Gesicht der Strasse

Autor(en): **Remondino, Edmond / Walser, Ludwig**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **62 (1975)**

Heft 6: **Gesicht der Strasse = Visage de la rue**

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-47829

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

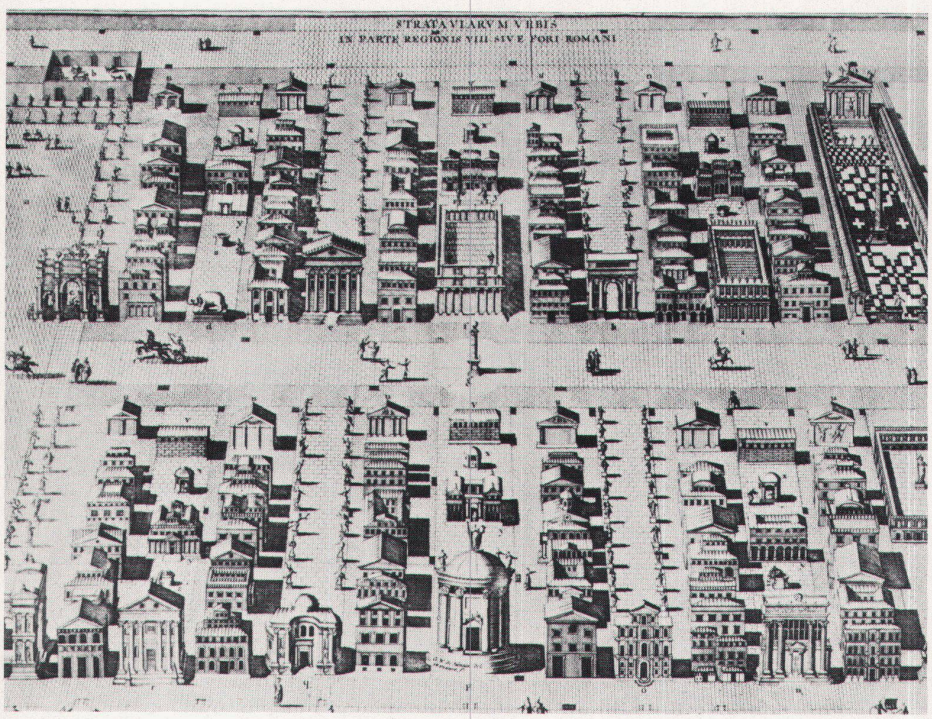
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Gesicht der Strasse

Von Edmond Remondino
und Ludwig Walser



1

◂ *Die Hauptstrassen der römischen Städte unterstanden der öffentlichen Verwaltung, sie waren breit, mit Gehsteigen versehen und schon früh gepflastert. Zu ihnen öffneten sich die Häuser, und die zur Strasse liegenden Räume wurden als «tabernac» an Händler, Handwerker, Geschäftsleute und Gastwirte vermietet. Hier spielte sich ein Grossteil des Lebens der Bürger und der Gemeinde ab, wie wir es noch heute in italienischen Orten, besonders im Süden, sehen. Bereits damals trafen sich die Männer auf der Strasse, flanierten oder standen auf Plätzen und an Strassenecken zusammen, unterhielten sich, sprachen über Geschäfte, Aufträge und persönliche und politische Affären, während die Frauen das Haus bzw. die Wohnung hüteten, die Kinder versorgten und sich um die Mahlzeiten zu kümmern hatten. Auf den öffentlichen Plätzen wurden Gesetze verkündet und erklärt, Bekanntmachungen ausgerufen, ja Dichter lasen aus ihren Werken vor. Ungestört von Fahrzeuglärm und Verkehr konnte sich die ganze Vielfalt südlicher Lebensgewohnheiten ausbreiten, denn es durfte sich am Tage innerhalb der Städte kein Fahrzeug auf den Strassen zeigen. Selbst die Benutzung von Sänften gestattete Cäsars Gesetz nur werdenden Müttern und älteren Frauen.*

«Wir dürfen nicht vergessen, dass die Ursachen der menschlichen Handlungen gewöhnlich unendlich komplizierter und verschiedenartiger sind, als wir sie uns später erklären, und dass man sie selten scharf umreissen kann. Oft kann der Erzähler nichts Besseres tun, als sich auf die einfache Wiedergabe der Tatsachen beschränken.» (Dostojewski)

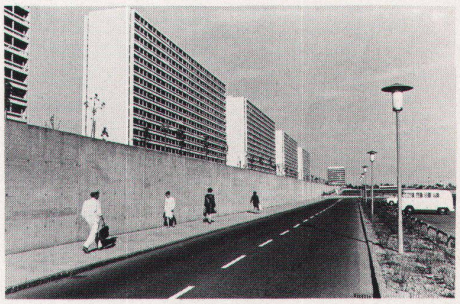
Das Gesicht der Strasse ist vielfältig, hat Runzeln und Furchen. Nur einen Teil davon können wir erfassen und darstellen. Stimmung und Atmosphäre einer Strasse, der Charakter einer Stadt wird nicht nur durch die auffälligen optischen Elemente geprägt, sondern ebensosehr durch unbeachtete Kleinigkeiten. Die Farben von Bus, Tram und Taxi, Tragtaschen, ja sogar vorherrschende Modefarben tragen dazu bei, dass jede Stadt ihr eigenes Gesicht hat. Die Lebensgewohnheiten der Menschen beeinflussen das Gesicht der Strasse zu jeder Zeit, auch in unserer Zeit. Die Strasse ist ein Spiegelbild unseres Lebens. Wir wollen versuchen, einige Aspekte dieses komplizierten Gebildes zu beleuchten.

2

Die Strasse in der Stadt ist der Raum zwischen den Häusern. Der öffentliche Lebensraum, Ort der Begegnung und der Erholung zwischen den Gefässen menschlicher Behausung. In unserer Zeit ist die natürliche Beziehung zu diesem Freiraum Strasse, Platz, Gasse vielfach gestört. Dieser Zwischenraum droht immer mehr Behälter toter Luft, Schauplatz von Verkehrsunfällen und Lärmhölle zu werden.

Vielleicht brauchen wir diesen Zwischenraum aber auch immer weniger? Die Information durch Radio, Fernsehen und Zeitungen ist lückenlos und wird ins Haus geliefert. Man muss drinnen sein, um «in» zu sein. Auch zur Meinungsbildung ist die öffentliche Diskussion überflüssig – man kann telefonisch an Gesprächen am runden Tisch teilnehmen und mit Kapazitäten über Sachfragen diskutieren. Und wie oft rufen wir einen Freund, den wir zufällig angetroffen haben, nachher an, weil wir in Ruhe über etwas plaudern möchten. Auf der Strasse stört uns der Lärm, und wir fühlen uns nicht wohl als Hindernisse in einem Strom von eilenden Menschen.

3

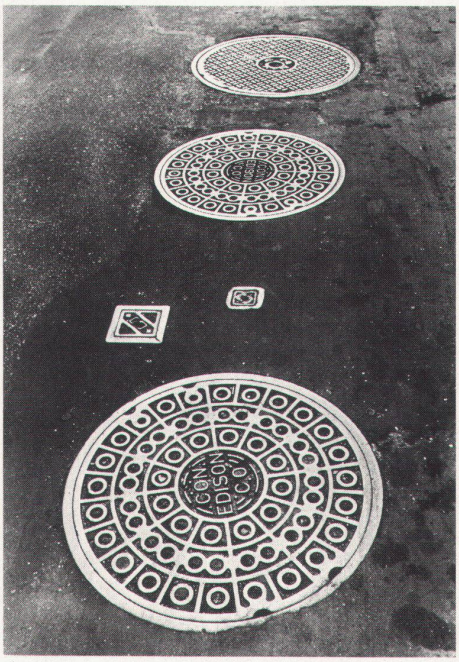


Auch die Fussgänger in der Stadt haben fast immer ein Ziel, das sie so schnell wie möglich zu erreichen trachten. Sind sie alle nur Automobilisten, die einen Parkplatz gefunden haben? Wer von uns erwartet ein Erlebnis auf den Strassen der eigenen Stadt?

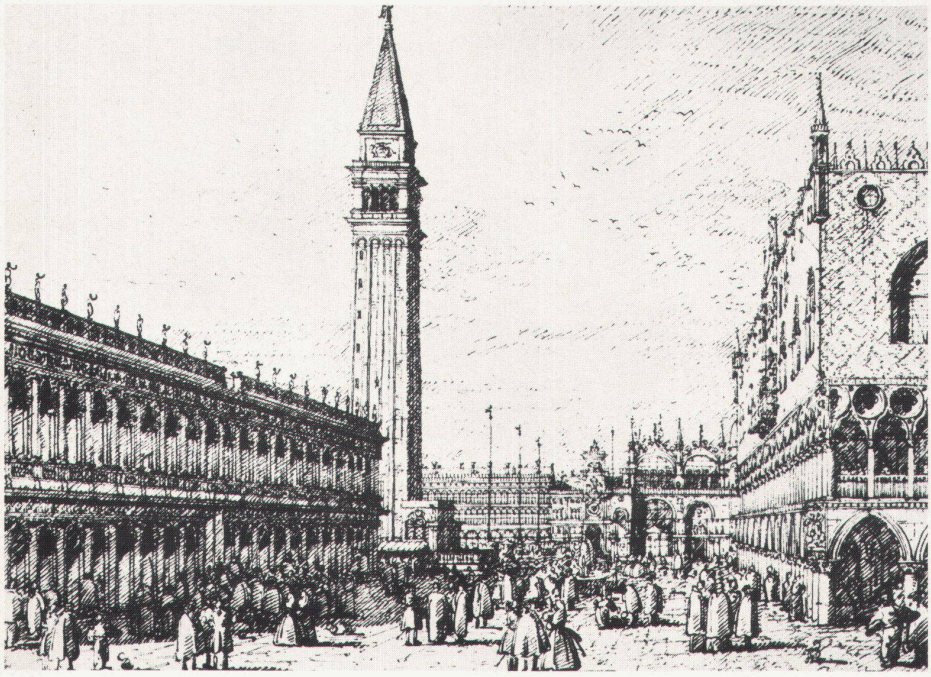
Wir alle spüren das Malaise um unsere Strassen und möchten etwas verändern. Wir versuchen es mit Architektur. Wir prägen Slogans: «Die wohnliche Stadt», «Zürich braucht Plätze» – aber wissen wir auch für wen? «Tod dem Auto», mit roter Spritzfarbe auf der grauen Wand, ist ebenso unrealistisch. Reformen sind sicher dringend notwendig. Aber wir dürfen

5

4



6



7

▲ *Der Markusplatz in Venedig ist auf alten Darstellungen voll von Menschen, die gerade dort etwas zu tun haben. Man sieht den Boden kaum und von der faszinierenden Architektur nur so viel, wie aus der Alltagsperspektive aufgenommen werden kann. Auf neuen Bildern sind der kunstvolle Marmorboden, die Harmonie der Architektur, die Tauben und die staunenden Beschauer das wesentlichste. Vollkommene Kulisse. Daneben alte, kleinmassstäbliche Städtchen, vollkommen im Mass des Fussgängers, sind vollgestopft mit Autos. Krasseste Disharmonie. Aber die Kommunikation überlebt. Politik, Kultur, Gesellschaftsleben spielen sich weiterhin auf der Strasse ab, vom Küchenfenster zum Auto, aus dem Laden über die Strasse, von Auto zu Auto.*

nicht vergessen, dass das Gesicht der Strasse nur in dem Masse zu leben anfängt, wie wir uns mit ihm identifizieren.

In unserer Stadt locken einzelne Aktionen meist nur Zuschauer an. Sechseläuten, Fastnachtsumzug, sogar Flohmarkt ändern unsere Beziehung zur Strasse noch nicht. Was zählt, sind der Alltag und das Engagement aller.

Wir müssen unsere Strassen wieder kennenlernen, müssen sie beobachten, Freude haben an kleinen Dingen, am Alltäglichen. Wir sollten sie auch nicht hassen um ihrer Warzen und Hässlichkeiten willen. Vielleicht gelingt es so, auch grosse Probleme aus dem Wege zu schaffen.

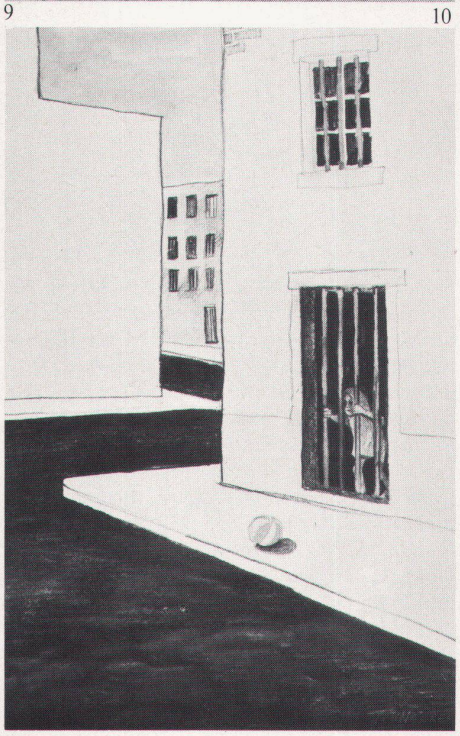
Die Ausstellung im Kunstgewerbemuseum zeigt in diesem Sinne Beobachtungen aus unseren Strassen. Es sind unzählige Momentaufnahmen, die uns alle irgendwie ansprechen.

Das Rad, eine Erfindung, die mehrere tausend Jahre alt ist, ermöglicht die mechanische Fortbewegung. Der Hauptvertreter ist heute sicher das Auto. Um flüssiges Fahren zu ermöglichen, brauchen wir sanfte Kurven und mässige Steigungen und mässiges Gefälle. Diese Tatsache hat die Anlage der meisten unserer Strassen massgeblich beeinflusst. Wir können keine Stufen mehr brauchen.

Alte Gässchen und Treppen haben ein ganz anderes Leben und eine spezifische Atmosphäre. Vor allem die Kinder spüren, dass sie zum Spielen anregend sind, denn die Sandkisten aus Eternit, Rutschbahnen und Schaukeln in ihren Reservaten genügen ihnen nicht.

8

9



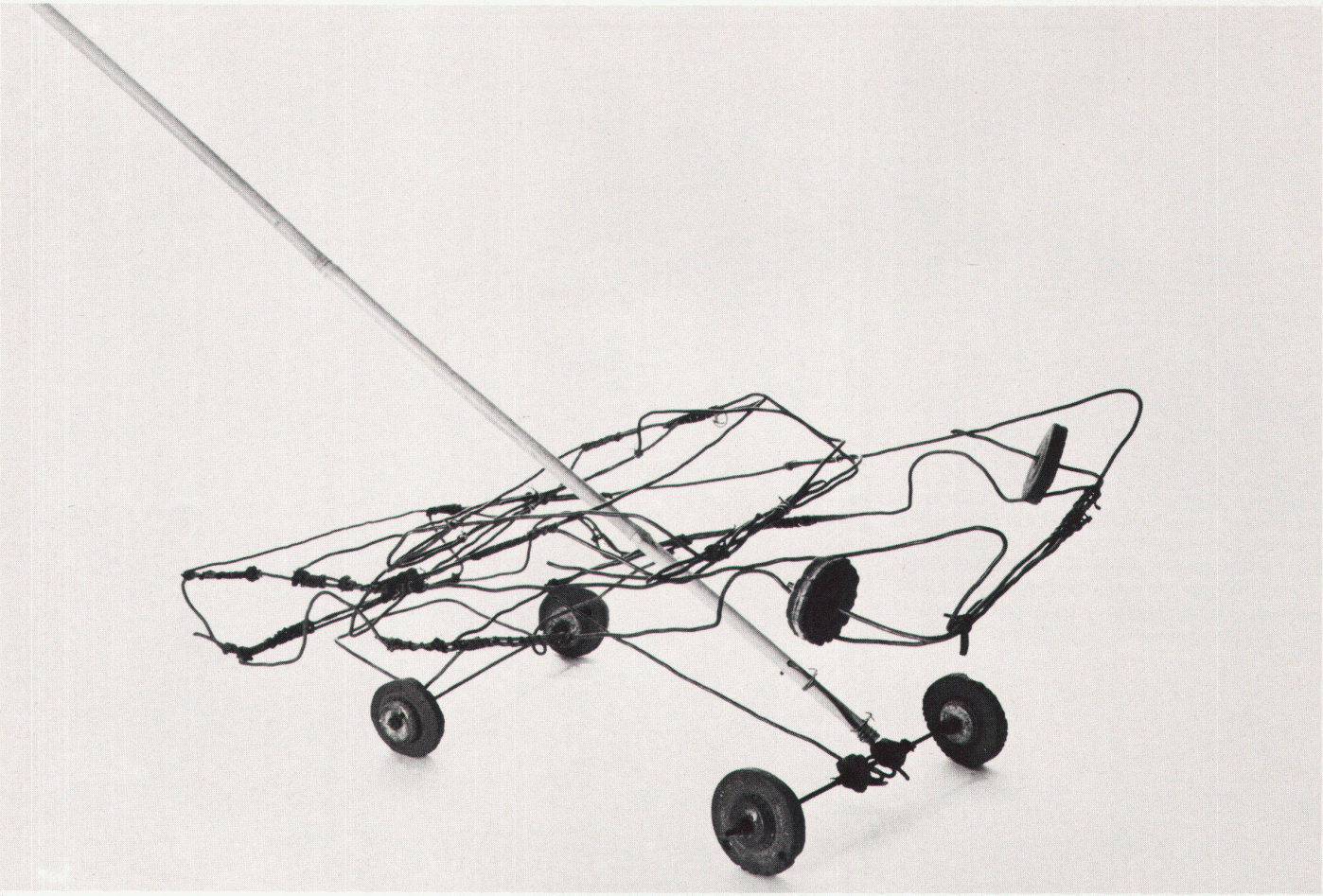
10

Kinder bezeugen überhaupt am natürlichsten unser gestörtes Verhältnis zur Strasse. Sie sehen die Gefahren kaum. Doch ist es lebensgefährlich, ums Haus herum zu spielen. Der nächste Spielplatz, der Kindergarten, die Gefährten sind von ihm durch Strassen getrennt. Für die Eltern wird das endlose Begleiten und Abholen zur grossen Belastung. Und schon für die Kinder wird dadurch ein zwangloses Kontaktnehmen auf der Strasse zur Unmöglichkeit. – Trotzdem lieben sie alle das

Auto als Spielzeug. Sie sind fasziniert von den kleinen Modellen aus der Zündholzschachtel. Sie werden verglichen, ausgetauscht und bewundert – es geht eine magische Kraft von ihnen aus. Auch der kleine Afrikaner baut sich seine Spielzeugauto aus Draht, Gummiresten

11

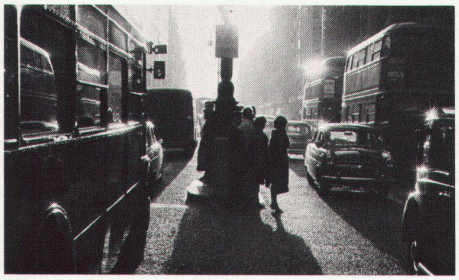
12



und Coca-Cola-Deckeln. Die Wirkung ist überall die selbe.

Die Fussgängerinsel. Sie ist eine kleine, gefährliche Oase mitten im Verkehrsgewimmel, 15 cm über dem Strassenniveau. An beiden Enden ist sie geschützt durch einen Leuchtkegel. Auf der einen Seite liegt die Tramlinie, im Rücken der nicht abbrechende Verkehr. Von der Insel führen gelbe Fussgängerstreifen zum Trottoir. Diese Insel hat ein Eigenleben.

Jedermann muss zuerst einmal zum Billettautomaten. Dann sucht er sich ein Plätzchen. Kinder und Erwachsene jeden Alters, Frauen mit Kinderwagen, Invalide, Liebespaare, Leute mit Hunden: Gestrandete auf einer meist zum Bersten vollen Insel.



13

14

Kommentar des «Nebelspalters»: «Sorgen Sie für mein Weib und Kind; ich muss über die Strasse.» Also ein wirklicher Ort für Begegnungen.

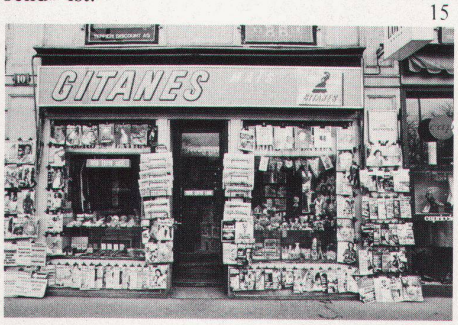
Die Reklame im Strassenbild. Vergessen wir diesmal «Die geheimen Verführer» von Vance Packard. Beschränken wir uns auf den visuellen Eindruck. Sie ist allgegenwärtig. Plakate, Manifeste, Reklame. Offizielle Plakatwände, Plakatausstellungen, die Grossreklame im Vorgarten, Plakätchen auf Plakaten am Kandelaber beim Tram. Reklamen auf Autobussen und Tram, auf Geschäfts- und Privatautos, auf dem blauen, metallenen Papierkorb neben dem Billettautomaten. Tragtaschen, Kleber auf Schultaschen, Knöpfe und Abzeichen. Von der Flut prägt sich nur einzelnes ein; es herrscht der Eindruck kleinflächiger Farbgebung vor. Dafür fallen uns vielleicht Bauabschrankungen mit

Literatur
– Hans Boesch: Der Mensch im Stadtverkehr. Artemis 1975, Zürich.
– Serge Chermayeff, Christopher Alexander: Community and Privacy. Anchor Book Doubleday & Co. Inc., Garden City, New York.
– Cordon Cullen: The Concise Townscape. The Architectural Press.
– Seymour Freedgood: The Gateway States. Time-Life Books.
– Yona Friedman: Une Utopie réalisée. Catalogue de l'exposition Musée d'Art Moderne de la Ville de Paris.
– Victor Gruen: The Heart of Our Cities, Simon and Schuster, New York.
– Lawrence Halprin: Cities. Reinhold Publishing Corporation, New York.
– Aldo Henggeler, Peter F. Althaus: Die Stadt als offenes System. Birkhäuser Verlag, Basel.
– Hans Hitzer: Die Strasse. Verlag Georg D.W. Callwey, München.
– Ivan Illich: Die sogenannte Energiekrise oder die Lähmung der Gesellschaft. Rowohlt.
– Italian Art and Landscape Foundation: More Streets for People.
– Rolf Keller: Bauen als Umweltzerstörung. Verlag für Architektur, Artemis, Zürich.
– Le Corbusier: Vom Sinn und Unsinn der Städte. Benzinger Broschur.
– F.K. Mathys: Im Freien gespielt. Freunde des Schweiz. Turn- und Sportmuseums, Basel.
– Alexander Mitscherlich: Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Suhrkamp Verlag.
– Michel Ragon: Où vivrons-nous demain? Robert Laffont, Paris.
– Brian Richards: New Movements in Cities, Studio Vista Ltd., London.
– Bernard Rudofsky: Architecture without Architects. Doubleday & Co. Inc., Garden City, New York.
– Bernard Rudofsky: Streets for People. Anchor Press/Doubleday, Garden City, New York.
– Jacques de Sacy: Le quartier des Halles. Edition du Temps, Paris.
– Horst Schmidt-Brümmer, Feelie Lee: Die bemalte Stadt. Verlag M. DuMont Schauberg.
– David Kenneth Specter: Urban Spaces. New York Graphic Society Ltd.
– Gody Suter: Die grossen Städte. Gustav Lübbe Verlag.
– Gerhard Ulrich: Mit Canaletto in Venedig. Sigbert Mohn Verlag.
– Woods/Pfeufler: Projekt 6. Stadtplanung geht uns alle an. Karl Krämer Verlag, Stuttgart.
– Württembergischer Kunstverein: Schaufenster – die Kulturgeschichte eines Massenmediums, 1974.

abgerissenen Plakaten wohltuend auf. Das zufällige Farbenspiel wird poetisch.
Das selbe passiert nachts mit der Flut von Neonreklamen. Man schaut nicht genau hin und empfindet die Spiegelungen im See und in der Limmat als stimmungsvoll und anregend.

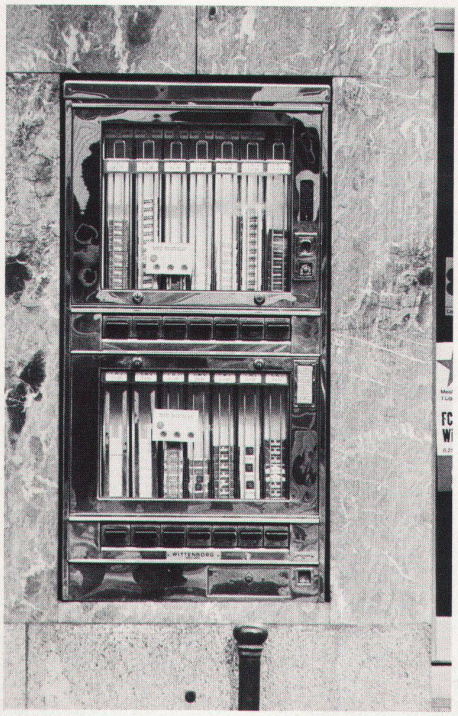
Die Schaufenster vermögen durch ihre intensive Werbung, die gezielte Information und grafische Gestaltung die Aufmerksamkeit der Strassenbenützer in ihren Bann zu ziehen. Sie sind Guckkasten in eine Scheinwelt. Nur wenigen Leuten fällt auf, wie die oberen Stockwerke der Häuser etwa an der Bahnhofstrasse aussehen. Und wie oft kreuzt man einen Bekannten, ohne ihn wahrzunehmen, weil man «abwesend» ist.

15



Der Kiosk ist eine Art Gradmesser der Freiheit. Ein kurzes Überfliegen der Schlagzeilen von Zeitungen und Zeitschriften liefert dem aufmerksamen Besucher nebst einem Überblick über die neuesten Ereignisse auch hintergründigere Informationen. Man kann die Tonart der täglichen Informationen spüren. Im eigenen Quartier entwickelt man eine besondere Beziehung zu «seinem» Kiosk.

Der Automat, der stumme Verkäufer, hat auch auf der Strasse seinen Platz gefunden und steht überall herum. Wer hat sich nicht schon geärgert, wenn ein Automat defekt ist, wenn das Geld drin bleibt und nichts herauskommt. Oder wenn man das nötige Kleingeld nicht hat.



16

17

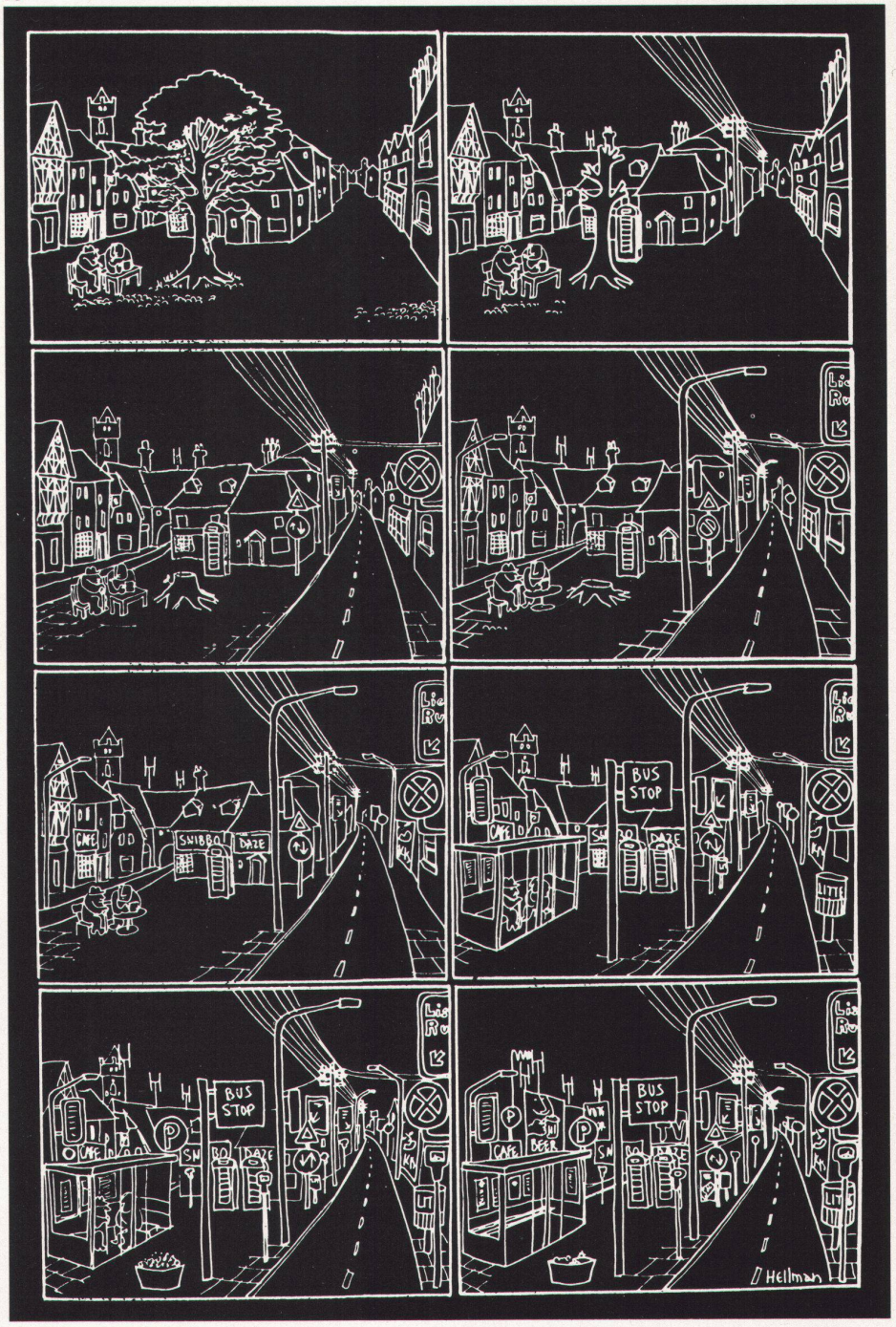
Wir haben sie nicht gerne und wünschten jene nicht allzuferne Zeit zurück, da man noch von Menschen etwas kaufte, am Kiosk, am Blumenstand, im Tram und im Bus, und wenigstens über das Wetter, die steigenden Preise – oder auch einmal über den Stadtrat oder den unmöglichen Verkehr einige Worte wechseln konnte.

Natürliche Orientierung. Der Fluss, die Brükke, der Kirchturm, der Brunnen, der Baum können Fixpunkte sein und ermöglichen die Orientierung. Wenn diese natürlichen Anhaltspunkte fehlen, muss man sich mit Stadtplan, Strassennamen und Nummern zurechtfinden. Wer hat sich nicht schon verirrt in einem Quartier, wo jede Ecke der andern gleicht. Das Vorhandensein solcher natürlicher Orientierungspunkte erhöht die Qualität eines Quartiers oder einer Stadt.

Die Veränderung. Von der Morgendämmerung bis zur künstlichen Beleuchtung verändert sich das Gesicht der Strasse unzählige Male. Es ist freundlich und einladend, wenn die Sonne scheint, und bei Nacht vielfältig geschminkt: festlich, gewöhnlich oder gar unheimlich. Es wird abweisend und kalt bei Regen und Wind, poetisch, wenn Nebel und Schnee die Züge unscharf machen und die Zwischenräume ausfüllen. Der Duft gebratener Marroni, die Vorfreude auf die wärmende Tüte lassen auch dem November in unseren Strassen eine freundliche Seite abgewinnen. *E. R.*

Gekrümmte Gassen und offene Plätze liessen den Blick frei auf schöne Häuserfronten, die Zwischenräume und – nicht gewertet – das Leben. Mit kunstvollen und einfachen Aushängeschildern warben Handwerker, Kaufleute und Wirte für ihre Dienste. Ringe in den Mauern, Pflöcke und verzierte Brunnen auf den Plätzen genügten dem öffentlichen Leben. Später kamen Leuchten an die Häuser und über die Strasse, dann Leitungen und Schienen ins Pflaster und dazu das Fahrnetz in den Himmel. Die Städter wurden anspruchsvoller und verschlossener. Bald sprengte der Verkehr die vertraute Enge. Die Geschwindigkeit nahm zu. Daraufhin tat ein Polizist sein Bestes. Der Fussgänger und das Fuhrwerk wurden zum Hindernis. Nun kamen noch leuchtend farbige Verkehrszeichen, Wegweiser und Markierungen auf dem Strassenbelag dazu. Holprige Fahrbahnen, vielfältige Pflästerungen wurden ebenmässig geteert. Die betrachtende Wahrnehmung des Fussgängers wich dem teleskopischen Blick des Automobilisten fürs Grossflächige, Farbige. Das Aushängeschild entwickelte sich zur Leuchtreklame und das Plakat im Weltformat zur autogerechteren Reklamewand. Die Sensibilität verkümmert im visuellen Geschrei um Aufmerksamkeit. Sachzwänge, nicht mehr Bürgerstolz und Gemeinschaftssinn verändern die Strassen und Plätze. Architekten und Handwerker als Gestalter öffentlicher Räume werden vom Techniker und Wirtschafter verdrängt. Damit wurden Statistiken und Berechnungen zur bestimmenden Grundlage bei der Anlage und Ausstattung von Strassen und Plätzen. Die Kultur der Gemeinschaft verwandelt sich zur Zivilisation der Masse einzelner und vieler Gruppierungen.

18



19

20

21

Nun beginnen uns aber die visuellen und akustischen Eindrücke vom öffentlichen Raum wieder zu interessieren. Viele haben gemerkt, dass da etwas nicht stimmt. Der gewohnte Raum verändert sich heute rascher. Bekannte Ausblicke und Wege werden unmöglich. Unsere städtische Umwelt wird zu vielfältig, nahezu unfassbar und leider auch unpersönlich.

Beziehungslos stehen die notwendigen Einrichtungen zum Erreichen der Ziele zwischen den Bauten. Ein Gestalter könnte da in mancher Beziehung nützlich werden. Wir meinen, an der Technik, die uns nützlich sein soll, dürften wir uns doch auch freuen können. Strassenmobiliar, ein neuer Begriff, wird heute in Fabriken fern vom Bestimmungsort hergestellt. Müsste es nicht als lohnend angesehen werden, wenn neben den technischen und wirtschaftlichen Belangen auch das gestalterische Anliegen mit berücksichtigt würde? Denn die Gegenstände der industriellen Produktion prägen heute ebenso wie die Menschen, die Fahrzeuge und die Architektur das bunte Gesicht der Strasse.

L. W.

Bildnachweis

1: aus Hans Hitzer: ‹Die Strasse›. Callwey, München. 7: aus Gerhard Ulrich: Mit Canaletto in Venedig. Sigbert Mohn, Gütersloh. 18: aus Ottagono 35, Dez. 1974. 2: Comet, Zürich. 13, 17: Fachklasse für Fotografie KGSZ. 12, 21: Elisabeth Leisinger, Zürich. 3, 11: Erling Mandelmann, Lausanne. 4, 8, 14, 15, 16: Edmond Remondino, Oberrieden. 6: Walter Schels, München. 5: Willy Spiller, Zürich. 9: Kurt Ammann, Zürich. 10: Tomi Ungerer, Lockeport (Kanada). 19, 20: Ludwig Walser, Oberrohrdorf. ■