Die Angst vor der Leere

Autor(en): Lilian Pfaff
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 1999

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/a494eded-7541-4b85-8648-5fc28946e907>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke 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 schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

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 Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Stadtmöbel – Monumente des Alltags

Lilian Pfaff

Zwischen Stuhl und Bank sind die unförmigen Objekte gestaltet, denen wir tagtäglich im städtischen Wohnraum begegnen. Blumenkübel können dabei ebenso als Sitzgelegenheiten wahrgenommen werden wie die allorts aufgestellten Betonpoller, die eigentlich dazu dienen, die Gehwege von Autos zu befreien. Gemeinhin werden diese Gebilde als Stadtmöbel bezeichnet ...

Was zu Anfang des Jahrhunderts noch gar kein Thema war, wurde in den 70er Jahren zum Programm: die Verschönerung der Innenstadt und der Ausbau von Fussgängerzonen. Damit hielt der Begriff des «Stadtmöbels», als Gestaltungselement des neu gewonnenen Raums, Einzug in den allgemeinen Sprachgebrauch, wobei sich allerdings darüber streiten lässt, was alles als ein solches zu bezeichnen ist. Streng genommen umfasst der Begriff nur bewegliche Gegenstände; wirft man jedoch einen Blick auf die Realität, so schliesst er auch unbewegliche Objekte mit ein.

Mülleimer und Lüftungskästen

Betrachtet man die Mülleimer in Basel, die durch ihre Betonhülle wie ein Teil der Stadt erscheinen – gerade so als würde die Strassendecke ihren Schlund öffnen,

um die Überreste menschlicher Zivilisation zu verschlucken –, und vergleicht man sie mit anderen hässlichen grauen Kisten, deren Nutzen nicht auf Anhieb entschlüsselbar ist, so interessiert umso mehr die Frage nach den verschiedenen Funktionen der Stadtmöbel. Die grauen Kisten stehen einzeln oder paarweise an Kreuzungen, sind kniehoch und blicken mit ihren Entlüftungsgittern gegen die Strasse. Als Gegenstück zu den gefräßigen Mülleimern pusten sie die verbrauchte Luft aus dem Untergrund in unseren Stadtraum. Ob sie fixen Einrichtungen eines privaten Haushalts entsprechen, also unverrückbare Bestandteile der «Wohnung» Stadt sind, während die Mülleimer als mehr oder weniger bewegliche Elemente der Spezies «Möbel» angehören, sei dahingestellt.

Soziale Inseln

Warum diese seltsamen Formen der Möbel und ihre starre Anbringung im Aussenraum? Aufgestellt wurden die meisten der «sogenannten» Stadtmöbel im Zuge der Sperrung der Basler Innenstadt 1972 gemäss dem Konzept des Amtes für Kantons- und Stadtplanung, fussgängerfreundliche Zonen als innerstädtische Erholungszonen auszuweisen. Flankierende Massnahmen zur «Grün 80» lösten eine Neugestaltung der Innenstadt sowie der Rheinufer aus. Dazu zählen unter anderem die Aufenthaltsbereiche am Unteren Rheinweg: Als halb-kreisförmige Sitzgruppe mit rundem Tisch wie eine «Insel» geformt, sind sie Sinnbild jeglicher sozialer Kontakte und dienen Grossfamilien oder Müttern mit kleinen Kindern als Aufenthaltsort. Weshalb in der Mitte dieses Möbels ein kinderfaustbreiter Schlitz angebracht wurde, in dem jede Menge geliebte Spielzeuge, Schnuller oder Schlüssel verschwinden können, bleibt unverständlich. Eine Erklärung könnte die dadurch suggerierte Verschiebbarkeit und Aneinanderreihung mobiler Teilstücke sein.

Eigentlicher Sinn und Zweck dieser Einzelobjekte war, der Unwirtlichkeit der Städte¹ mit Verkehrsberuhigungen, Spielstrassen und attraktiveren Fussgängerzonen Erholungs- und Erlebnisräume entgegenzusetzen. «Das Ziel bleibt dasselbe, ob eine Fussgängerzone oder eine Wohnstrasse geschaffen wird: Die Verkehrsmenge ist zu reduzieren, die Fahrzeuggeschwindigkeit ist zu verringern, und es sind Flächen für andere Zwecke als für den Verkehr zu schaffen.»² Während 1949 beispielsweise die Aeschenvorstadt von 8 auf 20 Meter verbreitert wurde, um einen besseren Verkehrsfluss durch die Innenstadt zu erzielen, setzte man einige Jahre später andere Prioritäten, verbreiterte das Trottoir und hob die beidseitige Verkehrsführung auf. Auch am Claraplatz und am Marktplatz wurde der Fussgängerbereich vergrössert. Die Vereinheitlichung des Passantenweges und die einspurige Verkehrsführung schafften Platz für Grünflächen, Bäume und Sitzgelegenheiten. Diese gestalterischen Veränderungen sind jedoch weniger Antworten auf gewandelte Verhaltensweisen der Bevölkerung, sondern Massnahmen, um dem ansteigenden Verkehrsaufkommen in der Stadt Herr zu werden.

Wehrkisten und Orientierungshilfen im Alltäglichen

Die aus dem Verkehrsnetz herausgeschnittenen Plätze oder Ruhezone n gleichen oft eher Schutzwällen als Freiräumen. Die massiven Pflanzenkübel scheinen den überall parkierenden Autofahrern zu trotzen, die Betonpoller als Platzwärter herzuhalten. Geradezu einen Affront gegen den Anspruch auf «Frei»-Raum stellen die mit gefällten Bäumen umzäunten Bepflanzungen in der Feldbergstrasse, kurz vor der Johanniterbrücke, dar. Was früher «der Umwelt zuliebe» die Betonwüste auflockerte, wird zum toten Schutzwall umfunktioniert und demonstriert in deutlicher Weise die Macht des Autos über die Natur. In ihrer Funktion, Grenzen zwischen Verkehr und verkehrsfreiem Raum zu markieren und den so gewonnenen Freiraum abzustecken, nehmen die klobigen Möbel durch ihre «Ungestalt» dieselbe Stellung wie die Strassentrottoirs ein, die unauffällig, aber wirksam als Abgrenzungen fungieren.

Andere «Möbelstücke» dienen dem Zweck, allfällige Leerräume zu füllen, kleinere Raumeinteilungen zu bewirken oder die Orientierung zu erleichtern. Sitzbänke, oftmals mit Blumenkisten kombiniert, befinden sich meist in der Nähe einer Tramhaltestelle, und der sie begleitende Mülleimer ist nicht fern – wodurch man sich in vertrauter Umgebung bewegt. Die Möbelstücke sind unauffällig, stehen aber an strategisch günstigen Orten, an denen jeder Stadtbewohner dieselben Verhaltensweisen an den Tag legt. Dabei haben die Planer die schwierige Aufgabe zu bewältigen, unterschiedlichsten Bedürfnissen gerecht zu werden, da die Menschen je nach Alter und soziokulturellem Hintergrund die Möblierungen, wie zum Beispiel Toilettenhäuser oder Infoboxen, anders wahrnehmen und auch anders benutzen.

Schilderwald

Die Frage drängt sich auf, ob die begehbaren öffentlichen Räume auf den Fussgänger zugeschnitten oder als Randzonen der städtischen Autobahnen konzipiert sind und sein sollen.

In europäisch geprägten Städten bilden geschlossene Plätze die Versammlungsorte der Bevölkerung. Dies macht es beispielsweise schwer, den Claraplatz als eigenständigen Platz zu akzeptieren, weil er von Tramschienen zerschnitten wird. Das mittelalterliche Ideal des geschlossenen Platzes scheint sich überlebt zu haben. Deshalb klingt der Vorschlag des Künstlers Rémy Zaugg geradezu unsinnig, das Strassburger Denkmal auf den Centralbahnplatz zu verschieben, um so einen Platz aus dem 19. Jahrhundert nicht nur wiederzubeleben, sondern sogar neu zu kreieren – auf eine Weise, wie er dort niemals existiert hat. Ehrlicher wäre es, die Stadtgestaltung ganz offen auf den Autofahrer auszurichten, wie dies der amerikanische Architekturtheoretiker Robert Venturi im Buch «Learning from Las Vegas»³ fordert.

Boulevards als Flaniermeilen

Gegen diese Autodimensionen setzt man neuerdings in Basel auf das Konzept des Boulevards. Was bei der zukünftigen doppelstöckigen Dreirosen-

brücke auf dem obersten Niveau von den Architekten Wilfrid & Katharina Steib als breiteste und längste Flaniermeile Basels entworfen wurde, entspricht dem «neuen» Planen für den Fussgänger. Ähnliches befürwortet ein Projekt der Werkstatt Basel für das Gundeldinger-Quartier⁴, um den anhaltenden Bevölkerungsschwund aufzuhalten und die Innenstadt zu revitalisieren. Ob der heutige «Bürger», wenn er denn noch existiert, und die Welt der «Boulevards» überhaupt kompatibel sind, bleibt allerdings fraglich.

Die Kunst als Vermittlerin?

Seltsamerweise sind die unpräzisen, massiven Stadtmöbel keinerlei Kritik unterworfen. Erst wenn die Kunst, bisweilen zur Rettung verpfuschter urbaner Situationen oder Plätze beigezogen, in den öffentlichen Raum eindringt, regt sich Widerstand. Da sich die Kunst im öffentlichen Raum zunehmend definierend statt dekorierend verhält, fühlt sich der Stadtgänger im alltäglichen Bewegungsablauf abgelenkt und gestört. Und doch ist und war es gerade die Kunst, die den öffentlichen Freiraum thematisiert und die Bevölkerung für den eigenen, auch mit privaten Bedürfnissen besetzbaren Stadtraum sensibilisiert. Dies zeigten auch vor ein paar Jahren die hitzigen Debatten um Richard Serra Plastik «Intersection» vor dem Theater Basel.⁵ Man fühlte sich von den «unnützen» und «unästhetischen» Kunstwerken belästigt, so als stünden sie im eigenen Wohnzimmer – ein Grund wohl, weshalb die üblichen Stadtmöbel keinerlei Design versprühen und allen Geschmäckern gerecht zu werden suchen.

Der öffentliche Raum als Spiegel gesellschaftlicher Werte

Die Beschaffenheit einer Stadt, so müsste man abschliessend konstatieren, ist das Spiegelbild der gesellschaftlichen Werte. Und so, wie sich die Werte wandeln, müssten sich auch die Möbel anpassen – oder von Ort zu Ort wandern, wie es die Denkmäler in Zürich an der «Transit 1999» taten.⁶ Bei den Römern lag man schliesslich auch beim Essen – und da die Stadtmöbel ausschliesslich

funktionalen Aspekten genügen, wäre es an der Zeit, die Bollwerke, welche die Fussgänger vor dem Verkehr abschirmen, wegzuräumen und Neuem Platz zu machen. Oder wollen wir die Blumenkübel als Siegessäulen der Mobilität aufrecht erhalten? Bewahren gar die Bänke und Betonpoller die Plätze davor, auseinanderzufallen? Als soziale Symbole fungieren die Stadtmöbel vielleicht bald nur noch als Erinnerungsstücke – alltägliche Monumente einer längst vergangenen Zeit.

Anmerkungen

- 1 Alexander Mitscherlich, Die Unwirtlichkeit unserer Städte, Frankfurt 1965.
- 2 Baudepartement des Kantons Basel-Stadt, Amt für Kantons- und Stadtplanung (Hg.), Neugestaltung von Strassen und Plätzen sowie neugeschaffene und ausgebauten Fusswege im Gebiet der Stadt Basel 1975–1985, Basel 1987, S. 9.
- 3 Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, Learning from Las Vegas, Massachusetts 1978.
- 4 Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt: Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel: Ergebnisse der Werkstatt Basel, Basel 1999, S. 53.
- 5 Richard Serra, Intersection, Basel 1996, S. 128ff.
- 6 Stanislaus von Moos, «Zürich und die Kultur des Kunstverzichts. Denkmäler und Leere Räume – Transit 1999 im Rückblick», in: NZZ, 30.11.1999.