

DAS AUTO ALS ORDNUNGSPRINZIP

Am Anfang war der Mensch, aber der währte nicht lange, denn er wurde ersetzt durch die Ordnung. Unsere Städte sind nicht mehr Zeugen des Menschen, sondern immer mehr der Technik und der Ordnung, die zu seiner Bändigung eingesetzt wird. Muss dies so sein oder gibt es Alternativen?

→ von Paul Dominik Hasler

J.H. Crawford ist Techniker und Planer. Und doch hat er sein Herz verloren an das Design «unordentlicher» Städte. Glücklicherweise sind sie nicht eine Erfindung seiner Fantasie, sondern waren die Regel bis vor etwa 500 Jahren. Aus den verwinkelten Altstädten des Mittelalters wurden zusehends Stadtstrukturen mit Achsen, Hierarchien und Ordnungsprinzipien. Die Stadt wurde zum Instrument der Disziplinierung und der Effizienz. Übersicht und Klarheit waren die Basis, auch grosse Städte betreiben zu können. Mindestens lautet so die offizielle Begründung.

Als um die letzte Jahrhundertwende das Auto auf den Plan trat, füllte es dieses Ordnungsprinzip, um es bald zu sprengen. Fortan war das Auto die Triebkraft der Ordnung. Man unterwarf ihm die Stadtstruktur, passte den Siedlungsraum seinen Bedürfnissen an und nutzte das Ausgesparte zum Wohnen. Noch heute ist die Strasse das Leitprinzip der Städte und nicht etwa das Haus oder der Platz. Das organisch Gewachsene wird der Logik der Maschine unterworfen. «Die Organisation weicht der Ordnung», wie Crawford sagt.

Ordnung und Auto bilden eine unheilige Allianz. Sie fördern und knechten uns gleichzeitig. Sie ermöglichen und verhindern Begegnung, Aufenthalt, Handel und Aktivität. Muss das so sein? Erfordert das moderne Leben «moderne» Städte? Oder sind wir einer Planeridee aufgesessen, die dem Reissbrett und dem Misstrauen an das Menschliche entspringt?

Crawford gibt zweierlei Antworten und hat auch zwei Bücher geschrieben. Im ersten, «Carfree Cities», legt er dar, wie er als Planer heute eine autofreie Stadt konzipieren würde, mitsamt U-Bahnsystem, das problemlos zwei oder vier Millionen Menschen mobil machen



Bild: «Muster-Sprache»

würde, von Tür zu Tür. Sein Planungsansatz ist bestechend und zeigt, dass diese Art der Mobilität wesentlich günstiger ist als die individuell motorisierte. Attraktiver ist sie sowieso. Über dem Boden findet sich eine organische, enge Baustruktur von niedriger Höhe und grosser Lebensqualität, also eine Art Altstadt.

Im zweiten Buch, «Carfree Design Manual», geht er der Frage nach, wie es dazu kam, dass wir unsere Städte nicht mehr primär wohnlich, sondern funktional gestalten, und wie man allenfalls wieder zurück finden kann zur organischen Stadt. Dabei füllt er sein Buch mit so vielen Bildern und Beispielen, dass bald klar wird: Früher hatten wir um Längen attraktivere und menschengerechtere Städte als heute. Man wird neidisch, wenn man auf die von unseren Vorfahren angelegten Plätze, Gassen und Höfe blickt. So möchte man leben und wohnen. Warum tun wir es nicht?

Das Auto ist nur ein Hinderungsgrund, wenn auch ein wichtiger. Aber auch ohne Auto wären unsere Städte hässlich, ja ihre Hässlichkeit würde vielleicht noch deutlicher zu Tage treten. Wir würden die Öde der Struktur erkennen, die unsere Städte zerstückelt und zerschneidet. Wir würden die Gewalt erkennen, die in den Prinzipien der Stadtplanung bis heute herrscht. Noch immer werden Städte als Ordnungsprinzip aufgebaut, Quartiere als Gerippe von Strassen geplant und Häuserfluchten im Rechten Winkel zum Verkehrsstrom ausgerichtet. Die Ordnung, und mit ihr das Auto definieren, wie wir zu leben haben. Wohnen wird als Bedürfnisbefriedigung und nicht als Lust begriffen. Man wohnt in der «Excel-Tabelle», wie jüngst ein Bekannter von mir formulierte. Warum nur protestiert niemand dagegen? Oder fehlt es an Wissen, wie es anders zu machen wäre?

In diesem Zusammenhang sei ein drittes Buch erwähnt, eine Art «Mutter» aller Bücher über lebenswerte Stadtentwicklung und Architektur. Es ist ein Kind des bewegten Kalifornien der 60er und 70er Jahre und erzählt auf minutiöse und sensible Art, wie eine vernetzte Umgebung gestrickt ist, vom Kleinsten ins Grösste. Dieses «Strickmuster» heisst «Eine Mustersprache» und gilt als Meisterwerk der Architektur- und Städtebaulehre. Der Friede, der diesem Buch entspringt, kontrastiert auf eindruckliche Art mit der heutigen Stadt. Das Organische tritt wieder an Stelle von Ordnung. ■

Buchtipps:

J.H. Crawford: **Carfree Cities**. International Books, Utrecht, 2000 (engl.)

J.H. Crawford: **Carfree Design Manual**.

International Books, Utrecht, 2009 (engl.)

Hermann Czech (Herausgeber), Christopher Alexander (Autor), Sara Ishikawa (Autor), Murray Silverstein (Autor):

Eine Muster-Sprache – Städte, Gebäude, Konstruktion.

Löcker Verlag, 1995.

Weitere Infos: www.carfree.com