigmatisierung wird weitergebaut.

Xenia Strohmeyer studierte Architektur an der TU München, der University of Bath und der ETH Zürich. Im Rahmen des Seminars «Feminine Räume» schrieb sie eine Vertiefungsarbeit über den Strichplatz und setzt sich seitdem mit dem Thema der Architektur stigmatisierter Bevölkerungsgruppen auseinander.