

Philip König

Von Straßen

Sie dient als Verkehrsfläche und ist Lebensraum. Sie trennt die Gebäude einer Stadt und verbindet sie gleichzeitig. Sie ist das Öffentliche zwischen dem Privaten. Und vielleicht wird ihr manchmal zu wenig Bedeutung zugemessen. Ein Plädoyer für die Straße – anlässlich der Exkursion des Instituts für Soziologie in der Raumplanung und Architektur der TU Wien nach Paris im Juni 2006.

Funktioniert die Straße nicht, funktionieren ganze Stadtteile nicht. Dies wird bei den Pariser Wohnbauten der 1960er und 1970er Jahre deutlich. Dem Gedanken größtmöglicher Funktionalität folgend wurde der Straßenraum aufgelöst. Parkmöglichkeiten für Autos, Plätze für FußgängerInnen, Grünflächen und Bebauung arrangieren sich neben- und übereinander einer architektonischen Idee folgend. Eine Straße ist nicht erkennbar.

Bei der Sanierung sozialer Wohnbauten im Quartier „Hauts de Belleville“ im 20. Arrondissement wurde versucht, den Straßen wieder ihre gewohnte Form wieder zu geben. Sämtliche Wohnhäuser dieses Quartiers sind einige Meter von der Straße weggerückt, wodurch ein undefinierter Raum zwischen der Straße und dem Haus entstand, der größtenteils verunreinigt und scheinbar ohne Zweck eine Distanz zwischen dem Öffentlichen und dem Privaten schuf. Nunmehr wurden diese Räume mit Hilfe von Zäunen dem privaten Raum zugeordnet und so auch der Straße eine klare Form gegeben.

Ganz ähnlich in Gonesse, einem Vorort nordöstlich von Paris. Hier befindet sich ein rechteckiges Areal mit sozialen Wohnbauten, das auf allen vier Seiten durch lang gezogene Wohnhäuser begrenzt war. Durch die

Sprengung der Mittelteile der Gebäude können nun Straßen durch das Quartier gebaut werden. Wiederum werden private Vorgärten vor den Wohnhäusern geschaffen, um den Straßenraum zu definieren.



Welche Bedeutung einer Straße zukommen kann, wird noch viel mehr im dicht bebauten Altbestand des Viertels Marais im 4.

Arrondissement deutlich. Die Umgestaltung einer scheinbar unwichtigen Sackgasse, der Rue de Tresor, führte zu einer Aufwertung der ganzen Umgebung. Nicht unwichtig dabei ist, dass bei der Umgestaltung versucht wurde, auf die Bedürfnisse der BewohnerInnen und Geschäftsleute Rücksicht zu nehmen. Aus einer lärmbelasteten

Gasse mit schlechtem Image wurde eine Gasse mit hoher Lebensqualität und attraktiven Geschäftsflächen – verbunden mit gestiegenem Immobilienwert.

Die Funktion

Drei Beispiele Pariser Stadterneuerungsprojekte, die eines verdeutlichen: Auch bei der Planung von Stadtentwicklungsgebieten kann der Bedeutung der Straße kaum genügend Beachtung geschenkt werden. Wodurch aber kennzeichnet sich eine funktionierende Straße? Zuerst durch ihre gemischte Nutzung. Die Funktionalität als Verkehrsweg muss mit der Funktion als öffentlicher Raum vereinbar sein. Dies erfordert, dass weder die eine noch die andere Funktion überhand nimmt. Nimmt der Verkehr überhand – und hier ist vor allem der motorisierte Individualverkehr

ausschlaggebend – wird die Öffentlichkeit des Raums zurückgedrängt. Mehrere Fahrspuren und die dementsprechende Geschwindigkeit der Fahrzeuge trennen die Straße in zwei Teile – sie wird als öffentlicher Raum unbenutzbar. Die Schlussfolgerung für die Planung ist, die Größen von Blöcken und Straßen so zu dimensionieren, dass nicht mehr als eine Fahrspur für Autos notwendig ist.



Das Öffentliche

Die Straße ist Ort der Öffentlichkeit, Ort der Begegnung von Generationen und Kulturen und des Politischen. Die Ausdehnung des Privaten auf die Straße ist deshalb abzulehnen. Straßencafés können einladen, am öffentlichen Leben teilzunehmen – vor allem dann wenn wie in typischen Pariser Cafés alle Sessel so angeordnet, dass sie den Blick auf die Straße ermöglichen. Werden Straßencafés aber hinter Zäunen, Hecken und Blumenkisten versteckt (was in letzter Zeit in Wien häufig zu beobachten ist), können sie diese Funktion nicht mehr erfüllen. Vielmehr wird öffentlicher Raum zum privaten.

Aber auch Autos schaffen private Räume im öffentlichen, sowohl für jene, die sich im Auto befinden, als auch im Sinne von Abstellplätzen. Die Parkraumbewirtschaftung gibt AutobesitzerInnen das Gefühl, die Abstellfläche für ihr Fahrzeug gemietet zu haben und folglich ein Recht auf diese Fläche zu haben. Öffentliche Auto-Abstellflächen als solche dürften nur dem kurzzeitigem Parken vorbehalten sein – im Sinne der Funktion des Verkehrs.

Die Form



Die Straße ist nicht nur Zufahrtsweg zum Haus, sie ist auch die Adresse des Hauses. Dies erfordert, dass jedes Haus einer Straße zugeordnet werden kann. Freistehende Gebäude, die im Niemandsland zwischen Wiesen und Fußwegen und weit entfernten Straßen oder Garagenzufahrten stehen, können dies nicht. Umgekehrt wird die Straße durch die angrenzenden Häuser abgegrenzt, ihre Form wird durch sie bestimmt. Bilden nicht

Häuser ihre Grenzen, ist sie kaum mehr als alle Funktionen integrierende Straße erkennbar, es kommt einer Trennung zwischen Verkehrsflächen und Freiflächen.

Diese Trennung kann auch bewusst durch die bauliche Gestaltung herbeigeführt werden. Je mehr Funktionen baulich getrennt werden, desto weniger Interaktion findet statt, wodurch wiederum Öffentlichkeit verloren geht. Ist es möglich, dass sich AutofahrerInnen, RadfahrerInnen, FußgängerInnen, Verweilende, Spielende usw. einen nicht vordefinierten Raum teilen, so könnte dies als Ausdruck einer funktionierenden Straße gesehen werden.

Wer eine Straße letztlich benützt, hängt viel weniger von ihrer Gestaltung als von dem ab, was sich entlang ihrer befindet. Wie mittlerweile an zahlreichen Beispielen beobachtet werden kann, wirkt sich eine monofunktionale Nutzung eines Häuserblocks oder eines ganze Stadtteils äußerst negativ auf das Funktionieren einer Straße aus. Nur die

Durchmischung der Nutzungen Wohnen, Arbeiten und Freizeit/Kultur kann garantieren, dass die Straße zu jeder Tageszeit funktioniert, wofür Stadtplanung zu Sorgen hat. Die Architektur wiederum kann die multifunktionale Lebendigkeit einer Straße zum Ausdruck bringen, indem sie möglichst differenzierte Gestaltungsmittel anwendet.