



Sichtbarmachen des Unsichtbaren: Parkende Autos in historischer Siedlung.

Gehen: Stadt sichtbar machen

Bertram Weisshaar, Atelier Latent

„Der wichtigste Grund, warum man von einem Platz zu einem anderen geht, ist der, weil man sehen will, was zwischendurch passiert. Daran hatten die Menschen viel Freude. Dann, irgendwann einmal, entdeckte einer, dass wenn man so schnell als möglich gehe und nichts anderes als seine Schuhe anschau, man viel schneller zu seinem Ziel gelange. Keiner interessierte sich mehr dafür, wie alles aussah. Und je schneller sie sich bewegten, umso scheußlicher und schmutziger wurde alles. Und je schmutziger und scheußlicher alles wurde, desto schneller rannten die Leute. Und dann geschah etwas sehr Merkwürdiges. Nachdem sich kein Mensch mehr darum kümmerte, begann die Stadt zu verschwinden. Täglich wurden die Gebäude schemenhafter, die Straßen verschwanden, bis schließlich die Stadt unsichtbar geworden war...“¹

Die Art und Weise, wie wir uns durch eine Stadt bewegen, prägt unser Bild und unsere Vorstellung von dieser Stadt. Es macht einen grundlegenden Unterschied, ob wir weitgehend zu Fuß oder aber überwiegend mittels eines Fahrzeuges die Stadt erleben. Dies war selbst schon in jenen Zeiten zutreffend, als von Fahrzeugen im heutigen Sinne noch keine Rede war: „Wer geht, sieht im Durchschnitt anthropologisch und kosmisch mehr, als wer fährt“, schrieb Johann Gottfried Seume im Jahr 1805.² Eine zeitlose Feststellung.

Die Einschränkung der Wahrnehmung beim Fahren beruht auf mehreren Ursachen: Zunächst verfügen wir nur über ein begrenztes Aufnahmevermögen; je Zeiteinheit können wir nur eine bestimmte Menge an Sinneseindrücken und Beobachtungen wahrnehmen und bewusst verarbeiten. Daraus folgt zwangsläufig, dass die Intensität für die Wahrnehmung unserer Umgebung mit steigender Geschwindigkeit umso



Die Wahrnehmung der Stadt ist bedingt durch die Wahl des Verkehrsmittels.



Gehweg oder Restfläche?

stärker abnimmt. Je schneller wir uns durch die Welt bewegen, umso mehr müssen wir von dieser übersehen, um überhaupt noch etwas erkennen zu können.

Hinzu kommt, dass beim Fahren die Beherrschung des Fahrzeugs einen hohen Anteil unserer Konzentration in Anspruch nimmt. Tauchen viele Fahrzeuge gleichzeitig auf, vereinnahmt dies unsere Wahrnehmung mitunter gänzlich, sodass wir nur noch mit dem Fahren selbst beschäftigt sind bzw. als Fußgänger sehr stark auf die uns umgebenden Fahrzeuge achten müssen – von der eigentlichen Welt aber nehmen wir weitgehend nichts mehr auf.

Das Fahren verengt also unsere Wahrnehmungsfähigkeit, es okkupiert aber darüber hinaus das Denken selbst: Je mehr Fahrzeuge in den Straßen anzutreffen sind, umso stärker bestimmt eben dieses Verkehrs-

aufkommen das Nachdenken wie auch das Vorausdenken über die Stadt. Das war nicht immer so – schon gar nicht in jenen Stadtgebieten, die heute im Programm Städtebaulicher Denkmalschutz gelistet sind. Diese Straßen wurden noch für die Menschen an sich und für einen Alltag ohne Kraftfahrzeuge erdacht.

Bekanntlich wurde vor etwa einem Jahrhundert damit begonnen, bereits bestehende Städte für das neue Verkehrssystem Auto passend umzubauen und zu erweitern. Die Stadt wurde zur autogerechten Stadt und der ungehinderte Verkehrsfluss zum Maß aller Dinge. Von da war es nur noch ein kleiner Schritt bis zur „Unwirtlichkeit unserer Städte“, wie sie Alexander Mitscherlich 1965 analysierte: Da die Städte „aus harter Materie bestehen, wirken sie auch wie Prägestöcke; wir müssen uns ihnen anpassen. Und das ändert zum Teil unser Verhalten, unser Wesen. [...] Rückläufig schafft diese Stadtgestalt am sozialen Charakter der Bewohner mit.“³

Auch der Gesetzgebung drückt diese derart gebaute Stadt den Stempel auf, beispielsweise in der geltenden Straßenverkehrsordnung: „Wo der Fahrzeugverkehr so stark ist, dass Fußgänger die Fahrbahn nicht sicher überschreiten können, und da, wo Fußgänger den Fahrzeugverkehr unzumutbar behindern, sollten die Fußgänger entweder von der Fahrbahn ferngehalten werden, oder der Fußgängerquerverkehr muss unter Berücksichtigung zumutbarer Umwege an bestimmten Stellen zusammengefasst werden [...]“⁴ Gerade so, als wäre der stetige Verkehrsstrom das höchste zu schützende Gut. Der fließende Verkehr hat sich in das Denken von Stadt eingraviert als ein scheinbar geschichtsloses Absolutes, was es immer schon so gegeben hätte und immerzu derart geben müsste.

Und so gilt die heutige Straßenverkehrsordnung gleichermaßen für alle Städte, gleichgültig in welchem Jahrhundert oder in welchem regionalen Kontext diese einst entstanden sind. In den unterschiedlichen Stadtypologien erwachsen aus dieser einen Ordnung jedoch recht unterschiedliche Konsequenzen, die sich im jeweiligen Straßenbild unmittelbar niederschlagen. Besonders negative Begleiterscheinungen bringt der motorisierte Straßenverkehr häufig in historisch geprägten Stadtgebieten mit sich. Vor diesem Umstand ist eine Schlussfolgerung durchaus naheliegend und folgerichtig: Die Straßenverkehrsordnung sowie die betreffenden Verwaltungsvorschriften müssen auf jeweils besondere, historische Stadtsituationen reagieren.

Denkmalgeschützte Stadtbereiche stellen nicht nur eine Ansammlung einzelner, besonders erhaltenswerter Bauwerke dar, vielmehr bilden diese Ensembles weit darüber hinaus einen öffentlichen Raum von besonderer Qualität. Möglicherweise war den Baumeistern und Bauherren der mittelbar kreierte öffentliche Raum sogar wichtiger als die errichteten Bauwerke. Zu diesem öffentlichen Raum gehören jedoch nicht nur die denkmalgeschützten Fassaden, sondern auch das lebendige Straßengeschehen. In diesem Sinne wäre dann die Qualität des öffentlichen Raums ein höheres Schutzgut als der denkmalgerechte Erhalt der einzelnen Bauten. Der historische Freiraum, die Straßen und Plätze, konnte weitestgehend an jeder Stelle begangen und in alle Richtungen überquert werden.

In den allermeisten Gebieten, die in das Programm Städtebaulicher Denkmalschutz aufgenommen wurden, war gleichwohl das Rad im Erscheinungsbild der Straßen stets präsent, etwa als Karren, Wagen oder Fuhrwerk – nicht jedoch als „automobile Droschken“ oder Kraftfahrzeuge. Diese öffentlichen Räume wurden erdacht und kreierte für ein Straßengeschehen, das zum heutigen ziemlich konträr ist. Es waren Straßen insbesondere für Fußgänger. Daraus lässt sich folglich ein hoher Anspruch für eine besonders fußgängerfreundliche Verkehrsorganisation und Straßengestaltung ableiten. Der städtebauliche Denkmalschutz und die Förderung der Nahmobilität ziehen somit an demselben Strang und idealerweise in dieselbe Richtung. Mehr noch: Der städtebauliche Denkmalschutz muss die fußgängerfreundliche Stadt als seine eigene Aufgabenstellung verfolgen.

Auch mit begrenztem Budget lassen sich einige Maßnahmen für die Verkehrssicherheit der Fußgänger und zur Barrierefreiheit voranbringen.

Bordsteinabsenkungen etwa sind längst selbstverständlich, jedoch nicht überall realisiert. Zur sicheren Querung von Kreuzungen sind Vorstreckungen der Gehwege (Gehwegnasen) oder Mittelinseln förderlich. Diese Maßnahmen unterbinden ebenfalls das Zuparken von Kreuzungen, was für das Straßenbild einen enormen Gewinn bringt. Von Denkmalpflegern wird mitunter angeführt, diese Elemente hätte es beim Bau dieser Straßen noch nicht gegeben. Dies mag zutreffen – noch weniger gab es jedoch zugesperrte Kreuzungen, was die Erlebbarkeit und das Bild eines denkmalgeschützten Stadtteils gravierend stört. Notwendig ist daher der Blick auf die Qualität des öffentlichen Raums als Ganzes.

Schon Seume meinte, „daß alles besser gehen würde, wenn man mehr ginge“.⁵ Wer selbst viele Wege in der Stadt zu Fuß zurücklegt, der weiß es aus eigener Erfahrung: Gehen macht glücklicher und die Straßen schöner. Der städtebauliche Denkmalschutz braucht insbesondere viele Füße, um voranzukommen.

Bertram Weisshaar

Jahrgang 1962, Spaziergangsforscher, Fotograf, Studium der Landschaftsplanung in Kassel.

Seit 2001 Atelier Latent in Leipzig. Aktuelle Projekte: „GrünGänge“ zum Masterplan Grün Leipzig, Mitarbeit bei Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ (FUSS e.V.), TALK WALKs (AudioGuides zu Themen der Baukultur und Mobilität).

¹ Zitiert nach: PETERS, PAULHANS (1973): Stadt für Menschen. München, S. 16.

² WAGNER, ADOLPH (1835): Johann Gottfried Seume's Sämmtliche Werke. Leipzig, S. 201.

³ MITSCHERLICH, ALEXANDER (1965): Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Frankfurt/Main, S. 10.

⁴ VwV-StVO zu § 25 Fußgänger; Absatz 3, 2 II.

⁵ S. Anm. 2.