

Die Bedeutung der Strasse als öffentlicher Raum

Autor(en): **Zibell, Barbara**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(1995)**

Heft 2

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957531>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

DIE STRASSE IST NICHT MEHR DAS, WAS SIE EINMAL WAR. VON IHREN EINST VIelfÄLTIGEN FUNKTIONEN IST SIE HEUTE AUF IHRE FUNKTION ALS ERSCHLIESSENDES UND VERBINDENDES ELEMENT DER SIEDLUNGSSTRUKTUR REDUZIERT.

Die Bedeutung der Strasse als öffentlicher Raum

► Barbara Zibell

La rue en tant qu'espace public
La fonction de la rue s'appauvrit et entraîne en permanence un transfert d'espaces publics extérieurs vers l'intérieur. Afin que l'espace public puisse retrouver sa fonction d'espace vital, sa reconquête par les piétons est indispensable, et ce non seulement dans les quartiers à trafic modéré, mais également sur les artères principales.

Von ihren einst vielfältigen Funktionen als Markt, als Ort politischer Debatten oder religiöser Prozessionen und als erweiterter Wohn- und Arbeitsraum ist die Strasse heute weitgehend auf ihre Funktion als erschliessendes und verbindendes Element der Siedlungsstruktur reduziert. Aufgrund der massiven Zunahme des motorisierten Individualverkehrs ist sie vom Lebensraum zum eigentlichen Überlebensraum geworden. Als öffentlicher Aussenraum kann die Strasse nur noch in wenigen zentralen Einkaufs- oder verkehrsberuhigten Wohnbereichen dienen. Hauptverkehrsstrassen durchqueren wie Autobahnen grössere Städte und kleinere Ortschaften; Stadtquartiere werden dadurch zunehmend zerschnitten und verinselt.

Wir können heute eine starke Polarisierung zwischen erschliessenden und verbindenden Strassen, zwischen den – eher linear ausgerichteten – Verkehrsträgerinnen und den – eher komplex nutzbaren – Strassenräumen als Aufenthaltsorten feststellen. Nichtmotorisierte, immobile Bevölkerungsgruppen werden weitgehend von der Strasse verdrängt oder buchstäblich an den Rand, auf immer schmalere Trottoirs und Fussgängerstreifen, gedrängt. Das Fernbleiben der Kinder von der Strasse ist zum Indikator für die fehlende Lebensqualität in den öffentlichen Aussenräumen der Stadt geworden.

Der Rückzug nach innen

Die Entfunktionalisierung der Strassenräume ist aber nicht nur Folge des zunehmenden motorisierten Verkehrs, sondern gleichzeitig auch Ursache für die fortschreitende Verlagerung öffentlicher Aussenräume in Innenräume. Was nicht mehr auf der Strasse stattfinden kann, wird in mehr oder weniger öffentliche Innenräume verlagert: Das gilt für den Wandel vom Strassenmarkt zur Shopping Mall genauso wie für den Wandel vom 'beiläufigen' Gespräch zur gezielten (Tele-) Kommunikation. Wieviele Gespräche finden heute noch mehr oder weniger zufällig im Aussenraum statt? Es ist üblich geworden, sich zu ver-

abreden, und zwar per Telefon, bevor man sich trifft; die beiläufigen, also die quasi im Vorbeilaufen entstehenden oder gepflegten Kontakte sind zur Seltenheit geworden. Ein anderer Aspekt der Kompensation der verlorengegangenen Freiräume im öffentlichen Aussenraum ist unser steigender Wohnflächenkonsum, sicher nicht nur eine Frage des wachsenden Wohlstandes, sondern vor allem auch Reaktion auf den Funktionsverlust der Strasse.

Die Verdrängung auf der einen Seite führt auf der anderen Seite zu verschiedenen Kompensationsversuchen und -massnahmen, und zwar nicht nur im Verhalten der einzelnen Individuen, sondern auch im kollektiven Verhalten, das sich in der gebauten Umwelt niederschlägt: Autobahnen auf der einen, Lärmschutzwände, Verkehrsberuhigung und Wohnstrassen auf der anderen Seite.

Die Kehrseite: Auflösung von Öffentlichkeit und Privatheit

Kompensation ist aber nicht allen möglich – auch hier sind fortschreitende Polarisierungstendenzen festzustellen: Glanz und Glitter der neuen, oftmals luxuriös ausgestatteten öffentlichen Innenräume erfasst nur eine bestimmte urbane Teil- öffentlichkeit. Es bilden sich neue Exklusivitäten heraus – die Privatheit des einzelnen PW's auf den Strassen setzt sich hier fort; es kommt zu extremen Ausgrenzungen derer, die sich die neuen grosszügigen Innenräume nicht mehr leisten können. Um die Stadt sauber zu halten, wurden auch schon früher diese Ausgestossenen vor die Stadtmauern verbannt; sie lebten als 'Outlaws' oder als Hexen in den Wäldern vor oder fernab der Stadt. Heute ist das Verstossen vor die Stadtmauern nicht mehr so klar zu vollziehen, denn Stadt und Landschaft gehen ineinander über, sind nicht mehr eindeutig voneinander abzugrenzen. Die Abgrenzung zwischen Eingeschlossenen und Ausgestossenen muss mit anderen Mitteln vollzogen werden; der öffentliche Raum ist ein Austragungsort für den Kampf um diese Abgrenzung geworden: Während die einen sich in neue halböffentliche oder halbprivate Innenräume zurück-

ziehen, bilden die anderen neue 'exklusive' Privatheiten im ehemals öffentlichen Aussenraum. So entstehen nicht nur unterschiedliche Arten von öffentlichen Räumen und unterschiedliche Arten von Öffentlichkeit, auch der scheinbare Gegensatz zu einer privaten Sphäre ist, zumindest in seiner räumlichen Polarisierung, obsolet geworden.

Welchen Bedürfnissen kommt der Rückzug nach innen entgegen?

Der Rückzug nach innen vollzieht sich schleichend und in den meisten Fällen unbewusst; er kommt jedoch den einen Bedürfnissen mehr entgegen als den anderen. Hier ist der Unterschied zwischen den Entscheidern oder Entscheidungsträgern in Wirtschaft und Politik einerseits und den Betroffenen im konkreten Lebensraum andererseits angesprochen. Die kontrastierenden Alltagsmuster dieser beiden Bedürfnisgruppen sollen im folgenden anhand von zwei Beispielen veranschaulicht werden:

Zunächst der Alltag eines durchschnittlichen Autofahrenden Entscheiders. Er verlässt die Wohnung oder das Haus über die Garage, wo er ins Auto einsteigt, vielleicht das Radio einschaltet oder eine Zigarette raucht, während er wie in einem rollenden Wohnzimmer seinen Arbeitsweg zurücklegt; dann kommt er am Arbeitsort an, fährt in die Tiefgarage seines Betriebs, verlässt das Auto und gelangt wieder über innenliegende Gänge direkt in sein Büro. Er ist auf diesem Weg kein einziges Mal an der Aussenluft gewesen, er weiss nicht, was für ein Wetter ist. Auch wenn er diverse Termine hat oder am Abend ins Restaurant geht, läuft die Fortbewegung nach dem vorher beschriebenen Muster ab. Für ihn sind die Aussenräume im Arbeitsalltag weitgehend irrelevant geworden.

Die Kehrseite dieses eher männlichen Alltagsmusters: der Arbeitsalltag einer Hausfrau und Mutter, vielleicht der Ehefrau des vorher beschriebenen Arbeitnehmers. Sie sorgt sich zunächst einmal um die Sicherheit ihrer Kinder, die zur Schule oder in den Kindergarten gehen. Wenn diese Wege zu gefährlich sind, bringt sie sie vielleicht selber hin und holt sie mittags wieder ab. Vielleicht verlässt sie – mit Einkaufstaschen, vielleicht noch mit einem Buggy, in dem ein weiteres kleineres Kind sitzt – das Haus, um zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehrsmittel verschiedene Besorgungen zu machen. Eventuell bringt sie für ihre Nachbarin, die ein krankes Kind zu Hause hat, noch etwas mit oder versorgt die eigene, gebrechlich gewordene Mutter mit den notwendigen Dingen und Lebensmitteln. Vielleicht trifft sie unterwegs noch die eine oder andere Bekannte, mit denen sie sich eine Weile unterhält. Für sie ist der Aussenraum mit all seinen Qualitäten und Unüberwindbarkeiten wie Über- oder Unterführungen, Trennwirkungen von Haupt-

verkehrsstrassen etc. nach wie vor von grundlegender Bedeutung. Sie hat aber nicht teil an den Entscheidungen, die über die Nutzung der öffentlichen Räume gefällt werden, sondern das geschieht durch diejenigen, die Machtpositionen in unserer Gesellschaft bekleiden und die den Aussenraum vielleicht mal für die Mittags- oder Kaffeepause erleben, nicht arbeitend, sondern flanierend, und die abends mit ihrem Auto zum Vita-Parcours in den Wald fahren, um noch eine Runde zu joggen.

Diese Beschreibungen tönen sehr polarisierend – sie sind aber aus Gründen der Veranschaulichung bewusst so gewählt: Natürlich kommen heute immer mehr Kombinationen aus beiden Rollen bei Männern wie bei Frauen vor und es gibt bereits die ersten Hausmänner, die die Mängel des öffentlichen Raumes genauso zu spüren bekommen wie vordem nur die Frauen. Das Problem bleibt aber bestehen – die Verdrängung des öffentlichen Lebens von der Strasse wird von all denen, die Betreuungsfunktionen wahrnehmen, selbst krank und gebrechlich und/oder auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, viel stärker als Verlust registriert als von jenen, die nur für sich selbst sorgen und denken müssen und ihre Wege zudem mit dem Auto zurücklegen.

Zurück zum Lebensraum Strasse?

Nicht die Strasse schlechthin, aber die grossen verkehrsreichen, von Autos befahrenen Strassen sind es, die unsere Städte in weiten Teilen zerstört haben. Wir müssten die verkehrsorientierten Innerortsstrassen zum Verschwinden bringen; zumindest dürfte es keine ausschliesslich dem mIV gewidmeten Räume mehr geben. Das trifft für die grossen Strassen genauso zu wie für flächenhafte Parkieranlagen.

Die Rückeroberung des öffentlichen Raumes durch die FussgängerInnen, und zwar nicht nur in einzelnen verkehrsberuhigten Quartieren, sondern vor allem auch auf den Hauptverkehrsstrassen, ist für die Lebensqualität unserer Städte von grundlegender Bedeutung. Das Auto muss – zumindest als Fortbewegungsmittel in den Städten – überwunden werden.

Ein erster wichtiger Schritt hin zu diesem Ziel wäre es, Männern wie Frauen ähnliche Lebenserfahrungen zu ermöglichen, indem sie nicht entweder nur die eine oder nur die andere Rolle in ihrem Leben spielen, sondern wechselnde Rollen einnehmen: mal als Entscheider und Entscheiderinnen, mal als Betroffene, die für andere sorgen müssen. Die Entscheider würden dadurch mehr Verantwortungsgefühl auch für die kleinräumigen Veränderungen der gebauten Umwelt entwickeln, die Betroffenen würden die Möglichkeit erhalten, ihre Bedürfnisse und Interessen an entscheidender Stelle anzubringen und sich immer mehr Gehör zu verschaffen. ■

► Barbara Zibell
Dr. sc. techn. ETH
Planerin BSP/SIA/SRL,
Zürich

L'espace public, un phenomen a visages et fonctions multiples

12





© Paysages Photographies
Editions Hazan
Paris 1989

