

# Was eine Stadt unverwechselbar macht

**Stadtraum.** Kiosk, Laterne, Uhr, Kanaldeckel und Gehweg: Viele kleine Architekturelemente fristen in unseren Städten ihr unscheinbares Dasein - und werden übersehen. Sie haben nicht nur Funktionen, sondern auch eine spannende Geschichte.

Ich verlange von einer Stadt, in der ich leben soll: Asphalt, Straßenspülung, Haustorschlüssel, Luftheizung, Warmwasserleitung. Gemüchlich bin ich selbst“, meinte der Satiriker Karl Kraus. Gemüchlich war der Satiriker nicht, aber das Wesen einer Stadt hat er damit auf den Punkt gebracht. Die Attraktivität der städtischen Lebensweise beruht auf der ältesten Hoffnung der Menschheit: Entlastung von notwendiger Arbeit. Die Stadt machte das Leben leichter, ihre Infrastruktur diente dazu, sich von der Natur und ihren Unannehmlichkeiten unabhängig zu machen. Das war früher ausgeprägter als heute: Stadtmauern schützten, man musste nicht im Dreck waten (1339 war ganz Florenz bereits gepflastert), Malls schützten beim Einkauf vor der Witterung, und dank Straßenlaternen konnte man die Nacht zum Tag machen.

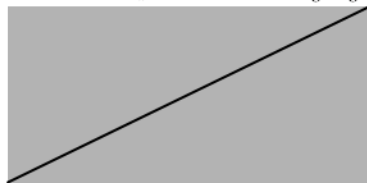
Die städtische Infrastruktur hat eine lange Geschichte, sie beginnt nicht erst mit der Ausbildung der modernen Großstadt im 19. Jahrhundert. Die antike Millionenstadt Rom wäre ohne ein hochkomplexes System von Ver- und Entsorgung ebenso unbewohnbar gewesen wie heute Wien oder Berlin. Mit der Pflasterung der lehmigen Straßen und dem Bau von Gehsteigen wurde schon früh begonnen. Ab 1850 gab es die Gasversorgung, ab 1860 die Kanalsysteme, 1880 kamen die Straßenbahnen, die Elektrizitätswerke. Das haben alle Städte gemeinsam.

## Unterschätzt und scheinbar belanglos

Doch daneben gibt es zahllose Einrichtungsgegenstände, die den öffentlichen Raum ausdifferenzieren, kleine Architekturen, scheinbar belanglose Dinge, die oft unterschätzt werden und die wir beim Flanieren gern übersehen. Sieht man aber genauer hin, merkt man, wie spezifisch und distinkt die Details sind. Die Art und Weise, wie ein Gehsteig gepflastert ist, der Straßenbelag, wie der Sockel der Häuser gestaltet ist, ob es Brüstungen oder kleine Zäune vor den Häusern gibt. Beschriftungen, Haltestellen, Kioske, öffentliche Toiletten, Telefonzellen sind in Städten oft so individuell gestaltet, dass man als erfahrener Reisender auf den ersten Blick erkennt, um welche Stadt es sich handelt. Und alles hat nicht nur eine Funktion, sondern auch eine Geschichte.

In der Kunst lenkte die Unüberschaubarkeit der großen Stadt schon früh den Blick auf das Detail. Literaten, Flaneure und Reporter lieferten eine Summe von Miniaturen, um ihre Vielfalt zu erfassen. Der Soziologe Robert Ezra Park empfahl seinen Studenten das „Herumschnüffeln“, das „nosing around“ im Stadtkosmos. „Schauen Sie sich einmal eine Fotografie eines Pariser Boule-

vards an. Sie werden, selbst wenn Sie diesen speziellen Boulevard nicht kennen, sofort erraten, in welcher Stadt er sich befindet. Oder ein Bild aus Berlin, aus London, aus Mailand, aus Zürich, aus Wien: Sie finden sich ebenfalls verblüffend rasch zurecht, auch ohne Bildlegenden und ohne Wahrzeichen wie Stephansdom, Großmünster, Galleria, Tower Bridge, Brandenburger Tor und Eiffelturm.“ So leitet der berühmte italienische Architekturhistoriker und Stadtwissenschaftler Vittorio Magnago Lampugnani sein Buch über die „bedeutsamen Belanglosigkeiten“ des Stadtraums ein. Er liefert hier eine Ikonologie des städtischen Raums, die dafür sorgt, dass man nach der Lektüre mit anderen Augen durch die großen Städte Europas geht. Und en passant hat man sich bei der Lektüre gut unterhalten und eine Menge Neues erfahren. Mit ein wenig Wehmütze vielleicht: Wie lang werden diese Ausstattungsstücke noch leben? Das traurige Schicksal der Briefkästen und Telefonzellen spricht eine deutliche Sprache.



Man ist manchmal versucht, den renommierten Autor zu korrigieren: Er hat den Buchtitel „Belanglosigkeiten“ verwendet.

Man ist manchmal versucht, den renommierten Autor zu korrigieren: Er hat den Buchtitel „Belanglosigkeiten“ verwendet.



det. Oft sind aber die kleinen Architekturelemente mit großem technischen Können und hohem ästhetischen Anspruch gestaltet worden. Sie verbergen sich nicht, sondern wollen unseren Blick anlocken. Manchmal erzählen sie sogar mehr über die Stadt und die Menschen als die berühmten Sehenswürdigkeiten.

Mit dem Bau der ersten U-Bahnen ergab sich die Aufgabe, die unterirdischen Bahnhöfe mit den Straßen und Plätzen oben zu verbinden. Die ersten Bahnhofseingänge in London waren klassizistische Bauten, die Bahnsteige erhielten Tageslicht von oben. Oft findet man den Versuch, eine im Stadtbild erkennbare Identität für das neue technische Verkehrsmittel im Untergrund zu finden. Das geht über die Nutzfunktion hinaus, erhebt ästhetischen Anspruch. Für Paris schuf der Jugendstilbaumeister Hector Guimard eine üppige vegetabile Formensprache, „flamboyante Gebilde, deren organisch weiche, nervöse Formen von erotischen Assoziationen keineswegs frei sind“, schreibt Lampugnani.

## Der Triumphzug des Deckels

Am ehesten übersehen werden wohl die Schachtabdeckungen, die Öffnungen im Stadtboden, die man hierzulande meist Kanaldeckel nennt, obwohl sie natürlich auch zu anderen unterirdischen Systemen führen können. Auf Englisch gibt es dafür den Begriff manhole cover, was darauf hinweist, dass die Öffnung gerade so groß ist, dass sich ein Männerkörper hindurchzwängen

kann. Solche Abdeckplatten aus Holz oder Stein zur Ableitung von Regenwasser gab es bereits in den frühen Kulturen. Die römische Cloaca maxima war ein gigantisches Bauwerk und ein Meisterstück der Ingenieurkunst.

Die Errungenschaft ging wieder verloren, im Mittelalter rannen offene Bäche oder Abflusssysteme in der Mitte der Straßen, sie stanken oft erbärmlich. Erst im Rom des 17. Jahrhunderts fand man wieder zurück zu Steinplatten als Abdeckungen. 1739 war Wien die erste Stadt Europas, die innerhalb der Stadtmauer vollständig kanalisiert wurde. Der Triumphzug des gusseisernen Deckels begann im 19. Jahrhundert: Allzu viele Leitungen waren in den modernen Städten inzwischen in den Untergrund verlegt worden, nicht nur Kanäle, sie mussten zugänglich sein.

Die Deckel wurden zur Verbindung zweier gegensätzlicher Stadtrealitäten, zugleich schützten sie das empfindsame Auge des Bürgers vor der unheimlichen Atmosphäre des Untergrunds. Bekanntlich erreichte der Kanaldeckel sogar Filmberühmtheit. Nach einer Verfolgungsjagd durch die Unterwelt des Kanalsystems Wiens versucht Harry Lime über einen Schacht auf die Straße zu fliehen, aber das schwere Eisengitter gibt nicht nach und besiegelt sein Schicksal.

## Der Gehsteig als Zuflucht

Lampugnani liefert aber nicht nur viele faszinierende historische Details über die kleinen Dinge im Stadtraum. Er erzählt auch davon, was wir heute aufs Spiel setzen, etwa am Beispiel der Gehwege. Sie gerieten mit der Zunahme des Autoverkehrs zu Beginn des 20. Jahrhunderts gewaltig in die Defensive, waren schlicht Hindernisse für die autogerechte Stadt, als Zuflucht für gefährdete Fußgänger aber weiterhin wichtig. Visionäre Ingenieure begannen, Hochtroitirs zu entwerfen. In Paris reduzierte sich die Gehfläche von 1900 bis 1940 um vierzig Prozent. Damit ging dem Fußgänger eine Zone verloren, in der er sich vorbehaltlos und auch symbolisch sicher fühlen kann, schreibt Lampugnani - und der Stadt ein wichtiges Gestaltungselement des öffentlichen Raums. Erst die Fußgängerzonen brachten eine Wiederbesinnung auf das Recht der Gehenden.