

Rückkehr zur Kommunikation in den Städten

„Anuns nagt der irritierende Gedanke, daß Fortschritt mehr mit Kreisläufen und weniger mit einer geraden Linie zu tun haben könnte.“

Architekt Eberhard Zeidler, Toronto, in einem Kommentar zur Wiederentdeckung humaner Dimensionen moderner Städteplanung.



Mit keiner Kunstform kommt der Mensch tagtäglich so direkt und häufig in unmittelbarer Berührung wie mit der Architektur. Sie umgibt ihn ständig, und doch scheint sie ihm weniger zu gelten, ihn weit weniger zu beschäftigen als etwa Malerei, Musik und Literatur.

Während die voll „anerkannten“ kreativen Künste fast nur unter dem Gesichtspunkt ihrer jeweiligen ideellen Ausprägungen betrachtet werden, verstellt die Zweckbezogenheit, das Funktionale in der Architektur den Blick auf das Gestalterische.

Daß die zeitweise extrem nüchterne, allein von Nützlichkeitsabwägungen getragene moderne Architektur sich selbst in diese undankbare Rolle hineinmanövrierte, ist ein Aspekt dieser Entwicklung.

Die Forderung nach möglichst viel umbauter Raumfläche, etwa in Form steriler Bürokästen und glattflächig lebloser Produktionsstätten, charakteristisch für bauliche Gestaltung bis

hinein in unsere Tage, fördert indes eine sicher unbeabsichtigte, wenn gleich negative Entwicklung. Die Menschen der 60er und 70er Jahre versuchten den einbetonierten Innenstädten zu entkommen. Hinaus aufs Land oder hinein in jene, wie sich bald zeigte, gleichfalls zur Unbehaglichkeit verurteilten Trabantenstädte.

Nirgends wurde dies so deutlich, wie in und um die Großstädte Nordamerikas. Urbane Planung war fast immer gleichbedeutend mit dem Abriß älterer Bausubstanz und der Errichtung lieblos kalter Wohn- und Bürosilos sowie der geradlinigen Trassenführung mehrspuriger Schnellstraßen.

Daß sich dieser Trend zumindest in Ansätzen umzukehren scheint, ist sowohl das Verdienst einsichtsvoller Städteplaner, warnender Sozialwissenschaftler und enttäuschter Schlafstädtebewohner wie besonders auch der Architekten selbst, denen es zunehmend gelingt, Ansprüchen wirtschaftlicher Bauweise ebenso zu entsprechen wie dem immer deutlicheren Wunsch nach menschlichen Dimensionen im urbanen Umfeld.

Daß diese neuen Herausforderungen gerade in Kanada in besonders deutlicher Weise verstanden werden, hängt mit einer Vielfalt ineinandergreifender Faktoren zusammen. Drei

Städte – Montréal, Toronto und Vancouver – zeigen in ihrem jeweils unverwechselbar neuem Erscheinungsbild die Rückgewinnung der Stadtkerne als bürgerrelevante Zentren der Begegnung. Sie heben, jede in ihrer Form, die Grenzen der Zersiedlung auf, schaffen neue Freiräume für die Entfaltung nahezu unbegrenzter Kreativität. Arbeits- und Wohnstätten rücken in sinnvoller Weise wieder näher aneinander heran, neue Verkehrssysteme schaffen Mobilität.

Den Ursachen für diese Wiederbelebung nachzuspüren ist ebenso reizvoll wie komplex. Daß jedoch beispielsweise klimabedingte Gründe hierfür ebenso ausschlaggebend sind, wie der Wunsch, gutnachbarschaftliche Strukturen zu erhalten, wird in allen drei Städten deutlich. Der Bau hochmoderner U-Bahnsysteme in Toronto und Montréal schuf Voraussetzungen für die Rückgewinnung der Innenstädte als Kulturzentren. Gleichzeitig entstanden in beiden Städten ausgeklügelte Systeme vielfältig miteinander verknüpfter, unterirdischer Einkaufsstraßen, die die Fährnisse des kanadischen Winters zur vollkommenen Bedeutungslosigkeit verurteilten. Ohne sonderliche Mühen etwa könnte sich ein europäischer Nordamerikabesucher in Toronto tagelang zwischen Hotel



Anthropologie-Museum der Universität von British-Kolumbien.
Architekt:
Arthur Erickson