

Stephan Reiß-Schmidt

Der öffentliche Raum: Traum, Wirklichkeit, Perspektiven

- 1. Öffentlicher Raum ist Stadt - Stadt ist öffentlicher Raum**
- 2. Bedeutungswandel und Gefährdung des öffentlichen Raumes**
- 3. Brauchen wir morgen noch den öffentlichen Raum - und wozu ?**
- 4. Qualitäten des öffentlichen Raumes**

1. Öffentlicher Raum ist Stadt - Stadt ist öffentlicher Raum

“Die Straßen in den Großstädten haben noch viele andere Funktionen außer der einen, Platz für Fahrzeuge zu bieten, und die Bürgersteige ... haben noch viele andere Funktionen, außer Platz für die Fußgänger zu bieten...Ein Bürgersteig in einer Großstadt ist, für sich genommen, ein leerer Begriff. Erst im Zusammenhang mit den angrenzenden Gebäuden und mit deren Nutzung oder erst in Verbindung mit der Benutzung anderer Bürgersteige in der Nähe gewinnt er Bedeutung...Die Straßen und ihre Bürgersteige sind die wichtigsten öffentlichen Orte einer Stadt, sind ihre lebenskräftigsten Organe. Was kommt einem, wenn man an eine Großstadt denkt, als erstes in den Sinn? Ihre Straßen. Wenn die Straßen einer Großstadt uninteressant sind, ist die ganze Stadt uninteressant; wenn sie langweilig sind, ist die ganze Stadt langweilig.”

(Jane Jacobs, Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Deutsche Ausgabe 1963, S. 27)

Die europäische Stadt ist durch den öffentlichen Raum definiert. Ohne öffentlichen Raum ist Stadt für uns nicht vorstellbar. Die unterschiedlichen sozialen und ästhetischen Qualitäten ihrer öffentlichen Räume prägen den Charakter europäischer Städte stärker als ihre topografischen Eigenarten oder die Besonderheiten ihrer Bautypologien.

Die öffentlichen Räume einer Stadt, definiert durch den Stadtgrundriss, bewahren ihre Geschichte und sind in vielen Städten über Stadtbrände, Erdbeben und Kriege hinweg konstante Elemente der Stadtstruktur. Sie sind eine Art “physisches Gedächtnis” der Stadt und damit Teil des kollektiven Gedächtnisses ihrer Bewohner. Öffentliche Räume sind damit nicht nur Orte für bestimmte städtische

Funktionen des Verkehrs, des Handels, der Repräsentation oder der Erholung, sondern auch Träger von unterschiedlichen Bedeutungen, Erinnerungen und Geschichten, die sich zum Bild einer Stadt verdichten.

Mit dem zusammenfassenden Begriff des "öffentlichen Raumes" beschreiben wir eine sehr differenzierte Vielfalt räumlicher Gegebenheiten und Qualitäten, die eines gemeinsam haben: ihre jederzeitige uneingeschränkte Zugänglichkeit für alle Bewohner und Besucher der Stadt und das Recht, sie im Rahmen der gesetzlichen Regelungen des "Gemeingebrauchs" ohne Eintrittspreis oder Nutzungsentgelt zu benutzen.

Wir meinen damit beispielsweise Freiräume wie:

- Straßen, Gassen, Plätze
- Boulevards und Promenaden
- Parks und Grünzüge
- Grachten und Kanäle.

Wir bezeichnen damit unterschiedliche räumliche Situationen und Gestaltungsformen, Gebrauchsweisen und Aneignungsmöglichkeiten, Dimensionen und Strukturen. Dabei bilden die öffentlichen Räume einer Stadt immer ein mehr oder minder dicht verwobenes Netz, dessen Maschenweite sehr unterschiedlich sein kann, das aber immer kohärent ist. Die Knoten dieses Netzes sind die stadträumlich und sozial besonderen Orte mit hoher Nutzungsdichte und einer Vielzahl wirtschaftlicher und sozialer Aktivitäten.

2. Bedeutungswandel und Gefährdung des öffentlichen Raumes

Hans-Paul Bahrtd hat in seinem erstmals 1961 erschienen Standardwerk der bundesdeutschen Stadtsoziologie, "Die moderne Großstadt", die Stadt als soziales Phänomen aus der Polarität von Öffentlichkeit und Privatheit definiert: *"Eine Stadt ist eine Ansiedlung, in der das gesamte, also auch das alltägliche Leben die Tendenz zeigt, sich zu polarisieren, d.h. entweder im sozialen Aggregatzustand der Öffentlichkeit oder der Privatheit stattzufinden"* (a.a.O., 3. Aufl. 1974, S. 60). Er ergänzt und erweitert damit Max Webers ökonomische Definition der "Stadt als Markt".

Bahrtd verweist darauf, dass *"die klare Trennung von öffentlichem und privatem Raum, die in der europäischen Stadt durch die Herausbildung geschlossener, ringartiger Baublöcke erzielt wurde, die jedem Anwohner einen privaten Raum und direkten Zugang zur öffentlichen Straße sichern, alles andere eher als eine Selbstverständlichkeit ist. Der Baublock schuf zwei Räume, fast könnte man sagen, zwei Welten, die zwar innig aufeinander bezogen, aber deutlich voneinander getrennt existierten: erstens die Welt der öffentlichen Plätze und*

Straßen, in der die Kirchen und anderen öffentlichen Gebäude an hervorragenden 'repräsentativen' Stellen lagen; zweitens die Welt der privaten Wohnbauten und ihrer Höfe und Gärten, deren privater Charakter dadurch gesichert war, dass der Zugang zu jeder Zelle auf einem Umweg über die öffentlichen Straßen erfolgte." (a.a.O., S. 93).

Der Wandel im Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit, der mit dem gesellschaftlichen Strukturwandel der Industriegesellschaft einhergeht, wird von Bahrtd eingehend analysiert. Der "Verfall der kommunalen Öffentlichkeit" ist eine seiner Schlussfolgerungen:

"Im ganzen müssen wir also feststellen, dass die soziale Umschichtung in den Städten trotz der Vergrößerung der Städte selbst, trotz zunehmender Verstärkung der ganzen Gesellschaft zu einer Schwächung der einzelnen Stadt als eines Kristallisationszentrums für politische Öffentlichkeit geführt hat. Die Bewohnerschaft der industriellen Großstadt besteht zum überwiegenden Teil aus Menschen, die zwar Städter, aber nicht Stadtbürger sind.... Auf jeden Fall fehlt das Regulativ einer umfassenden städtischen Öffentlichkeit, die einen Ausgleich mit den vorhandenen, wenn auch nicht formulierten Interessen aller hätte erzwingen können."

(a.a.O., S. 116,117)

Bahrtd zog aus den von ihm konstatierten Veränderungen im Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit ("Die Tendenz zur Privatisierung des individuellen und familiären Lebensbereichs hat sich radikalisiert. In einer Hinsicht wird diese Tendenz durch die Umstände begünstigt: z.B. durch die Trennung von Arbeiten und Wohnen." (a.a.O., S. 127)) und aus der "Technisierung des Straßenverkehrs" in der modernen Stadt den Schluss, dass die überlieferte räumliche Struktur der Stadt mit dem von geschlossenen Baublöcken gebildeten Straßennetz den heutigen Anforderungen nicht mehr entspricht.

Auch wenn man seiner Schlussfolgerung nicht zustimmt, bleibt seine vor über 30 Jahren formulierte Beschreibung des Funktionswandels öffentlicher Räume zutreffend:

"Noch folgenschwerer ist aber der Funktionswandel der Straßen und Plätze. Diese bildeten früher den Raum der Öffentlichkeit, d.h. den Ort, an dem das Kollektiv der Bürger sich selbst begegnete. Diese Begegnung setzt aber bei aller Flüchtigkeit der öffentlichen Kontakte eine gewisse Gelassenheit des Gehens und die Möglichkeit des Verweilens voraus. die Straßen von heute dagegen haben sich in ein Röhrensystem verwandelt, das lediglich den technischen Funktionen des Verkehrs dient." (a.a.O., S. 125)

Bahrtd fordert deshalb in seinen abschließenden Thesen 1961 von den Stadtplanern:

"Sollen Straßen und Plätze öffentlicher Raum sein, d.h. soll sich auf ihnen die Gesellschaft selbst darstellen, so müssen sie eine Vielzahl von Funktionen aufnehmen. Man darf die Menschen, die sich in der Öffentlichkeit ergehen, nicht zu einem ihnen unangemessenen spezialistischen Gehabe zwingen. Aus diesem

Grunde darf man auch nicht allzu puristisch Erholung, Einkauf, Vergnügen, Kirchengang usw. voneinander trennen wollen.” (a.a.O., S. 149)

Wenn wir heute, mehr als dreißig Jahre später den Strukturwandel und die Gefährdungen des öffentlichen Raumes untersuchen, kommen wir einerseits zu ganz ähnlichen Feststellungen wie Bahrdt, aber auf der anderen Seite erkennen wir auch neue und ganz andersartige Probleme als er:

- Der Kraftfahrzeugverkehr hat sich seither in den Städten vervielfacht, die Aufteilung des meistens unvermehrten Straßenraumes hat sich mit Ausnahme der Reservate wie Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche weiter zu Lasten der Aufenthaltsqualität und des zu Fuß Gehens verändert. Lärm- und Abgasbelastung öffentlicher Räume sowie die Raumbeanspruchung durch den ruhenden Verkehr lassen vielfach andere Nutzungen als das Autofahren fast unmöglich werden.
- Die Nutzungsvielfalt und Mischung hat unter dem Druck der Bodenpreise in den Innenstädten und Innenstadtrandgebieten eher abgenommen. Dementsprechend hat auch die Nutzungsdauer und Nutzungsvielfalt öffentlicher Räume abgenommen. Mit der Verdrängung des Wohnens aus den Innenstädten ging die Verödung der Straßen und Plätze außerhalb der Büro- und Ladenöffnungszeiten einher. Die fortschreitende Standortkonzentration im Handel und bei den meisten Dienstleistungen bis hin zu den Postämtern schafft auf der anderen Seite immer mehr monofunktionale Wohnquartiere, deren Straßen nur noch auf dem Weg zwischen Parkplatz oder Bushaltestelle und der Wohnungstüre von den Bewohnern und einigen Besuchern benutzt werden.
- Die Nutzungsdichte der Städte hat in den letzten 30 bis 40 Jahren weiter abgenommen, auch wenn die Geschossflächendichten zum Teil erheblich gestiegen sind. Der Wohnflächenkonsum je Einwohner hat sich von 15 qm in den 50er Jahren auf heute rund 40 qm fast verdreifacht. Auch der Geschossflächenbedarf pro Arbeitsplatz hat sich aufgrund der stärkeren Technikausstattung auch im Dienstleistungssektor kontinuierlich gesteigert. Mit Ausnahme der Haupteinkaufsbereiche mit ihrem gesamtstädtischen und regionalen Passantenzustrom hat sich damit die Zahl potenzieller Nutzer des öffentlichen Raumes immer mehr reduziert - auch weil der Zuwachs an privat verfügbaren Flächen es immer weniger notwendig macht für bestimmte Freizeitaktivitäten oder gar für Hausarbeiten oder berufliche Tätigkeiten den öffentlichen Raum zu nutzen.
- Privatisierung und Kommerzialisierung von ursprünglich öffentlichen Räumen ist seit den 80er Jahren auch bei uns eine ernstzunehmende Bedrohung des öffentlichen Raumes. Wenn Fußgängerzonen überdacht und damit zum durch private Wachdienste kontrollierten Vorbereich der angrenzenden Kaufhäuser und Geschäfte werden, oder wenn immer größere Flächen auf öffentlichen Plätzen und Straßen durch Sondernutzungserlaubnisse zu Cafeterrassen und Biergärten werden, erscheint dies auf den ersten Blick als Belebung und Bereicherung des öffentlichen Raumes. Übersehen wird dabei leicht, dass

dieses erste Schritte zu einer Qualitätsveränderung sind, durch die vormals allgemein nutzbare, vielfältig anzueignende Flächen spezialisiert und in ihrer Zugänglichkeit auf Kunden und Konsumenten beschränkt werden. Bis zu Betretungs- und Verweilverboten für bestimmte nicht erwünschte oder nicht kaufkräftige Personengruppen wie Bettler, Straßenmusikanten usw. ist es dann nur noch ein kleiner Schritt.

- Als Ort der politischen Repräsentation und Demonstration hat der öffentliche Raum ebenfalls an Bedeutung verloren. Sicherheitserwägungen und das Trauma staatlicher Selbstdarstellung im öffentlichen Raum während der nationalsozialistischen Diktatur oder im real existierenden SED-Staat lassen demokratische Regierungen in Deutschland besonders vorsichtig werden, wenn es um die Besetzung öffentlicher Räume durch staatliche Symbole geht. Das zeigt die Diskussion um die Hauptstadtplanung in Berlin sehr deutlich. Selbst der Raum zwischen den Bauten von Parlament und Regierung wird im Sinne einer mentalen und physischen Bannmeile und unter dem Aspekt der Kontrollierbarkeit und der Sicherheit eher als eine private Erschließungsfläche denn als öffentlicher Raum in der Stadt gesehen und gestaltet.

Als Ort politischer Demonstration von Gegenmacht waren die Straßen und Plätze der großen Städte in den Jahren 1968 ff. ständig in den Medien präsent. Wasserwerfer gehörten in manchen Städten fast schon zum Inventar öffentlicher Räume. Im Westen Deutschlands waren die Friedensdemonstrationen der frühen 80er Jahre gegen den NATO-Doppelbeschluss die letzten großen öffentlichen Manifestationen, sieht man von lokalen Aktionen ab. Selbst am 1. Mai bringen die Gewerkschaften von Jahr zu Jahr - trotz steigender Arbeitslosigkeit - weniger Menschen zu Kundgebungen und Demonstrationen auf Straßen und Plätze. In Ostdeutschland sind 1989 die Straßen und Plätze von Leipzig, Dresden und Berlin für viele Wochen zu Schauplätzen von friedlichen Massendemonstrationen geworden, die den Zerfall der SED-Herrschaft beschleunigt und besiegelt haben. Nach der Wende, die zur Wiedervereinigung führte, haben auch in Ostdeutschland Autos und Kommerz in atemberaubendem Tempo vom öffentlichen Raum Besitz ergriffen.

Wenn wir einen Blick in die Zukunft versuchen, so sind es vor allem drei Tendenzen, die zu einem weiteren Wandel der klassischen Bedeutung des öffentlichen Raumes in der Stadt führen können:

- die Ausbreitung von multimedialen Kommunikationsdiensten in Wirtschaft und privaten Haushalten mit Telearbeit, Teleshopping, Telekonferenzen usw., die zu einer Virtualisierung der Stadt und zu einer weiteren Mediatisierung der Öffentlichkeit führen kann;
- die bevorstehenden Veränderungen in den demographischen Strukturen unserer Städte mit einer zunehmenden Zahl kleiner Haushalte, immer mehr älteren Menschen und immer weniger Kindern und Jugendlichen, aber auch einem zumindest in den großen Städten deutlichen Anstieg des Anteils ausländischer Bürgerinnen und Bürger;
- die zunehmende soziale Polarisierung in unseren Städten, die den

öffentlichen Raum zum Schauplatz von gewaltsamen Konflikten, Kriminalität und darauf reagierender staatlicher Gewalt werden lässt. Damit werden bestimmte Nutzungen und Nutzer von seinem Gebrauch ausgeschlossen oder unter dem Aspekt der Sicherheit in privatisierte Freiräume verlagert, aus denen derartige Konflikte ausgegrenzt werden können;

- die dramatischen Veränderungen der Arbeitsgesellschaft, die uns bevorstehen, und durch die das klassische Vollzeit-Erwerbsverhältnis für immer mehr Menschen eher zur Ausnahme während ihres Berufslebens werden wird. Neue Formen der sinnstiftenden Beschäftigung, der selbständigen Dienstleistungsarbeit und neue Systeme der Mindestversorgung und der Honorierung gesellschaftlich nützlicher ehrenamtlicher Betätigung werden schließlich auch zu anderen Anforderungen an den öffentlichen Raum führen, und vielleicht auch neue Kräfte zu seiner Inwertsetzung mobilisieren.

3. Brauchen wir morgen noch den öffentlichen Raum - und wozu ?

Diese Frage lässt sich natürlich nicht objektiv, sondern nur vor dem Hintergrund von Werthaltungen und gesellschaftlichen Zielvorstellungen beantworten. Wenn es richtig ist, dass die Endlichkeit der Ressourcen und eine ernstgemeinte globale Verantwortung die Gesellschaften der Industrieländer dazu zwingt, ihre Wirtschafts- und Lebensweise auf eine sozial, ökonomisch und ökologisch nachhaltigere Form umzustellen, dann brauchen wir in Zukunft mehr denn je öffentliche Räume hoher Qualität.

Nachhaltigkeit bezogen auf die Stadtentwicklung bedeutet räumliche Konzentration, Verdichtung, Funktionsmischung und Sicherung von Mobilität auch ohne private Kraftfahrzeuge. Es bedeutet den haushälterischen und schonenden Umgang mit knappen Ressourcen wie Energie, Wasser, Boden und Fläche sowie die Entwicklung kleiner, d.h. lokaler und regionaler Stoffkreisläufe. Es bedeutet aber auch eine verstärkte Möglichkeit der Selbst- und Mitbestimmung der Bewohner bei der Entwicklung ihres Quartiers und der Stadt, die Übernahme bürgerschaftlicher Verantwortung an Stelle einer bequemen Position des Konsumenten öffentlicher Dienstleistungen.

Je mehr sparsamer Umgang mit Fläche und Energie zu einer Beschränkung des Zuwachses privat verfügbarer Flächen führt, je mehr die Qualität der Mobilität nicht allein in der überwundenen Distanz gemessen wird, je mehr Nähe und Nachbarschaft eine Neubewertung erfahren, desto mehr wird der öffentliche Raum der Straßen, Plätze und Parks in der Stadt neue Funktionen und Bedeutungen bekommen.

Wir brauchen in Zukunft den öffentlichen Raum mehr denn je, wenn die Stadt eine Zukunft haben soll. Nur als nachhaltige Siedlungs- und Lebensweise wird die Stadt eine Zukunft haben - und das bedeutet auch: nur wenn die Polarität zwischen privaten und öffentlichen Raumsprüchen sich wieder mehr in Richtung der öffentlichen und gemeinschaftlichen verschiebt und der Privatisierung und Funktionalisierung des öffentlichen Raumes gegengesteuert wird.

Daran werden wohl auch die neuen Kommunikationsmedien in absehbarer Zeit noch nicht allzu viel ändern. Im Gegenteil spricht einiges dafür, dass gerade die zunehmende Entsinnlichung der Arbeits- und Kommunikationsbeziehungen in den virtuellen Welten des Internet einen verstärkten Hunger nach realen Erfahrungen und sinnlichen Reizen, aber auch nach realen sozialen Kontakten auslöst, der letztlich nur in der Stadt und ihren öffentlichen Räumen befriedigt werden kann. Nicht zufällig gebraucht gerade die Welt der virtuellen Städte Bilder der realen Stadt, um den Nutzern Orientierung zu vermitteln. Marktplätze, Straßen und andere Stadtelemente füllen die Bildschirme der Internet-Gemeinde, virtuelle Kaufhäuser in dreidimensionaler Simulation des realen Kaufhauses ersetzen den Versandhauskatalog, usw.

4. Qualitäten des öffentlichen Raumes

“Unter der scheinbaren Unordnung der alten Stadt herrscht, wo immer sie gute Funktionen hat, eine wunderbare Ordnung, welche die Sicherheit der Straßen und die Bewegungsfreiheit in den Straßen gewährleistet. Es ist eine sehr komplexe Ordnung. Ihr Wesen ist ein enges ineinander greifen verschiedener Benutzungsmöglichkeiten der Bürgersteige, die ein ständiges Defilieren vieler Augen mit sich bringt. Diese Ordnung setzt sich zusammen aus Bewegung und Wechsel, und obwohl es sich um Leben und nicht um Kunst handelt, könnten wir es als eine städtische Kunstform bezeichnen und einem Tanz vergleichen.”
(Jane Jacobs, a.a.O., S. 44)

Es sind sehr einfache Grundregeln die die Qualität öffentlicher Räume bestimmen. Sie sind nicht neu, und sie werden für die absehbare Zukunft auch nicht neu zu formulieren sein. Das Problem und die ungelösten Fragen liegen in der praktischen Umsetzung dieser einfachen Qualitätsmerkmale gegen die kurzfristigen wirtschaftlichen Interessen und lokalen Egoismen einzelner durchsetzungskräftiger Akteure.

Ich möchte hier nur die fünf für mich wichtigsten dieser einfachen Grundregeln nennen:

- Der öffentliche Raum muss *öffentlich* sein, d.h. er muss ohne Kosten und ohne individuelle oder gruppenbezogene Diskriminierungen zu jeder Zeit zugänglich und für alle die Allgemeinheit oder Dritte nicht gefährdende oder belastende Nutzungen verfügbar sein.
- Der öffentliche Raum muss *Raum* sein, d.h. er muss durch bauliche, vegetative oder topografische Grenzen definiert und von anderen öffentlichen oder privaten Räumen abgegrenzt sein. Die Gestalt und Qualität von Grenzen und Toren bekommt dabei für die Qualität des davon

definierten öffentlichen Raumes ein besondere Bedeutung.

- Der öffentliche Raum muss *schön* sein, d.h. er muss nach ästhetischen Kriterien gestaltet sein. Dabei darf Schönheit nicht mit Harmonie gleichgesetzt werden; Schönheit öffentlicher Räume kann auch durch Brüche, Dissonanzen, Sichtbarkeit unterschiedlicher Zeitschichten und Bedeutungsebenen entstehen.
- Der öffentliche Raum muss *flexibel und nutzungsoffen* sein, d.h. er darf durch seine Form, seine Gestaltung und durch sein Inventar nicht bestimmte Gebrauchsweisen ausschließen oder vorprägen, er muss vielmehr für neue Gebrauchsweisen und nicht planbare und vorhersehbare Nutzungen offen und adaptierbar sein. Dabei muss selbstverständlich nicht jeder öffentliche Raum für jede Nutzung geeignet sein, sondern ist stets im Kontext benachbarter und alternativ verfügbarer Räume zu sehen.
- Der öffentliche Raum einer Stadt muss ein *vernetztes Gesamtsystem* bilden, in dem die einzelnen öffentlichen Räume unterschiedlichen Raum- und Nutzungscharakters auf möglichst vielfältige und nicht eindeutige oder hierarchisch strukturierte Weise miteinander in Beziehung stehen. Damit sind nicht nur Wegebeziehungen, sondern auch Sichtbeziehungen und virtuelle, im Bewusstsein von Nutzergruppen existierende "Bedeutungsbeziehungen" gemeint.

Der öffentliche Raum: Traum - Wirklichkeit - Perspektiven

- **Traum...Chancen**
 - Inbegriff und Voraussetzung von „Stadt“
 - Sozialer Raum
 - Politischer Raum
 - Kollektives Gedächtnis
 - Identität, Orientierung
 - Bühne, Repräsentationsraum
 - Offenheit, Vernetzung
- **Wirklichkeit...Risiken**
 - Autoverkehr, Beschleunigung
 - Kommerzialisierung, „Mall-isierung“
 - Privatisierung, Kontrolle
 - Ent-Politisierung
 - Banalisierung
 - Spezialisierung, Verinselung
 - Vernachlässigung
 - Entleerung
 - Unsicherheit
- **Perspektiven...Konzepte**
 - Kompakt-urban-grün, Innenentwicklung
 - Vielfalt der Typologie
 - Inszenierung und Angebotsoffenheit
 - Vernetztes System
 - Definierter Raum, Grenzen, Schnittstellen
 - Schönheit, Sinnlichkeit
 - Nutzungsmanagement

Essentials des öffentlichen Raumes

- **Stadt**(grundriss)
- **System – Sequenz**
- **Strukturkontraste**
- **Symbole**
- „**Schneckentempo**“
- **Sonne - Schatten**
- **Soziale Toleranz**
- **Spontaneität**
- **Sicherheit – Sauberkeit**
- **Sehen – gesehen werden**
- **Szenen – Inszenierungen**
- **Sitzgelegenheiten – Stufen**
- **Schönheit - Sinnlichkeit**