

Fragen zur Architektur (6)

Christian Holl

Die Straße ist kein Spielzeug

Straße, Städtebau und Architektur: Keiner wird bezweifeln, dass sie eigentlich zusammengehören. Eigentlich. Denn jenseits von Diskussionen über urbane Boulevards kann man sich nicht mehr so sicher sein, dass ein solcher Zusammenhang noch gesehen wird. Das aber wäre bitter nötig.



So muss es vor der Stadt aussehen, damit sich in ihrem Zentrum das findet, was man gemeinhin als urbane Straße bezeichnet.

Es war eine der Meldungen vom 19. Juli: Alexander Dobrindt will Milliarden in Straßen investieren. Das sind allerdings nicht die Straßen, die meist dann gemeint sind, wenn Architekten und Städtebauer von ihnen reden; sie meinen den Boulevard, die metropolitane, innerstädtische Straße. Die meisten Straßen verlaufen aber woanders. Durch Dörfer, Kleinstädte, Wohngebiete, Landschaften. Mit dem Raumbild der Korridorstraße, ob geschwungen oder nicht, kommt man hier nicht weiter. Aber vielleicht lohnt es sich dennoch, genau diesen Typ zunächst einmal genau anzuschauen. Erstaunlicherweise repräsentiert er das Raumbild, das der Logik des Transitraums Straße am simpelsten entspricht, auch wenn er Produkt einer Zeit ist, die das Auto



Die Pizzeria hat aufgegeben, der Laden steht leer, nur den Discounter gibt es noch. Und die Straße.

noch nicht kannte: Die Fahrbahn wird einfach rechts und links in parallelen Bändern um Bürgersteige ergänzt und durch die sogenannte Raumkante begrenzt. Das sollte zu denken geben: Hat das Straßenraumbild des 19. Jahrhunderts möglicherweise aus dem Geist der Industrialisierung heraus, im Sinne einer renditeorientierten Bodennutzung geschaffen, was sich am einfachsten mit der rein für die Durchfahrt, oder wie im Falle Haussmanns, der für den Aufmarsch optimierten Straße vereinbaren ließ? Dass die Moderne ein anderes Bild verfolgt hatte, weil der Autoverkehr bald nicht mehr mit dem Raumbild des 19. Jahrhunderts vereinbar war, ist durchaus konsequent – Lärm, Gestank, Gefahr: Es gab genug Gründe, Bebauung anders zu denken als als von parallelen Wänden begleitete Straße.

Staffage in Schutzzonen

Jenseits der Zentren großer Städte aber finden wir die Widersprüchlichkeit zwischen dem Raum zwischen den Häusern als Aufenthaltsort einerseits und dem der Straße als Transitraum andererseits – der Straße, auf der durch Bordsteine der Raum begrenzt wird, der dem Auto vorbehalten ist und der eben nicht der Logik des Bleibens folgt. Dass solche Räume oft als „undefiniert“ bezeichnet werden, hat viel mit dieser Widersprüchlichkeit zu tun, und bestätigt letztlich, was kritisiert werden soll: die Dominanz des Autoverkehrs. Man denke sich die Flächen zwischen den Häusern tatsächlich als solche, die von Haus zu Haus reichen, wie es auf alten Fotos noch zu sehen ist, als es noch keine Autos gab und darf überrascht sein, wie wohl „definiert“ ein Raum zwischen freistehenden Häusern sein kann, auch wenn er nicht aus parallelem Verlauf von Häuserwänden besteht.

Adolf Loos hatte in einem Aufsatz unter dem Titel „Wäsche“ (*) den Menschen kritisiert, der sich die Bewahrung alter Trachten wünscht. Diesem Städter warf er vor, er verlange von anderen Menschen, dass sie ihm zuliebe „in der Landschaft Staffage spielen.“ Aber der Bauer sei, so Loos, kein Spielzeug. Auch heute noch werden die Dörfer staffiert, als sei das Leben auf dem Land die Idylle, die sich Städter von ihr im 19. Jahrhundert erträumt haben, die sie aber auch damals nie gewesen ist. In gewisser

(*) Adolf Loos: Sämtliche Schriften, Band 1. Wien 1962. Der Aufsatz ist von 1898.



Jenseits der Zentren ist der Einzelhandel vielfach auf verlorenem Posten. Der Zulieferservice prägt die Realität.

Weise ist es heute aber genau umgekehrt: Heute sind die Innenstädte das Spielzeug, sie sind die Staffage, die das Auge des Schöngelbsts kitzelt. Das funktioniert eben noch, weil sich hier Fußgängerwelt und Autoverkehr vertragen können, weil letzterer hier domestiziert werden kann und sich im Raum der Korridorstraße die friedliche Koexistenz von beiden noch heucheln lässt. In den Innenstädten lassen sich autofreie und verkehrsberuhigte Zonen einrichten, wenn es auch nach wie vor schwer ist, dem Verkehr eine Spur abzuzwacken, um sie dem Fußgänger zu überlassen. Hier können noch Plätze inszeniert werden, hier kann sich der Einzelhandel noch so eben halten, wenn er nicht bereits von großen Ketten oder Shoppingcentern imitiert wird. Hier scheint es ihn zu geben, den Frieden zwischen Automobil und Stadtraum, hin und wieder mit wenigen Metern shared space garniert, möglich aber nur, weil genug Einpendler in Parkhäusern abgefangen werden können und die Dichte der Bebauung die Dichte des ÖPNV sichert, der einen zumindest partiellen Verzicht auf das Auto ermöglicht.

Straßen abseits der Feigenblatt-Boulevards

Die Realität der Straße, die vom Hause Dobrindt gefördert werden soll, ist aber eine andere. Es ist die, die den kleineren Städten und Dörfern das Leben schwer macht und sie immer mehr auf Wohnorte reduziert, es ist die Realität des Handels, der von Amazon und Zalando geprägt wird, es ist die, die den öffentlichen Straßenraum als melancholische Sentimentalität sichtbar macht, weil hier auch Starbucks nicht im Traum auf die Idee käme, eine Filiale zu öffnen. Es wäre also an der Zeit, die Frage der



Knapp außerhalb der Innenstadt Regensburgs ist es mit der Fußgängerfreundlichkeit schon wieder vorbei. Weil der Gehweg an einer Absperrung endet, müssen sich die Menschen andere Wege suchen.



Straße auf einer anderen Ebene als der des Feigenblatt-Boulevards zu beginnen und lediglich eine gestalterische Qualität von zu sanierenden Brücken einzuklagen. Es geht nicht um „Lösungen“, die so tun, als könne man mit ihnen ein Problem aus der Welt schaffen. Sondern es geht darum, das Nachdenken über die Straße auf mehreren Ebenen in Gang zu setzen, gründlich zu analysieren, wer und was sich auf ihr von wo nach wo bewegt, welche Wirkungen sich in den Ortschaften zeigen. Welche Kosten dabei erzeugt werden, wer sie tragen muss – und dann danach zu fragen, welche Modelle und Formen von Wohnen, Handel, Freizeit darauf reagieren könnten, ohne die Brille der alten Trennung zwischen Stadt und Land aufzubehalten. Man muss hier nicht bei Null anfangen, denn viele Analysen liegen bereits vor. Aber dabei darf es eben nicht bleiben. Denn natürlich ist es nicht falsch, darüber nachzudenken, wie sie in Landschaften eingreifen, sie verändern, welche Wahrnehmungen sie erlauben und wie sie deren Teil werden können – wie Straßen gestaltet werden können, dass sie Stadt und Land zum Sprechen bringen. Es muss darüber diskutiert werden, wie sich ein Gemeinschaftsleben in den Kommunen organisieren lässt, es müssen Wege gefunden werden, wie in den konkreten Wohnorten und Wohngebieten, den Zentren von Dörfern und Kleinstädten vor den negativen Folgen des Verkehrs geschützt werden, und dennoch die alten Qualitäten des Aufenthalts neu wiedergewonnen werden können, ohne an alten Vorstellungen des Landlebens zu kleben, aber auch ohne sie von dem abzuschneiden, was die Straße leistet: Verbindungen herzustellen und Erreichbarkeit zu sichern.

Wahrscheinlich ergeben sich dabei auch Fragestellungen, die hier nicht aufgeführt werden, weil sich nicht von vorneherein die weitreichende Dimension der Zusammenhänge ermessen lassen – auch das wäre Teil davon, die Straße als Teil von Architektur und Städtebau ernstzunehmen: nicht bei bereits Bekanntem stehen zu bleiben und mit der Reproduktion von vertrauten und verführerischen Bildern die notwendige Auseinandersetzung mit dem Thema Straße nur weiter zu blockieren.

Weitere Beiträge der Reihe Fragen an die Architektur finden Sie [in unserem Archiv](#).

Alle Bilder: Christian Holl