

Auf der Straße

Eine Betrachtung der Straßenraumnutzung in Guadalajara, Mexiko

Diplomarbeit zur Erlangung des akademischen Grades einer Diplomingenieurin
Studienrichtung: Architektur

Yvonne Bormes

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: O.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Jean Marie Corneille Meuwissen

Institut für Städtebau

April 2013

EIDESSTÄTTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am

.....

(Unterschrift)

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz,

.....

(Unterschrift)

Um eine leichtere Lesbarkeit des Textes zu gewährleisten, habe ich in dieser Diplomarbeit darauf verzichtet, geschlechtsspezifische Formulierungen zu verwenden. Ich möchte jedoch festhalten, dass die bei Personen bzw. Personengruppen verwendete maskuline oder neutrale Form des Wortes für beide Geschlechter zu verstehen ist.

Die Nummerierung der Fußnoten wird bei jedem Kapitel neu beginnen.

Inhalt

Einleitung	1
Straßengeschichte	3
Öffentlichkeit	27
Aktionismus / Interventionen	49
Guadalajara: Stadtgeschichte und Entwicklung	55
Exkurs Graz	71
Guadalajara im 21. Jahrhundert	77
Guadalajara – zwei Flussufer, zwei Stadtviertel, zwei Entwicklungen	97
Fazit	149
Anhang	153
Literaturverzeichnis	165

Einleitung

Aus persönlichem Interesse am „Leben in der Stadt“ und dessen Verschiedenheit in Lateinamerika im Vergleich zu Österreich habe ich bereits bei meinem Auslandsstudium in Argentinien beschlossen, mich im Rahmen meiner Diplomarbeit näher damit zu beschäftigen. Insbesondere die Benutzung, Wahrnehmung und Behandlung des Gehsteigs liegt mir am Herzen. Wird er in Österreich zumeist als Minimalraum ausgeführt, um als Verbindungsweg für Fußgänger von A nach B zu dienen, eröffnet er in Lateinamerika Raum für Kommunikation und Austausch sowie alltägliches Leben wie Spielen, Essen, Arbeiten, Nichtstun – das ist das Bild, das wir in unseren Köpfen haben. Doch ist es tatsächlich so?

In meiner Arbeit untersuche ich die aktuelle Straßenraumsituation in Guadalajara, Mexiko, mit besonderem Blick auf die Nutzung und Ausführung der Gehsteige. Nach einem Spaziergang durch die (europäische) Straßengeschichte und einem Exkurs über Öffentlichkeit und Privatheit, deren Entwicklung in den letzten Jahrhunderten sowie die heutige Gesetzeslage konzentriere ich mich auf gewisse Straßenabschnitte in zwei Stadtvierteln in Guadalajara – mit Referenz auf Graz. Ein umfassender Vergleich der beiden Städte würde den Rahmen einer Diplomarbeit sprengen.

Der anfängliche Plan war, auch der mexikanischen Straßengeschichte auf den Grund zu gehen, was sich vor Ort als schwierig erwies. Es herrscht dort nicht eine Kultur der Archivierung wie in Österreich, man findet kaum Schriften, die älter als 50 Jahre sind. Auch mit der Architektur wird wenig zimperlich umgegangen, in den letzten 100 Jahren gab es bedeutende Eingriffe in die Stadtstruktur, die Abrisse ganzer historischer Gebäudekomplexe zur Folge hatten.

Guadalajara und Graz befinden sich in einer topographisch ähnlichen Situation: Einst teilte ein Fluss Guadalajara in Ost und West. Während die Spanier sich im Westen ansiedelten, bewohnten die Indígenas den Osten. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde der Fluss kanalisiert, an seiner Stelle verläuft heute die Straße Calzada Independencia, die nach wie vor für die Ost-West-Grenze und ihr soziales Gefälle sorgt. Vom historischen Zentrum der Stadt aus entwickelte sich die Stadt stetig gen Westen. Dort entstanden prachtvolle Villen im Kolonialstil und breite Alleen.

Meine Analyse konzentriert sich auf die Stadtviertel Analco (im Osten) und Santa Teresita¹ (im Westen). Beides sind sehr traditionelle Viertel, in denen Familien schon seit Generationen wohnen und den Einzug großer Supermarktketten und Kiosks verhindert haben. Doch wie sehr lassen sich hier Unterschiede in der Architektur, der Gestaltung und Nutzung des Straßenraumes ablesen? Inwieweit beruht der Unterschied nur auf alten Geschichten und Fama?

These 1: Mexikaner nutzen den öffentlichen Straßenraum anders / intensiver als Österreicher

These 2: Man kann an der architektonischen Erscheinung des Straßenraumes erkennen, in welchem Stadtviertel er sich befindet bzw. welche gesellschaftliche Schicht ihn bewohnt / benutzt.

Der Aufbau dieser Arbeit entspricht meiner Herangehensweise und Annäherung an das Thema bzw. dem Prozess der Themenfindung.

1 In Zukunft wird auch die unter den Bewohnern übliche liebevolle Abkürzung „Santa Tere“ verwendet werden.

Straßengeschichte

In meiner Arbeit konzentriere ich mich auf die Entwicklung der städtischen Straßen. Gut ausgebaute Wegenetze, Landstraßen, Fernstraßen, wie sie die Römer meisterlich produziert haben, sind für das gewählte Thema nicht von Interesse. So sind alle folgenden Informationen als auf den Stadtraum bezogen anzusehen.

Stadt und Straße¹ haben sich durch Urbanisierung, Industrialisierung und damit auch Dezentralisierung städtischer Funktionen und stetig wachsenden motorisierten Individualverkehr, Kultivierung, Zivilisierung und Zurückdrängung von Naturräumen in den letzten Jahrhunderten mit zunehmendem Tempo verändert. Stadtbewohner kennen heute oft nicht bzw. vermissen heute oft das Gefühl von Heimat, Geborgenheit, Überschaubarkeit, Geschlossenheit, aber auch ästhetische Stadtraumqualität.

Stadtplanung / Straßennetze

Die Anfänge der Städte und ihrer Straßen

Durch die erweiterten Bedürfnisse von Landwirtschaft und Viehzucht entstehen bis 5000 v. Chr. viele dauerhafte Siedlungen. In Mesopotamien tauchen um 4000 v. Chr. städtische Gesellschaften auf, aus derselben Zeit stammen die ersten gepflasterten Straßen in Dörfern.²

Das Straßennetz der frühesten Städte ähnelt dem der heutigen nordafrikanischen Städte. Mumford bemerkt in seinem 1961 erschienenen Buch „The City in History: Its Origins, its Transformations, and its Prospects“:

„Wie die Ausgrabungen von Ur³ zeigen, sind in den frühen Städten Straßen als offene, gegliederte Verkehrswege die Ausnahme. Üblicherweise schlängelte sich der Verkehr durch schmale, winklige Gassen, die Schatten vor der brennenden Sonne boten und dem Klima besser angepaßt [!] waren als die breite Hauptverkehrsstraße.“⁴

Die Städte bestehen aus einem Netz schmaler Straßen, die maximal 2,5 m breit sind, so dass nicht einmal ein Packtier durchkommt, befahrbar sind sie dementsprechend nicht. Die Unübersichtlichkeit dient der Verteidigung der Stadt, wenn Angreifer den äußeren Wall überwunden haben und danach in der Stadt herumirren.

Es existieren jedoch auch geometrisch geplante Straßennetze, wie z.B. in Assur und Ninive⁵ oder in Mohenjo-Daro⁶. Herodot beschreibt 450 v. Chr. die Straßen Babylons als geordnetes rechtwinkliges Netz.⁷

Als erster bekannter Städteplaner gilt der Grieche Hippodamos (498-408 v.Chr.). Seine Planung ist geradlinig und rechtwinklig ohne Rücksicht auf die örtlichen Gegebenheiten und versteht sich als Sieg der Vernunft über die wilde Zügellosigkeit der Natur. Das Resultat ist ein gitterähnliches Straßennetz, das Landauf-

1 Etymolog.: Straße f. 'befestigter Verkehrsweg', ahd. strāza (8. Jh.), mhd. strāze, asächs. strāta, mnd. mnl. strāte, nl. straat, aengl. stræt, engl. street sind Entlehnungen von spätlat. strāta, dem aus der Fügung lat. via strāta 'gepflasterte Straße' (anfangs 'Heerstraße', dann auch 'Stadtstraße') substantivierten femininen Part. Perf. von lat. sternere 'hinbreiten, streuen, ebnen, bedecken'. (vgl. DWDS)

2 Vgl. Lay 1994, 27.

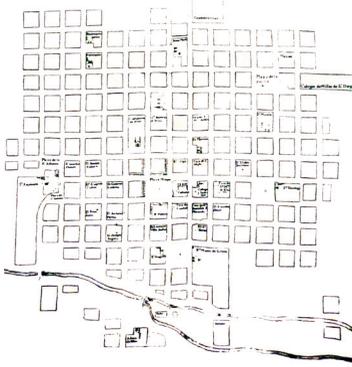
3 Ur ist eine der ältesten sumerischen Stadtgründungen und altes Zentrum in Mesopotamien (Zweistromland, im heutigen Irak). Die Anfänge der Stadt reichen bis ca. 4000 v. Chr. zurück.

4 Lewis Mumford, zit. nach Lay 1994, 28.

5 Beides mesopotamische Städte im Norden des heutigen Irak am Tigris gelegen

6 Historische stadtförmige Siedlung am Unterlauf des Indus im heutigen Pakistan

7 Vgl. Lay 1994, 28.



Guadalajara 1741, Museo de la Ciudad

teilung, -verkauf und -bebauung vereinfacht und reibungslos fließendem Verkehr ermöglicht. Wirtschaftliche Interessen stehen vor dem Wunsch nach Lebensqualität. Hippodamos kodifiziert jedoch nur bereits existierende Praxis, da es, wie zuvor erwähnt, gitterähnliche Straßenanlagen schon um 2000 in Mohenjo-Daro oder ab 1500 v. Chr. in Knossos gab.⁸

Von den Römern wird das Gitternetz für die neu angelegten Garnisonsstädte im mittelalterlichen Europa übernommen und auch die Planung der Kolonialstädte in der Neuen Welt – von den Spaniern 1573 in den Leyes de las Indias festgehalten – legt für alle neuen Städte ein Schachbrettmuster fest.⁹

Fußgängerstadt / Bevölkerungsentwicklung

Selbst große Städte wie Babylon (Blütezeit: 1800 v. – 100 n.Chr.) und Rom (Römische Kaiserzeit: 1–375 n.Chr.), die zeitweise über 500.000 Einwohner haben, erreichen nur eine maximale Ausdehnung von 14km² und haben einen Radius von unter 2km. Es wird vermutet, dass eine Fußgängerstadt mit bis zu 900.000 Einwohnern funktionierte. Die größte Bevölkerungsdichte liegt bei rund 600 Menschen pro Hektar, mehr als 50.000 Menschen können in einem Radius von 2km nicht wohnhaft sein, ohne dass sich mehrere Zentren entwickeln.¹⁰

In den Jahrhunderten nach dem Untergang des Römischen Reiches kommt es zu einem dramatischen Niedergang des städtischen Lebens und einem Bevölkerungsschwund in Europa. Die meisten Städte erreichen bis weit ins 16. Jahrhundert hinein höchstens 10.000 Einwohner, viele sind noch viel kleiner. Die Bevölkerungsdichte verringert sich auf etwa 100 Menschen pro Hektar und das Stadtgebiet schrumpft auf weniger als einen 1km².¹¹ Die städtische Bevölkerung des barocken Europas um 1600 kommt auf 6 Mio., um 1750 auf 10 Mio. Menschen. So hätten alle Stadtbewohner Europas bequem in eine einzige Großstadt unserer Zeit gepasst. Noch im 17. Jahrhundert gibt es nur wenige Punkte, die weiter als 1km vom Stadtzentrum entfernt liegen.

Vom 17. bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts verundertacht sich die Verstädterung – weltweit gesehen. Um 1700 liegen acht der zwölf Städte mit über 100.000 Einwohnern in den Mittelmeerländern und mit Wien taucht zum ersten Mal auch in Mitteleuropa eine Großstadt auf. Die Stadt um 1700 hat jedoch wenig mit unserem heutigen Stadtbild zu tun, sondern trägt immer noch ländliche Züge. Noch im 19. Jahrhundert sind Viehhaltung und Ackerbau wichtige Elemente des städtischen Lebens – die Menschen sind Selbstversorger.¹²

Bis etwa zum Jahre 1900 sind Beine das Massenverkehrsmittel. Mitte des 19. Jahrhunderts verursacht die Industrielle Revolution eine Stadtfucht und lässt die Stadtbevölkerung rapide anwachsen, dennoch beschränken sich viele Städte auf den engen Raum innerhalb der alten Mauern, da sie den Status der Fußgängerstadt, in der alles in kurzer Distanz erreichbar sein muss, noch nicht hinter sich gelassen haben. Die meisten Menschen wohnen weniger als 15 Gehminuten von ihrer Arbeit entfernt, die Straßen dienen vor allem den Fußgängern. Erst 1870 werden in Liverpool und Birmingham neue Stadtviertel in 4 km Entfernung vom Zentrum errichtet. London und Paris beherbergen bald 700 Menschen pro Hektar. Die Folge sind überfüllte europäische Städte gegen Ende des 19. Jahrhunderts voller ärmlichen, ungesunden und dabei relativ teuren Wohnungen, vor allem für die Unterschicht, die in den Vierteln im Zentrum wohnt.¹³

8 Vgl. Lay 1994, 29.

9 Vgl. ebda, 28.

10 Vgl. Lay 1994, 31.

11 Vgl. Clark, zit. n. Lay 1994, 31.

12 Vgl. Ehalt in Hödl/Grabmayer 1995, 169.

13 Vgl. Lay 1994, 32.

Die Veränderungen der Industriellen Revolution lassen neue städtebauliche Ideen und Entwicklungsszenarien der Stadt entstehen. Bis in die ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts sind die Städte durch dichte, kompakte Siedlungsstrukturen gekennzeichnet. Das stadtplanerische Paradigma der 30er Jahre des 20. Jahrhunderts – die funktionelle Stadt, ein von Le Corbusier entwickeltes Konzept (Charta von Athen) – tritt für die Trennung der städtischen Funktionen ein: draußen wohnen, im Zentrum bzw. in den Industrievierteln arbeiten, Erholung außerhalb der Stadt. Motorisierter Verkehr macht die Realisierung dieses Modells möglich. Fußgänger und spielende Kinder sollen aus Sicherheitsgründen von den Straßen ferngehalten werden.¹⁴ Jane Jacobs kritisiert diesen Ansatz heftig:

„Die Idee, die Straßen nach Möglichkeit abzuschaffen und ihre soziale und wirtschaftliche Rolle im Leben der Großstadt auf ein Minimum zu reduzieren, ist die unheilvollste und destruktivste Idee in der ganzen orthodoxen Stadtplanung. Dass sie noch dazu so häufig im Mantel nebelhafter Mythen über die Sorge um das Kind in der Großstadt daherkommt, ist bittere Ironie.“¹⁵

Straßenleben

Unsere Vorstellung von der Straße, wie sie einmal war, stammt weitgehend von Gemälden, auf denen historisches Straßenleben dargestellt ist. Wie alle bildlichen Darstellungen zeigen sie jedoch nur einen Teil der Wirklichkeit und sind stark idealisiert: Fast nie ist Straßenschmutz zu sehen, auch den Straßenlärm und -gestank im Mittelalter können sie nicht vermitteln. Mittelalterliche Gemälde sagen nichts über den tatsächlichen Straßenzustand zur damaligen Zeit aus, die dargestellte Umwelt soll in erster Linie die gewünschte Aussage des Werks unterstützen.

Städtische Straßen kann man oft im Hintergrund von religiösen Bildern erkennen – reine, weiße Straßen bei Darstellungen von freudigen Ereignissen, schmutzige und steinige Straßen bei der Schilderung qualvoller Reisen und Begebenheiten.¹⁶ Positiv stehen die Maler meist nicht nur Heiligen, sondern auch der Stadt gegenüber: „Besonders markant kommt diese Farbsymbolik in Abbildungen zum Ausdruck, in denen die bräunlich-dunklen Farbtöne der Landstraße direkt beim Eintritt in die Stadt abrupt übergehen in das symbolische Weiß der Straße im innerurbanen Raum.“¹⁷

Die multifunktionale Straße in vorindustrieller Zeit

Charakteristisch für die mittelalterliche und frühneuzeitliche Stadt ist die multifunktionale Straßennutzung. Das gesellschaftliche Leben spielt sich zu einem großen Teil außerhalb des Hauses in der Öffentlichkeit ab. Handwerker erweitern Werkstatt und Verkaufsraum auf die Straße, Bewohner ihren Wohn- und Arbeitsraum, die Straße wird als Allgemeingut der Anrainer betrachtet. Tiere werden auf den Straßen gehalten und auch geschlachtet, Misthaufen versperren den Weg. Neben ihrem Spiel auf der Straße lernen Kinder dort auch über Arbeit und Spiel, Leben und Tod. Verbrecher werden öffentlich zur Schau gestellt, aber die Straße ist auch Ort des Protests gegen die Obrigkeit: „Die Straße war eine Bühne, auf der prinzipiell alle auftreten konnten. Darin bestand bei aller offenkundigen sozialen Ungleichheit die Gleichheit.“¹⁸

14 Vgl. Ehalt in Hödl/Grabmayer, 174.

15 Jacobs 1969, 65.

16 Vgl. Jaritz in Jaritz 2001, 49ff.

17 Hundsichler in Szabó 2009, 233.

18 Edith Saurer zit.n. Novy 1993, 8.



Pieter Bruegel der Ältere: Die niederländischen Sprichwörter, 1559, Google Art Project

Der Verkehrsfunktion kommt in der vorindustriellen Zeit keine große Bedeutung zu. Der Warenhandel ist recht beschränkt, da der Großteil der alltäglichen Gebrauchsgüter in der Hauswirtschaft hergestellt wird; Güter werden auf Lasttieren und mit Handkarren zum und vom Markt transportiert, sodass man so gut wie nie Fremden in den Wohnstraßen begegnet. Durch die primäre Fortbewegung zu Fuß ist der Aktionsradius der Menschen beschränkt und sie verbringen in allen Lebensphasen viel Zeit im wohnungsnahen Straßenraum; sie kennen sich untereinander und fühlen sich für „ihre“ Straße verantwortlich.

Walter Benjamin hat den Begriff der Straße als „Wohnung des Kollektivs“ geprägt, der auf die Straßennutzung der damaligen Zeit besonders zutrifft:

„Straßen sind die Wohnung des Kollektivs. Das Kollektivum ist ein waches, ewig bewegtes Wesen, das zwischen Häuserwänden soviel [!] erlebt, erfährt, erkennt und ersinnt wie Individuen im Schutze ihrer vier Wände.“¹⁹

Die Verlagerung des Alltagslebens auf die Straße hat jedoch einen banalen Hintergrund, der gegen die Idealisierung des damaligen Straßenbildes und Gemeinwesens spricht: Bis Ende des 18./Anfang des 19. Jahrhunderts sind die meisten Wohnungen klein, dunkel, häufig überbelegt und fallen in die Kategorie Substandard, weshalb so vielen Beschäftigungen wie möglich im öffentlichen Raum nachgegangen wird, der, obwohl ebenfalls meist eng, dunkel und chaotisch, mehr Freiraum und Möglichkeiten bietet. Freizeit im heutigen Sinn kennen die Menschen zu dieser Zeit nicht. Arbeitszeit und Freizeit gehen fließend ineinander über und lassen sich schwer voneinander trennen, weshalb es keine speziellen Räume zum Verweilen gibt.

19 Benjamin 1982, 1051.

Industrialisierung

Während der Industrialisierung wachsen die Städte explosionsartig an, die Spezialisierung der Arbeitsprozesse infolge der aufstrebenden Fabrikarbeit führt zu einer Zuwanderung der Menschen in die Städte, es entwickelt sich der Wohnungsmarkt. In Wien verfünffacht sich die Zahl der Bevölkerung innerhalb weniger Jahrzehnte. Die Städte breiten sich aus, die Trennung von Familien- und Erwerbsleben führt zu steigendem Personenverkehr und bisher unüblichem Fließverkehr. Immer mehr Fahrzeuge (in erster Linie Pferdekutschen) und fremde Fußgänger benutzen die Straßen, die ehemals private Atmosphäre der Straße verschwindet zunehmend, woraufhin sich die Anrainer auch immer weniger für sie zuständig fühlen. Die Bewohner ziehen sich von der Straße in ihre Wohnungen zurück, die Straße verliert ihren Charakter als Aufenthaltsort und wird zu einem Transitraum. Die Anonymität in den Straßen der Großstadt nimmt ihren Anfang.

Die Anlage gerader, überschaubarer Straßen mit durchnummerierten Häusern erleichtert die Kommunikation innerhalb der Stadt, zwischen den Städten und zwischen Stadt und Land; sie stellt aber auch Ausdruck eines wachsenden staatlichen Ordnungs- und Disziplinierungswillens dar.²⁰ Mit der wachsenden Dominanz des Autos werden FußgängerInnen von der Straße auf die Bürgersteige verdrängt. Gesetze und Verordnungen regeln das neue Straßenleben.

Tätigkeiten, die zuvor im Straßenraum verrichtet wurden, werden in private Räume oder Institutionen, verlagert; zunehmend bessere Wohnverhältnisse sowie der wachsende Wohlstand machen dies möglich. In Folge kommt dem privaten Raum ein erhöhter Stellenwert zu, während der Aufenthalt im unmittelbaren Wohnumfeld an Bedeutung verliert. Die sogenannte Verhäuslichung setzt zuerst beim aufstrebenden Bürgertum gegen Ende des 18. Jahrhunderts ein, in Arbeiterfamilien teilweise erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Es entstehen spezifische Repräsentations-, Wohn-, Geschäfts- und Einkaufsstrassen. Soziale Kontakte, die zuvor auf der Straße gepflegt wurden, verlagern sich in den privaten Bereich oder in Cafés, der Handel verlagert sich von den Märkten in Läden. Es entsteht eine Urbanität, deren Grundlagen Konsum und Verkehr sind.²¹

Nachdem in vorindustrieller Zeit der Straßenraum in erster Linie Lebensraum der Unterschichten war, entdeckt ihn das Bürgertum im 19. Jahrhundert für das entspannte Spazierengehen. Promenieren und Verweilen wird Teil des gesellschaftlichen Lebens. Sehen und Gesehenwerden beim Stadtspaziergang – mit einem etwaigen Aufenthalt in einem Straßencafé – ist wichtiger Bestandteil der Repräsentation und bietet Gelegenheit zum Austausch. Das Umherschlendern im öffentlichen Raum ist zu dieser Zeit hauptsächlich Männersache. Frauen hingegen halten sich alleine kaum im öffentlichen Raum auf. Es gilt als unziemlich, dass sich Frauen ohne männliche Begleitung im öffentlichen Raum der Stadt bewegen.

Der Flaneur

Das urbane Leben in den wachsenden Metropolen des 19. Jahrhunderts orientiert sich am Pariser Boulevard mit seinen Geschäften und Cafés, wo das Flanieren seinen Ursprung hat. Der Prototyp des Flaneurs ist männlich und bürgerlich. Sein Stadtspaziergang bildet das Gegenmodell zum Spaziergang in der Natur: breite Trottoirs mit Gasbeleuchtung, Geschäften und Cafés lassen die Stadt zur Landschaft werden.²²

„Das müßiggängerische Gehen in der Stadt folgte nunmehr anderen Regeln: Im öffentlichen Raum äußerer Gleichgültigkeit war es nicht mehr opportun zu repräsentieren, man mußte sich zu präsentieren wissen.“²³

20 Vgl. Ehalt in Hödl/Grabmayer 1995, 171.

21 Vgl. ebda, 171.

22 Vgl. Wehap 1997, 187.

23 Ebda, 187.

Bekannte Flaneure wie der dänische Philosoph und Schriftsteller Kierkegaard halten Schildkröten an der Leine, um den Genuss der Entschleunigung, der Beobachtung des Geschehens zu unterstreichen.

Bedarf am „sozialem Raum“ Straße heute

Eine breit vertretene Meinung ist, dass eine vielfältige Nutzung des Straßenraumes Ausdruck von Defizit ist: zu kleine Wohnungen, fehlende soziale Einrichtungen, Spielplätze und attraktive Freizeitangebote zwingen die Betroffenen dazu, auf den Straßenraum auszuweichen. Hans Paul Bahrtd schreibt in seinem 1968 erschienenem Buch „Die moderne Großstadt“, man solle sich von dem scheinbar romantischen Straßenleben in pittoresken südländischen Städten nicht in die Irre führen lassen. Diese Scheinidylle beruhe auf einem Entwicklungsrückstand. Er ist der Meinung, dass

„höchst unzulängliche Wohnungen und warmes Klima zur Verlagerung des Familienlebens auf Straßen und Plätze zwingen und sich wegen des Mangels an großen geschlossenen Industrie- und Handelsbetrieben auch noch ein großer Teil des Erwerbslebens faktisch auf der Straße vollzieht“.²⁴

Günther Kokkelink und Rudolf Menke drehen die oben beschriebene Argumentation um: da die Straße durch den stetig zunehmenden Verkehr nicht mehr in früherer Form genutzt werden könne, wachse der Wunsch nach mehr Wohnfläche.²⁵

Ein zweiter Punkt betrifft die „typisch städtische“ Lebensweise, die dem Straßenleben im direkten Wohnumfeld scheinbar keine Bedeutung mehr zukommen lässt. Eine aktive Nachbarschaft beinhaltet kurze Gespräche auf dem Weg zum Einkaufen, Kinder, die – auch von ihren Eltern unbeaufsichtigt – den Straßenraum nutzen, etc. So entsteht ein örtlich definiertes Beziehungsnetz, das aber auch verstärkt soziale Kontrolle durch die Nachbarschaft mit sich bringt und somit oft eine gefühlte Einschränkung der individuellen Lebensweise. Die Anonymität der Stadt offeriert viele Möglichkeiten abseits des Wohnviertels, um private Beziehungen einzu- und neuen Lebensentwürfen nachzugehen.²⁶ Hans Oswald ist der Meinung, der Großstädter könne auf Nachbarschaft weitgehend verzichten, ohne deshalb vereinsamt oder isoliert zu sein, da seine Bekannten nicht dem lokalen Umfeld entstammen. Wenn Nachbarn dazugehören, dann nur selten auf Grund der räumlichen Nähe. Generell versteht er unter Nachbarn nicht mehr die räumlich Nahen, sondern diejenigen, die schnell erreichbar sind und mit denen man durch Gemeinsamkeiten verbunden ist.²⁷ Rudolf Heberle bezeichnet dies als „soziale Nachbarschaft“. Vor allem Frauen sind jedoch noch immer zum großen Teil für Hausarbeit und Kinderbetreuung zuständig und dadurch stärker an ihr lokales Umfeld gebunden. Viele Einkäufe, Besorgungen, Amtswege, aber auch das Spazierengehen mit Kindern, sind mit der Benutzung der städtischen Straßen bzw. Gehwegen verbunden.

Die stärker individualisierten sozialen Netzwerke treffen in erster Linie auf die städtische Mittel- und Oberschicht zu, in viel geringerem Maße auf die städtische Unterschicht. Unterschichtangehörige sind laut Nokielski weit mehr auf die Straße als Lebensraum angewiesen. Sie bringen auch die Bereitschaft mit, sich auf „vorgegebene“ nicht selbst gewählte Beziehungen einzulassen, wie sie es möglicherweise in der Arbeits- und Lebenswelt erfahren haben. In alten Arbeiterquartieren beschränkten sich die sozialen Beziehungen (Verwandtschaft, Freunde, Bekannte) auf nächste Nähe.²⁸

24 Hans Paul Bahrtd zit.n. Novy 1993, 23.

25 Vgl. Novy 1993, 24f.

26 Ebda, 23f.

27 Vgl. Hans Oswald, zit.n. Hamm 1973, 50.

28 Vgl. Hans Nokielski zit.n. Novy 1993, 27.

Hygiene

Im 16. Jahrhundert tummeln sich auf den Straßen freilaufende Schweine und sonstiges Getier und hinterlassen auf den Gassen Fäkalien, Misthaufen vor den Häusern sind ein gewohntes Bild in zahlreichen Städten. Die Straße wird als Allgemeingut betrachtet; was nicht ins Haus gehört, kommt auf die Straße: Müll, Unrat etc. Bereits ab dem 14. Jahrhundert versucht man gegen die Missstände durch Verordnungen vorzugehen – meist erfolglos.²⁹ Immer wieder wird die Schweinehaltung auf der Straße verboten, ab 1330 ist in Göttingen offiziell das Viehschlachten auf der Straße untersagt. Aus dem Jahr 1340 ist u.a. eine Kehrordnung zur regelmäßigen Säuberung der Prager Straßen überliefert.³⁰

Die Bürger in vorindustrieller Zeit sorgen selbst für Straßenreinigung, Straßenbeleuchtung, Müll- und Mistbeseitigung, Spülen des Rinnsteins und Straßenreparaturen, wobei damalige Vorstellungen von Sauberkeit und Hygiene nicht mit heutigen Ansprüchen zu vergleichen sind. Das Bild der schmutzigen Straße, die in Kot und Abfall nahezu versinkt, hat seine Ursachen in der Übergangsphase der Industrialisierung. Als durch den anwachsenden Verkehr zunehmend fremde Fahrzeuge und FußgängerInnen die bisher „private“ Straße benutzen, nimmt die Bereitschaft der Anlieger, sich weiter um die Straße zu kümmern, ab, ohne dass eine Institution diese Aufgabe übernimmt: „Jedermann gießt das Waschwasser auf die Straße, kippt den Müll aus und wirft vielerlei Unrat einfach aus dem Fenster, ohne für den Abtransport und die Straßenreinigung zu sorgen.“³¹

Auch im mittelalterlichen Graz ist es, wie in den meisten Städten dieser Zeit, Usus den größten Teil des Unrats bzw. Mülls von den Häusern auf die Straße zu kippen; später wird er von dort auf die Ablageplätze vor den Stadttoren und bei der Mur gebracht. Daran änderte sich bis weit in die Neuzeit wenig.³² Bedingt durch die schlechten Wohn- und Lebensbedingungen und hygienischen Missstände besonders der ärmeren Bevölkerungsschichten treten außer der Pest auch immer wieder Epidemien wie Cholera, Pocken, Typhus und Grippe auf.

Enge und Dürsterkeit kennzeichnen das mittelalterliche und frühneuzeitliche Graz. Durch hervorspringende Erker gelangt wenig Licht in die Gassen, bis Mitte des 16. Jahrhunderts gibt es keine Straßenpflasterung, so dass man bei Regen und Schnee im Morast versinkt, in der Sommerhitze Staub und Gestank die Lungen quält. Um ein Weiterkommen der Fußgänger zu ermöglichen, sind längs der Häusermauern Bretter aufgelegt. Die Straßenmitte ist Bewegungsraum der Fuhrwerke; bleiben die Wagen im Schlamm stecken, muss Stroh und Reisig untergelegt werden. Der Stadthirte treibt das Vieh der Bürger durch die Gassen hinaus auf die Gemeindefeide; Reinigungsmaßnahmen der Straßen und Wege beschränken sich auf besondere Anlässe.³³

Reisende aus den USA hingegen, wo es teilweise noch 1948 erlaubt ist, Unrat auf die Straße zu kippen, kehren oft von den hygienischen Zuständen in Europa beeindruckt zurück. So schreibt Lady Mary Wortley Montagu, sie sei zu Fuß in Halbschuhen durch Rotterdam gegangen, ohne dass ihre Schuhe beschmutzt worden seien. Hester Lynch Piozzi schwärmt, in Florenz seien die Straßen so sauber, dass man Angst habe, sie zu beschmutzen und nicht sich selbst, wenn man sie benutze. Baudelaire notiert, dass Brüssels Gehsteige nach Seife riechen und die Menschen sie selbst dann waschen, wenn es regnet.³⁴

Justizrat Johann Peter Willebrand³⁵ sorgt sich in seinem 1775 erschienenen Buch

„Zu der Zeit, von der wir reden, herrschte in den Städten ein für uns moderne Menschen kaum vorstellbarer Gestank. Es stanken die Straßen nach Mist, es stanken die Hinterhöfe nach Urin, es stanken die Treppenhäuser nach fauligem Holz und nach Rattendreck, die Küchen nach verdorbenem Kohl und Hammelfett; die ungelüfteten Stuben stanken nach muffigem Staub, die Schlafzimmer nach fettigen Laken, nach feuchten Federbetten und nach dem stechenden Duft der Nachttöpfe. Aus den Kaminen stank der Schwefel, aus den Gerbereien stanken die ätzenden Laugen, aus den Schlachthöfen stank das geronnene Blut. Die Menschen stanken nach Schweiß und nach ungewaschenen Kleidern; aus dem Mund stanken sie nach verrotteten Zähnen, aus ihren Mägen nach Zwiebelsaft und an den Körpern, wenn sie nicht mehr ganz jung waren, nach altem Käse und nach saurer Milch und nach Geschwulstkrankheiten. Es stanken die Flüsse, es stanken die Plätze, es stanken die Kirchen, es stank unter den Brücken und in den Palästen...“

(Patrick Süskind über die Geruchskulisse der Stadt des 18. Jahrhunderts: Das Parfum 1994, 5f.)

29 Vgl. Dirlmeier 1998, 362.

30 Vgl. Meckseper 1982, 247f.

31 Günther Kokkelink /Rudolf Menke zit.n. Novy 1993, 7.

32 Vgl. Brunner 2003, 229.

33 Vgl. Fritz Popelka, zit.n. Brunner 2003, 393.

34 Vgl. Rudofsky 1995, 50.

35 Johann Peter Willebrand (1719-1786) war ein deutscher Jurist und Richter, der sich auch als Reiseschriftsteller einen Namen machte.

„Damals war die Mitte aller Straßen, selbst die Herrengasse nicht ausgenommen, durch unbedeckte Rinnsäle zur Aufnahme und Ableitung des aus allen Häusern offen abfließenden schmutzigen Gossenwassers verunstaltet, das, in allen Farben spielend, in langen Zügen durch die Gassen lief, bis es endlich in einer der offenen höhlenartigen Kloaken verschwand, die man am Ende der Herren-, Rauber-, Murgasse etc. antraf. Im Sommer verursachte das Regenwasser bei jedem Gewitter förmliche Ströme, und im Winter bedeckte das Gossen- und Brunnenwasser fast alle Gassen mit breiten Eisbahnen, denen nicht auszuweichen war. Ein Heer von Arbeitern der barocksten Art, unter denen man mitunter echt shakespearesche Gnomengestalten erblickte, war in dieser Jahreszeit fleißig mit dem Aufeisen beschäftigt, und danach bildeten sich, war die eine Gegend gereinigt, über Nacht in einer andern neue Eisflächen, welche gleich jenen Erdschichten, die den Geognosten so sehr interessiren, in mehrfachen Blätterungen übereinander lagen, und, deutlicher als jene das Alter der Erde, genau erkennen ließen, wie lange hier schon nicht gereinigt werden konnte. Diese Arbeit dauerte den ganzen Winter über, ohne die Stadt eben vom Eise freier zu machen. In vielen Winkeln stieß man auf die ekelhaftesten Küchenabfälle und noch ärgeren Unrath, der an Italien mahnte, welchem Lande man, aber eben so erfolglos wie dort, die zur Reinlichkeit auffordernden Mauerinschriften abgelernt hatte; auf den schönsten öffentlichen Spatziergängen begegnete man Resten organischer und unorganischer Substanzen, die durch den ausgeführten Schnee dahin übertragen wurden, und längs der Mur war in manchen Gegenden gar nicht zu gehen, ohne den Geruchs- und Gesichtssinn gröblichst verletzt zu fühlen.“

(Schreiner 1997, 67f.)

„Grundriß einer schönen Stadt“ um die Gesundheit der Stadtbewohner und rät ihnen, jeden Tag zweimal mit Wasser die Straße zu besprengen, um zu große Staubansammlungen zu verhindern. Dabei rühmt er die Anstalten, die er

„in den Wienerischen Vorstädten bemerkt hat, in welchen man etliche Male des Tages im Sommer mit Wasser angefüllte große Tonnen herumführt, und durch gewisse Guß-Maschinen [!], die daran befestigt sind, die Hauptstraßen bespritzen läßt [!], damit der feuchte Sand nicht mehr in Staub aufsteigen kann.“³⁶ Er lobt die Bemühungen jener Städte, wo Bettler zum Straßendienst/-reinigung genötigt werden. So fahren Müllkarren herum, die mit Pfeifen oder Glocken angekündigt werden.³⁷

Wasserversorgung / Trinkwasser

Ein großes Problem sind in allen Städten Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung. Das Grundwasser ist in der Regel verseucht, Exkremente, Innereien aus den Metzgereien u.v.m. wandert auf die Straße und von dort in die Flüsse. Typhuserkrankungen sind an der Tagesordnung und die Sterblichkeit ist in den Städten so hoch, dass sie durch die Anzahl der Geburten nicht ausgeglichen werden kann.³⁸

Auch in Graz lässt die Qualität des Trinkwassers lange zu wünschen übrig. Die zahlreichen Senkgruben und Abtritte wirken sich schädlich auf das Brunnenwasser aus, viele Brunnen sind zudem schlecht gemauert oder nicht ausreichend gereinigt. Jahrhundertlang dient der Fluss als Abfallkanal der Stadt, in ihm treiben Schlachtreste von den Schlachtbrücken der Fleischhauer im Kälbernen Viertel (Neutorgasse), die über das Wasser ragen.³⁹ Noch gegen Ende des 19. Jahrhunderts existieren große Qualitätsunterschiede innerhalb des Grazer Stadtgebietes das Trinkwasser betreffend, denn nur die Brunnen des linken Murufers werden von den Quellen der benachbarten Berge gespeist und fördern wohlschmeckendes und sauberes Wasser zu Tage. Wer es sich leisten kann, stillt seinen Durst mit anderen Getränken statt dem unsauberen Trinkwasser der Stadt.⁴⁰

Schon im Mittelalter wird ein kleiner Murarm, die so genannte Chotmuer, der vom Admonterhof bis zur Murbrücke reicht, für die Ableitung von Spülwässern der dort ansässigen Leder verarbeitenden Gewerbe genutzt. Ansonsten rinnt das Abwasser direkt auf die Straße und verwandelt Plätze und Wege in übelriechenden Morast. Im 16. Jahrhundert erfolgt die Entwässerung hauptsächlich über den Stadtgraben. Nach dem Fallen der Festungswerke 1809 werden die Stadtgräben trockengelegt und 1831 legt man Abzugskanäle für die Ableitung des Regen- und Spül-Wassers an.⁴¹ Schreiner berichtet 1843 über die Wohltat dieser Kanäle, denn es

„gab eine Zeit in Grätz, die noch nicht durch zehn Jahre der Vergangenheit angehört, in der bei heftigerem Platzregen kleine Kinder Gefahr liefen, in den Hauptstraßen der Stadt zu ersäufen; das Wasser in der Herrengasse von der Straße in die Keller der Häuser drang, dort Fässer hob, sie umstürzte und in Weinen großen Schaden anrichtete; tragbare Stege über die Gassen gelegt werden mussten, um von einer Seite derselben auf die andere zu kommen, und in der man in allen Gassen von Grätz unterirdische Abzugskanäle vergebens suchte, während es jetzt nur mehr wenige gibt, die sich dieses wohlthätigen Reinigungsmittels öffentlicher Orte noch nicht erfreuen.“⁴²

Im Laufe des 19. Jahrhunderts geht eine rapide Vergrößerung und Verdichtung der europäischen Städte vor sich. Durch das Bevölkerungswachstum fällt um vieles mehr Unrat an, so dass das bisher verwendete Senkgrubensystem in Kombination mit Mist- und Kotabfuhr mittels Karren bald nicht mehr ausreicht. In Graz gibt es im 18. Jahrhundert zwar ein städtisches Grubenentleerungsunternehmen für Hausaborte, aber kaum Kanäle, die den anfallenden Abfall und Unrat aufneh-

36 Johann Peter Willebrand zit.n. Birk 1971, 423.

37 So geschieht es noch heute in Guadalajara.

38 Vgl. Ehalt in Hödl/Grabmayer 1995, 170.

39 Vgl. Edegger 1987, 70.

40 Vgl. Brunner 2003, 224.

41 Vgl. ebda, 227.

42 Schreiner 1997, 67.



men können, welcher dementsprechend olfaktorisch und visuell allgegenwärtig ist. Ab 1839 wird ein Tonnen- bzw. Fasssystem für Fäkalienentsorgung eingeführt, aber erst ab 1867 durch Bauordnung für alle neuen Häuser und ab 1881 für alle bestehenden Häuser vorgeschrieben mit dem Erfolg einer wesentlichen Verbesserung der sanitären Verhältnisse.⁴³

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts widmet man sich der ausgiebigen Körperreinigung und -pflege sowie der gewissenhaften Reinigung von Straßen, Gassen, Plätzen, Wohnungen, Wäsche und Gebrauchsgegenständen. Keime sollen eliminiert werden, Arme sollen keine Infektionsgefahr für Reiche darstellen. Maßnahmen der Gesundheitsvorsorge und Hygiene stoßen vermehrt auf politisches Interesse, auch der Gestank der Städte soll bekämpft werden.⁴⁴

In der Gründerzeit kommt es in Graz zu technischen Eingriffen, welche die Stadt vor den Naturgewalten schützen und die hygienischen Bedingungen verbessern sollen. Die Bachläufe und auch die Mur werden reguliert, neue Brücken werden gebaut, von 1870 bis 1900 wird ein Kanalnetz geschaffen, die Schwemmkanalisation wird aber erst nach dem Ersten Weltkrieg eingeführt.⁴⁵ Erst im 20. Jahrhundert sind die meisten Haushalte an das zentrale Fließwasserleitungssystem angeschlossen, sämtliche Stadtbäche zu Kanälen umfunktioniert und alle Häuser an die Kanalisation angebunden.⁴⁶

Straßenbeleuchtung

Die ersten Straßenbeleuchtungen findet man 1675 in Hamburg, 1685 in Berlin, 1687 in Wien und 1708 in Dresden.⁴⁷ In Graz gibt es bis weit in die Neuzeit hinein keine Straßenbeleuchtung, da man von den Stadtbewohnern erwartet, dass sie sich bei Anbruch der Dunkelheit innerhalb der Stadtmauern (die Stadttore werden um 20 Uhr geschlossen) bzw. in ihrem Haus befinden. Personen, die nachts unterwegs sind, müssen sich auf eigene Gefahr mit Laternen und Fackeln ausstatten, nur in Kriegs- und Notzeiten werden Pechfeuerpfannen aufgestellt. Etwas „Erleuchtung“ bieten die zahlreichen Öllämpchen an den Heiligenbildern, die sich vor allem ab dem 17. Jahrhundert an den Außenwänden vieler Grazer Bürgerhäuser finden.⁴⁸

1728 kommt Kaiser Karl VI. nach Graz und ordnet zuvor an, dass die bis dahin finsternen Straßen auf Kosten der Hausbesitzer zu beleuchten seien. Letztere reagierten ungehalten, so dass es einer gesetzlichen Lösung bedarf, um dem boshafte Zerstören von Laternen Einhalt zu gebieten.

Graz, Stadtpanorama mit Mur, color. Stahlstich Chapuy, Druck Österr. Loyd Triest, nach 1845, Kubinzky 1987, 86

Graz, Blick vom linken Murerfer unterhalb der Albrechtsbrücke (heute Tegetthoffbrücke) auf den Schlossberg; Waschfrauen bei der Arbeit, um 1875, Geidl/Pohanka 1993, 56

43 Vgl. Brunner 2003, 227.

44 Vgl. Eder in Hödl/Grabmayer 1995, 190.

45 Vgl. Dimitriou 1979, 22.

46 Vgl. Eder in Hödl/Grabmayer 1995, 192f.

47 Vgl. Birk 1971, 413.

48 Vgl. Fritz Popelka, zit.n. Brunner 2003, 394f.

Eine ständige Stadtbeleuchtung gibt es erst ab den 1770er Jahren. Dafür werden über 400 Talglichter platziert, die von den Hauseigentümern gewartet und angezündet werden müssen. Die Beleuchtung ist nur bis zwei Uhr früh vorgeschrieben, in mond hellen Nächten kann sie ganz entfallen. Im 19. Jahrhundert übernimmt der Stadtmagistrat die Aufsicht über das Entzünden der Laternen – in den 1840er Jahren gibt es über 1.500 Stück. Erst ab 1846 werden in Graz Gaslaternen verwendet.⁴⁹ 1894 wird die erste elektrische Beleuchtung eingeschaltet, die die wichtigsten Plätze und Straßen im Stadtzentrum beleuchtet.⁵⁰ 1935 erfolgt die Beleuchtung von sehenswerten Objekten (Uhrturm, Rathaus etc.).⁵¹

Entwicklung des Wirtschaftslebes

Im Unterschied zur orientalischen Stadt, in der der Basar das Produktions- und Handelszentrum ist, findet das Wirtschaftsleben der mittelalterlichen europäischen Stadt nicht in speziell dafür entwickelten Bauwerken statt, vielmehr werden in der ganzen Stadt Waren produziert und ausgetauscht – meist in den Häusern der Handwerker oder Kaufmänner bzw. im daran anschließenden Straßenraum. Für die Erreichbarkeit der Waren ist ein vollständig durchgehendes Straßensystem notwendig, wie es in keiner islamischen Stadt zu finden ist, deren Verästelungsprinzip auf den Basar ausgerichtet ist.⁵²

Das Prinzip der Durchgängigkeit unterscheidet somit die westliche Stadt von der islamisch geprägten, wo nur die wichtigen Basarstraßen mit ein paar Sammelstraßen ein durchgängiges Netz bilden. Alle anderen Straßen sind Sackgassen, die immer privater werden, je weiter man hineingeht. „Gastfreundschaft tritt hier an die Stelle der westlichen Öffentlichkeit.“⁵³

Manche Handwerkszweige verteilen sich gleichmäßig über den gesamten Stadtbereich – insbesondere Berufsgruppen, deren Tätigkeit täglich gebraucht wird, wie Bäckereien oder Schmieden – andere treten gassenbezogen gehäuft auf, wie es sich heute noch in manchen Straßennamen widerspiegelt. (Als Beispiele seien die Grazer Schmiedgasse, die Bindergasse oder die Sporgasse genannt.) Jedoch reicht nicht jeder Altstadt-Straßenname bis ins Mittelalter zurück, mancher ist der romantischen Vorstellung, die man im 19. Jahrhundert vom städtischem Leben des Mittelalters hatte, entsprungen. Manchmal kann es auch nur eine einzige Werkstatt gewesen sein, der eine Gasse ihren Namen verdankt, z.B. Münzgasse.

Wirtshäuser befinden sich meist an Straßenkreuzungen und gehäuft in den Torbereichen der Stadt, um hier v.a. Durchreisende anzusprechen.⁵⁴ Die Sitze der Kaufleute werden ebenfalls durch die Verkehrslage bestimmt und sind vor allem an großen Durchgangsstraßen oder in Hafennähe zu finden. So kommt es zu gewissen Kaufmannssiedlungen – diese Bereiche sind teilweise bis heute an den Straßennamen erkennbar: In Köln gibt es z.B. um den Heumarkt die Straßburger Gasse oder den Sachsenhof.⁵⁵

Neben dem täglichen Verkaufsgeschäft, das über das ganze Stadtgebiet verstreut stattfindet, gibt es noch den Markt, das Zentrum des städtischen Handels, wo buntes Treiben herrscht. Neben dem regulären Wochenmarkt finden hier auch Jahrmärkte und Messen statt.⁵⁶ Ebenfalls ein beliebter Ort für das Aufstellen von Marktbuden sind die Kirchhöfe, wie es bereits aus hochmittelalterlicher Zeit für Mainz und Köln überliefert ist.⁵⁷

49 Vgl. Schreiner 1997, 66.

50 Vgl. Brunner 2003, 394f.

51 Vgl. ebda, 222.

52 Vgl. Meckseper 1982, 178f.

53 Feldtkeller 1994, 68.

54 Vgl. Meckseper 1982, 179f.

55 Vgl. ebda, 180f.

56 Vgl. ebda, 181.

57 Vgl. ebda, 182f.



Im mittelalterlichen Graz ist die Herrengasse Marktstraße, wo neben Bauern aus der Umgebung auch Kaufleute ihre Waren anbieten bzw. anbieten müssen, da in Graz bis 1758 das Niederlagsrecht⁵⁸ gilt.⁵⁹ Bis ins 19. Jahrhundert beschränkt sich der Handel beinahe ausschließlich auf Märkte: Jahrmärkte dienen dem Fernhandel, Wochenmärkte dem Kleinhandel. Grundlage für den Handel ist die Positionierung an der Wien-Triest-Commerzial Haupt- sowie der Poststraße. Der Murplatz (heute Südtirolerplatz) bildet als Schnittpunkt dieser Verkehrsachse mit dem von der Innenstadt Straßenzug das Handelszentrum in der Murvorstadt. Durch bessere Verkehrsverbindungen verlieren die Jahrmärkte an Bedeutung, die Marktplätze der Murvorstadt dienen nur mehr der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, durch Markthallen werden später auch die Wochenmärkte obsolet.

Markttag am Franziskanerplatz, Graz, um 1900, Kubinzky 2000, 32

Markttag am Jakominiplatz, Graz, um 1900, Geidl/Pohanka 1993, 67

Eine Besonderheit von Graz sind die viermal jährlich am rechten Murufer stattfindenden und zwei Tage dauernden „Trödelmärkte“, die zeitgleich mit den als Mittfasten-, Portiunkula-, Ägydi- und Andrä-Markt bekannten Jahrmärkten veranstaltet werden. 1938 beanspruchten die Märkte einen Streifen von über 2km Länge und müssen aus verkehrstechnischen Gründen an den Rand des Augartens übersiedeln, bevor sie 1987 in den Stadtbezirk Jakomini verlegt werden.⁶⁰ Noch heute finden die Märkte unter denselben Namen statt (auf dem Parkplatz der Grazer Messe), es erinnert sich jedoch niemand mehr, dass dies früher die wichtigsten Märkte im Bereiche der östlichen Alpenländer waren.

Nachdem der schlechte Straßenzustand der engen Gassen (Mangel an Befestigung, Anhäufung von Unrat und Abfall) lange Zeit Einkaufen als Erlebnis unattraktiv gemacht hat, ändert sich das ab 1800 mit dem Aufkommen der Passage, die Läden in überdachten Arkaden bietet. Sind im Mittelalter noch Kathedralen die beherrschenden Gebäude der Stadt, im 16. bis 18. Jahrhundert Schlösser und Stadtpaläste absolutistischer Herrscher, im 18. und 19. Jahrhundert Museen und Theater, so nehmen im 19. Jahrhundert immer mehr Warenhäuser ihren Platz ein.⁶¹

Als sich die merkantile Funktion in die großen Warenhäuser verlagert, kommt dem öffentlichen Raum in erster Linie als Transportraum Bedeutung zu. Parks und Plätze erscheinen im 19. Jahrhundert eher als Zierrat und ästhetisches Beiwerk mit sozialen Funktionen. Dass schön gestaltete Plätze, Parks, Promenaden und Stadtviertel auch unmittelbar ökonomischen Nutzen stiften können, wird erst sehr viel später klar, als sich Planung und Politik den „weichen“ Standortfaktoren zuwenden. Lange Zeit gelten lediglich „harte“ Infrastrukturen (Straße, Schiene etc.) als Ansiedlungsvoraussetzung für Unternehmen.⁶²

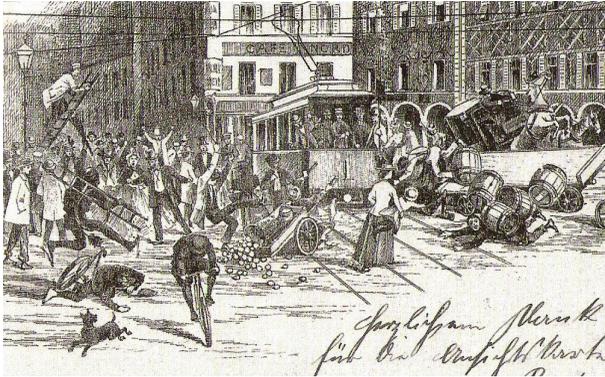
58 Das Niederlagsrecht ist ein mittelalterliches Stadtrecht, das durchziehende Kaufleute verpflichtet, ihre Waren in der Stadt für einen bestimmten Zeitraum anzubieten.

59 Vgl. Brunner 2003, 359.

60 Vgl. Brunner 2003, 210f.

61 Vgl. Ehalt in Hödl/Grabmayer 1995, 173.

62 Vgl. Selle in Selle 2003, 21f.



Die Elektrische kommt, Karikatur, Graz, 1899, Kubinzky 2000, 27

Jakominiplatz, Graz, nach 1900, Kubinzky 1987, 39



Laut Zeiß beruht heute der Erfolg von Shoppingcentern und Fußgängerzonen auf dem Mangel an Alternativen. Nicht die Attraktivität von Fußgängerzonen bewirke die tägliche Überfüllung, sondern das systematische Aussterben bzw. die Ausrottung der verbrauchernahen Quartiersläden und -geschäfte. Dabei weiß man seit Längerem, dass der Umsatz im Einzelhandel in direktem Zusammenhang zum Fußgängeraufkommen steht. Fußgängerfrequentierte Straßen sind prinzipiell prädestinierte Geschäftsstraßen.⁶³

Verkehr und Mobilität

Transport, der auf der Muskelkraft von Menschen oder Tieren basiert, ist schwerfällig, unbeholfen, nicht leistungsfähig und unberechenbar. Die Gehstadt bzw. Fußgängerstadt ist jahrhundertlang die Antwort der Menschheit auf diese Transportprobleme, auch ihre städtebauliche Erscheinung ist auf den Fußgänger ausgerichtet. Der moderne Fahrverkehr, der nach der Industriellen Revolution die Städte überflutet, verdrängt den Fußgänger aus ganzen Stadtgebieten und stellt damit das bisherige Funktionieren der Stadt in Frage. Als Reaktion darauf werden spezielle Fußgängerbereiche in den Stadtzentren geschaffen.⁶⁴

Die höhere Geschwindigkeit in den Straßen verändert die Ordnung der Dinge, Pferdefuhrwerke weichen Automobilen, die erstere nicht nur die Geschwindigkeit betreffend, sondern auch an der Zahl überlegen sind. Galt 1905 das Tempo eines trabenden Pferdes – 15 km/h – als Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet, so wird 1930 das Limit in Österreich auf 35, 1939 auf 40 und schließlich 1956 auf 50 km/h erhöht.⁶⁵

In Paris entsteht um 1860 ein neuer Straßentypus aus der Feder Haussmanns: ein gigantisches Straßennetz von etwa 100 Kilometern mit Boulevards, Avenuen und Straßen ohne irgendeine Beziehung zu den Stadtteilen, die sie durchqueren. Als schnelle Kommunikationskanäle geplant haben sie keine verbindende, sondern eine trennende Wirkung. „Die unendlich scheinenden Straßenperspektiven langweilen und entmutigen den Fußgänger, machen zugleich aber das schnelle Fahren zu einer Sensation.“⁶⁶

1881 feiert die erste elektrische Straßenbahn ihren Einzug in die Stadt; in Graz fährt die erste, von Pferden gezogene Tramway 1878, ab 1899 wird sie elektrifiziert.⁶⁷ Das neue Verkehrsmittel für den Massenverkehr wird direkt entlang der Straßen und Plätze geführt. So ist ein einfaches Zu- und Aussteigen gewähr-

63 Vgl. Zeiß 1993, 37f.

64 Vgl. Kröber 1980, 64.

65 Vgl. Wehapp 1997, 126.

66 Ehalt in Hödl/Grabmayer 1995, 172.

67 Vgl. Wehapp 1997, 107.

leistet, was aber gleichzeitig eine Einschränkung des herkömmlichen Bewegungssystems bedeutet.⁶⁸

Trotz gut entwickelter Massenverkehrssysteme bleibt der traditionelle Individualverkehr wichtig für die Städte; durch neue Verkehrsmittel bekommt er neue Akzente. Nach wie vor spielen das Zufußgehen und der Pferdewagen (vor allem im Gütertransport) eine wichtige Rolle. Nach dem Ersten Weltkrieg macht Letzterem der Lastkraftwagen Konkurrenz, ohne ihn jedoch ganz zu verdrängen. Fahrräder, seit den 1880er Jahren im Stadtverkehr, gelten zunächst als teure Luxusartikel, ab der Jahrhundertwende werden sie dann auch für den „kleinen Mann“ erschwinglich und eröffnen somit neue Möglichkeiten, den Weg zur Arbeit zurückzulegen.⁶⁹

Die Transportkapazität von Pferdestraßenbahnen und Omnibussen reicht bald nicht mehr aus, um die Pendlermassen aus den Vororten in die Stadtzentren zu befördern. Ein Ausweichen auf andere Ebenen ermöglicht eine raschere und reibungslosere, da kreuzungsfreie, Abwicklung des Verkehrs. Die weltweit erste U-Bahn wird 1863 in London eröffnet, die Wiener Stadtbahn wird 1898 in Betrieb genommen und 1925 elektrifiziert.

Dies ist der erste Schritt zur Trennung der Verkehrsarten, der im Städtebau 1933 in der von CIAM entwickelten Charta von Athen konkretisiert wird. Eine Folge der Industrialisierung ist die Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte, wodurch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen verursacht und ein gut ausgebautes Verkehrsnetz benötigt wird. Die „funktionelle Stadt“ gliedert den Stadtkörper gemäß den vorherrschenden Grundfunktionen, grenzt diese durch stark befahrene Straßen voneinander ab und reduziert die komplexe städtische Struktur auf vier Bereiche: Wohnen, Arbeiten, Erholen und Verkehr. Die Idee der Trennung von Arbeitsplatz und Wohnung der funktionellen Stadt wird jedoch erst durch die neuen Verkehrsmittel ermöglicht, die in kurzer Zeit und mit wenig körperlichem Aufwand große Strecken zurücklegen.⁷⁰

Die Separierung von Auto- und Fußgängerverkehr wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit im städtischen Raum aus, weit weniger Fußgänger als zuvor kommen bei Unfällen zu Schaden. Dafür wird die Straße als Raum sozialer Interaktion einem perfekt organisierten Verkehr geopfert und der anschwellende Verkehr zerreißt das zusammenhängende Wegenetz der Fußgänger. Der Architekturhistoriker Spiro Kostof (USA) bewertet die Umsetzung als gescheitert:

„Die modernistische Version einer straenlosen Stadt ist letztendlich an der Unfähigkeit des CIAM gescheitert, als Ergänzung der Hochgeschwindigkeits-Verkehrsnetze einen eigenen Verkehrsraum für Fußgänger zu entwickeln.“⁷¹

Werden alle Verkehrsteilnehmer – Fußgänger, Fahrradfahrer und Autofahrer – voneinander durch eigene Verkehrswege separiert, wird Fortbewegung langweilig. Es fehlt der Kontakt zu den jeweils anderen und zum Stadtleben, der Fußgängerbereich vereinsamt.⁷² – Oder wie es Wehap formuliert:

„Mit dem allgemeinen Ruf nach Bürgerrechten wurde die Errichtung von Bürgersteigen vorangetrieben: Die FußgängerInnen wurden geschützt – und gleichzeitig verbannt an den Straßenrand und in die Schonräume der Parks.“⁷³

Die städtische Öffentlichkeit leidet unter der räumlichen Nutzungstrennung. Neben reinen Wohngebieten entstehen große Gewerbe- und Industriegebiete. Der lokale Lebenszusammenhang von Wohnen und Arbeiten kann durch die monofunktionale Raumnutzung nicht mehr als eine Einheit erfahren werden.⁷⁴

68 Vgl. Kröber 1980, 58.

69 Vgl. Niederstätter 2001, 49.

70 Vgl. Steierwald/Künne/Vogt 2005, 152.

71 Spiro Kostof zit.n. Niederstätter 2001, 300.

72 Vgl. Gehl 2011, 109.

73 Wehap 1997, 111.

74 Vgl. Herlyn in Selle 2003, 122f.

„Die Menschheit hatte die Stadt vor mehreren tausend Jahren erfunden, um Verkehr zu vermeiden.“

(Garbrecht 1981, 117)

Siegeszug des Automobils

Das Auto, 1886 erfunden, kommt in den Jahren vor 1914 in die Städte⁷⁵, aber nicht jeder freut sich, denn es bringt auch jede Menge Probleme bzw. Unvereinbarkeiten mit dem bisherigen Leben mit sich. Die Pferde scheuen – wie auch vor Fahrrädern –, die öffentlichen Straßen sind kein Platz mehr, wo die Kinder einigermaßen sicher spielen können, Lärm und Gestank sind kaum ertragbar⁷⁶, bei trockenem Wetter wirbeln die Autos Staub auf, bei Regen verspritzen sie Schlamm. Die Häuser am Straßenrand werden fast unbewohnbar und verlieren bis zu 30 % ihres Wertes. Zudem gilt das Automobil als sozial exklusiv, denn nur Vermögende können es sich leisten.⁷⁷

Rudyard Kipling beschreibt das Auto als „benzinpinkelndes Monster“, und Königin Victoria nennt es ein „sehr unruhiges und ganz und gar unangenehmes Beförderungsmittel“. Bei der ersten Internationalen Automobilausstellung 1898 in Paris, bezeichnet der französische Präsident Félix Faure das Auto als „ziemlich hässlich und übelriechend“.⁷⁸

Der Staub ist mit das größte Problem – nicht nur gesundheitlich. Sobald die Autos schneller als 30 km/h fahren, ist alles im Umkreis von 20 m mit Staub bedeckt. Der Staub besteht vor allem aus jenem Gemisch aus Sand und Kies, das die Makadamfahrbahn⁷⁹ vor dem Eindringen von Wasser schützen soll. Mit dem Schwinden der Sanddecke kann Wasser in den Straßenkörper eindringen und den natürlichen Untergrund aufweichen – es kommt zu Strukturschäden an den Straßen. Das Treffen der PIARC (Kongreß der ständigen internationalen Straßenvereinigung) im Jahre 1910 geht in erster Linie der Frage nach, wie dieses Staubaufwirbeln durch die Fahrzeuge zu verhindern sei. Es ist das erste Mal, dass das Auto im technischen Zusammenhang mit dem Straßenbau gesehen wird.⁸⁰

Neue Erkenntnisse im Straßenbau beschleunigen den Niedergang des Pferdeverkehrs. Die glatte Oberfläche der neuen Asphaltstraßen, die man für die Autos baut, gibt den Tieren nicht den nötigen Halt und sie wird bei heißem Wetter durch Hufeisen und eisenbereifte Räder der Pferdefuhrwerke zerstört.⁸¹

Das Auto macht die Stadtmitte für immer mehr Menschen erreichbar, was eine Beschleunigung des Warenumschlags und eine Erhöhung der Bodenpreise nach sich zieht. Die räumliche Mobilität bewirkt auch eine soziale Mobilität – die sozialräumlichen Milieus, auch die Arbeiterwohnquartiere, beginnen langsam aufzubrechen.⁸² Mit dem Auto lassen sich in kurzer Zeit längere Strecken zurücklegen, mit den Räumen zwischen Start und Ziel verbindet die Fahrenden jedoch nichts.

Noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts ist der Fußgänger König, obwohl bereits erste Automobile durch die Straßen tuckern. Aus dem Jahr 1922 liegt ein Bescheid des Aargauer Obergerichts vor,

„daß [!] ein Fußgänger auf der Straße vollständig frei ist, wo er gehen will, daß [!] ferner nicht nur normalhörige, sondern auch schwerhörige Personen, ja sogar Taubstumme und Leute mit sehr schweren Holzschuhen die Straße betreten dürfen. Denn sie gefährden andere nicht; das Gefahrenmoment aber schafft das Automobil, das mit bedeutend größerer Schnelligkeit als der Fußgänger sich fortbewegt.“⁸³

Die 20er und 30er Jahre stehen im Zeichen des Automobils. Verkehrsregeln, die auf den Fußgänger Rücksicht nehmen, fehlen. Insbesondere Schutzwege werden

75 Vgl. Niederstätter 2001, 43.

76 Was die einen verärgert, begeistert die Futuristen: Sie lieben die Neugestaltung der Stadt durch den Verkehr und bezeichnen Motorengeräusche als „Geräuschkunst“.

77 Vgl. Lay 1994, 190.

78 Vgl. ebda, 190.

79 Erklärung Aufbauten Anhang!

80 Vgl. Lay 1994, 190f.

81 Vgl. ebda, 191.

82 Vgl. Auffarth in Selle 2003, 107.

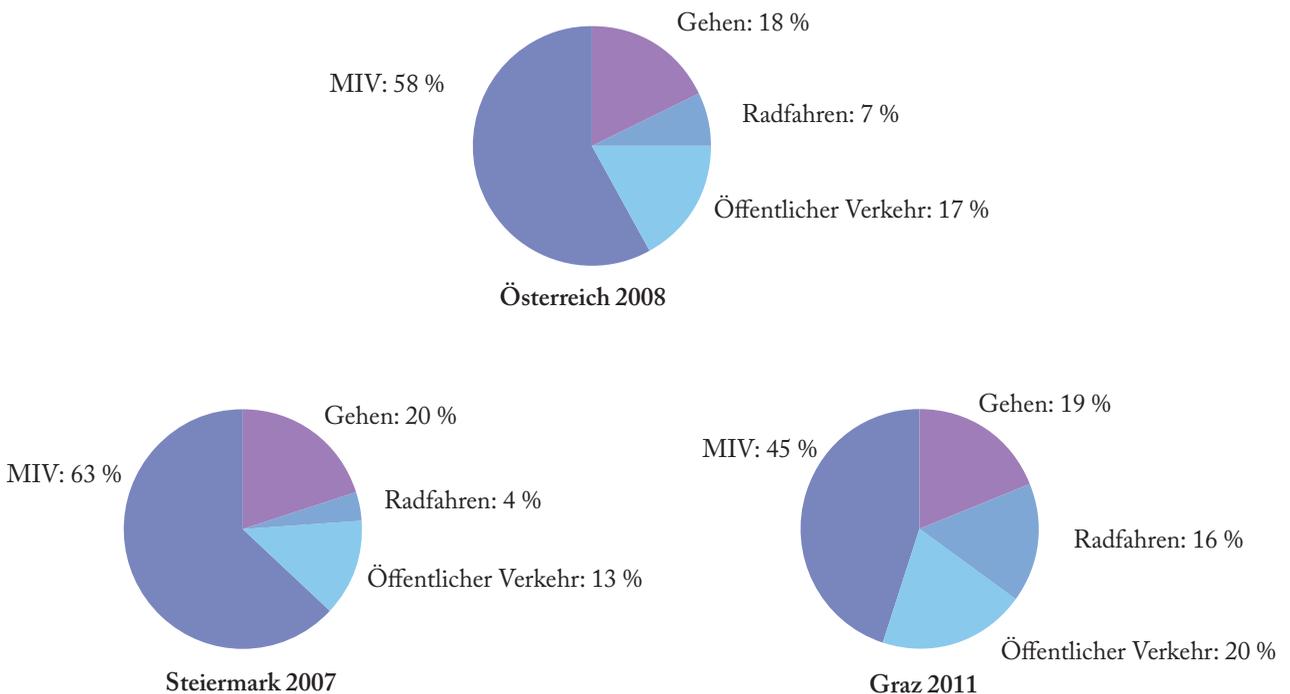
83 Vgl. Garbrecht 1981, 117.

dringend benötigt; der Fußgängerübergang taucht offiziell jedoch erst 1949 in dem in Genf unterzeichneten Protokoll über Straßenverkehrszeichen auf. 1924 gibt es in Deutschland 250.000 Autos.

Verkehr im 21. Jahrhundert

Der Mensch ist faul; Fußgängerzeit wird im Vergleich zur Fahrtzeit subjektiv höher bewertet. Vor allem auf dem Land werden Fußwege ab 200 m von vielen bereits im Auto zurückgelegt. Man mag dieses Verhalten als irrational bezeichnen, dabei ist es energetisch völlig rational. Der Körper spart beim Autofahren pro Minute die Hälfte bis zu fünf Sechstel der Körperenergie, die er braucht, wenn er zu Fuß geht.⁸⁴ Das früher zweckdienliche „Gehen“ ist in Form von Wandern, Flanieren, Spazieren usw. zum Kompensations- und Regenerationsfaktor der „Freizeit- und Fitnessgesellschaft“ geworden.⁸⁵

Laut einer Studie des VCÖ (Verkehrsclub Österreich) aus dem Jahr 2008 werden im österreichischen Durchschnitt 18% der Wege zu Fuß zurückgelegt, in den Städten der USA hingegen nur 6%.



Verkehrspolitisches Ziel der Stadt Graz ist es, bis zum Jahr 2020 den Anteil des öffentlichen Verkehrs auf 24 Prozent zu erhöhen.⁸⁶

Quelle: Meldung auf orf.at, Juni 2012

Bei der Stadtplanung wird sehr auf den Verkehrsfluss geachtet, es gibt immer mehr Fahrradwege und Menschen, die dieses Transportmittel nutzen. Doch beim Zufußgehen geht es nicht immer nur um das schnelle Vorankommen, sondern auch um die Qualität des Aufenthalts im Freien. Wege zu Fuß zurückzulegen ist in Graz im Gegensatz zu Guadalajara, wo durchaus auch das fehlen finanzieller Mittel der Grund sein können, dass keine öffentlichen Verkehrsmittel o.Ä. benutzt werden, oft eine bewusste Entscheidung.

⁸⁴ Vgl. Niederstätter 2001, 319.

⁸⁵ Vgl. Wehap 1997, 13.

⁸⁶ Vgl. <http://www.graz.at/cms/beitrag/10192225/4439968>

Hermann Knoflacher hat acht Kriterien für die optimale Planung hinsichtlich einer „Fußgeher-Stadt“⁸⁷ aufgestellt:

1. Bedürfnisbefriedigung in der Nähe, kurze Wege
2. Schönheit in der Gestaltung
3. Barrierefreiheit
4. Ebene, griffige, vielfältige und interessante Oberflächen
5. Sitzgelegenheiten.
6. Wetterschutz und Klimaanlage
7. Plätze
8. Orientierung

Straßenbau – Konstruktion

Die Benutzung von Fahrzeugen mit Rädern stellt neuen Anforderungen an die Wege, da die Fahrzeuge breiter und schwerer sind als Menschen, Reitpferde bzw. Lasttiere. Die Römer gelten bis heute als Meister des Straßenbaus, denn sie kennen die wichtigsten Voraussetzungen: gute Entwässerung, gutes Material und gutes Handwerk. Dabei profitieren sie von den Errungenschaften unterworfenen Völker: den Griechen verdanken sie Kalksteinzement und Mauerwerk, den Etruskern Zement, den Karthagern verschiedene Pflastertechniken und den Ägyptern die Vermessung.⁸⁸

Das Römische Reich verwendet verschiedene Begriffe abhängig von der Breite des Weges/der Straße: Via bezeichnet eine 5 bis 6,5m breite Straße, an der zwei Kutschen aneinander vorbeifahren können, Actus ist breit genug für ein Fahrzeug, Itinera bezeichnet einen Weg für Fußgänger.⁸⁹

Das erste römische Gesetzbuch aus dem Jahr 450 v. Chr. hält eine Breite von etwa 30cm für Fußpfade, 90cm für Reitwege und 1,20m für einen Fahrweg fest. Daraus entsteht eine quasi universelle Norm der Fahrzeugbreite von nicht ganz 2m,⁹⁰ die sich über Jahrtausende nicht verändert.⁹¹

Verfallende Straßen im Mittelalter

Nach dem Zerfall des Römischen Reichs mit zentraler Verwaltung kommt im Mittelalter den Kurfürsten immer mehr Macht zu, Straßen werden zur Landesache. Es wird nicht mehr viel Geld in das Straßenwesen investiert, der Fortschritt steht still.⁹²

In vielen Teilen Europas werden ab dem 13. Jahrhundert der Bau und die Reparatur von Straßen und Brücken von der Kirche als mildtätige Handlungen bewertet. Die Erhaltung von Verkehrswegen gilt wie Krankenbesuche und Armenpflege als frommes und verdienstvolles Werk vor Gott. Mönche sammeln regelmäßig Almosen zur Finanzierung von Straßenarbeiten und Pfarrgemeinden bieten den Spendern Ablässe an.⁹³ Die Finanzierung des Baus und Unterhalts von Straßen

87 Vgl. Knoflacher in Bürstmayr/Franz 2010, 218f.

88 Vgl. Lay 1994, 72.

89 Vgl. Rudofsky 1995, 272.

90 Vgl. Lay 1994, 53.

91 Bis gegen Ende des 20. Jahrhundert richten sich sogar die Autohersteller danach. Zwischen 2000 und 2010 sind neu zugelassene Autos im Schnitt 19cm länger, 15cm breiter und 25cm höher geworden. Dies kann man auf das zunehmende Aufkommen von Vans und Sport Utility Vehicles (SUV) zurückführen. Parken im Parkhaus wird schwieriger, aber auch manche Straßen erweisen sich als zu eng, z.B. Einbahnstraßen mit Fahrradstreifen gegen die Fahrtrichtung.

92 Vgl. Birk 1971, 169.

93 Vgl. Lay 1994, 118.

innerhalb der Städte obliegt den Anliegern, wie Stadtrechte und Bürgerbücher aus dem ausgehenden 13. Jahrhundert zeigen. In Lübeck haften die Anwohner auch für Vieh- und Personenschäden bei schlechtem Straßenzustand.⁹⁴

Das Leben der Könige im Mittelalter bringt ununterbrochenes Reisen mit sich, die Regierung ist eine Wanderregierung. Persönlicher Verkehr mit hohen Reichsbeamten, Herzögen, Grafen, Erzbischöfen, Bischöfen, Adeligen und Vertretern der Städte, selbst mit den Untertanen, macht die Verwaltung im Mittelalter aus. Das Wanderleben beeinflusst Bau und Wartung der Straßen: Wenn der Kaiser seine Reiseroute bekanntgibt, haben bis zu seiner Ankunft eventuelle Missstände behoben zu sein. Eine ähnliche Wirkung haben die Reichstage, die innerhalb der Stadtmauern über Wochen tausende Fremde verschiedener Stände versammeln. Natürlich sind die Städte schon damals darauf bedacht, sich von ihrer besten Seite zu zeigen – Grund für eine große Reinigung und Ausbesserung der Hausfassaden, des Marktplatzes, aber auch der Straßen und Gassen.⁹⁵

Mit zunehmender Mobilität und der Weiterentwicklung von Verkehrsmitteln wachsen jedoch in der Neuzeit auch die Ansprüche an die Verkehrswege. Die Straßen des Mittelalters sind nur noch notdürftig befestigte Erdwege: in der feuchten Jahreszeit versinken Reisende im Schlamm, bei Trockenheit raubt ihnen der Staub den Atem.⁹⁶ Die wichtigsten Beförderungsmittel sind das Tragtier und in Städten die Sänften, ab dem 12. Jahrhundert kommt dem Wagen mehr Bedeutung zu.⁹⁷ Ein nachhaltiger Straßenbau wird notwendig, d.h. ein haltbarer Unterbau und ein fester Straßenbelag, Regulierung des Wasserabflusses der Straße und eine ständige Unterhaltung der Verkehrswege. „Dafür waren staatliches Interesse, zweckgebundene Finanzen und entsprechende obrigkeitliche Maßnahmen, kurz ein intaktes Straßenwesen, Voraussetzung.“⁹⁸ Das dauert jedoch bis zum 17. Jahrhundert.

In dem 1775 von Justizrat Johann Peter Willebrand erschienen Buch „Grundriß einer schönen Stadt“ wünscht sich der Autor aus Sicherheitsgründen 22m breite Gassen und Gehwege von 5 bis 6m entlang der Häuser. Die Gassen sollen in der Mitte erhöht sein, damit das Regenwasser besser abfließen könne, wobei darauf geachtet werden solle, dass das Wasser nicht stocke und zu faulen beginne. Nur wenn es sich nicht vermeiden lasse, sollen die Rinnen in der Gassenmitte liegen.⁹⁹ Die Pflasterung solle Leuten anvertraut werden, die sich darauf verstehen; ganz wichtig sei es, sie auch zu erhalten.

Neue Ansprüche an die Straße im 19. Jahrhundert

Der stetig wachsende Verkehr erreicht in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts neue, unbekannte Ausmaße. Die Pferdefahrzeuge des 19. Jahrhunderts stellen die Straßenbauingenieure vor ein Dilemma. Die Pferdehufe sind auf eine hohe Oberflächenreibung und einen elastischen Untergrund angewiesen, die harten, eisenbereiften Räder funktionieren am besten auf einer glatten, harten Oberfläche. Die Entsorgung des Pferdemists bleibt ein Problem, das nicht gelöst werden kann und erst mit dem Aufkommen des Autos verschwindet. Die Autoreifen geben den ungebundenen städtischen Straßendecken den Todesstoß. Im 20. Jahrhundert erhöhen schnelle Autos und schwere Lastwagen die Anforderungen an die Fahrbahndecke.

In den Städten sind die zu dieser Zeit üblichen Makadamdecken¹⁰⁰ bald abgefahren, im Sommer staubig, im Winter schlammig und übelriechend. Bei tro-

94 Vgl. Meckseper 1982 247.

95 Vgl. Birk 1971, 226f.

96 Vgl. Wehap 1997, 71.

97 Vgl. Götsch 2009, 20.

98 Gränitz in Szabó 2009, 305.

99 Vgl. Birk 1971, 412.

100 Zu den Materialien siehe auch „Straßenaufbauten“ im Anhang, S.153

ckenem Wetter muss die Straße regelmäßig mit Wasser besprengt werden, um den Staub zu binden, im Winter muss regelmäßig Schlamm beseitigt werden. Viele Menschen verdienen ihren Lebensunterhalt als Straßenkehrer eines Straßenabschnitts (rund 200m) oder von Wegen für Fußgänger, die die Straße überqueren oder ein Gebäude betreten wollen, ohne ihre Schuhe und ihre Kleidung zu beschmutzen. In London arbeiten um die Mitte des 19. Jahrhunderts 2000 Menschen als Straßenkehrer.¹⁰¹

Bei Herstellung und Unterhaltung der Straßen steht der Preis im Mittelpunkt. Des Weiteren bestimmen die Verfügbarkeit von unterschiedlichen Materialien und die lokale Bautradition bzw. Bautechnik die Ausstattung der Fußböden der Städte. Auf der Suche nach staubfreiem und geräuschlosem Pflaster werden neue Materialien, wie Holzpflaster und Klinker und sogar Eisenpflaster, getestet. Asphalt (ehemals zur Wundbehandlung und Desinfektion verwendet) wird eher zufällig als Bodenbelag entdeckt.¹⁰²

Infrastruktureinrichtungen wie Kanal, Strom, Gas und Telefon erfordern einen intensiven Umbau für den Verkehr und Einbauten, die Form und nutzbare Breite der Wege verändern. Die unterirdischen Anlagen für Wasserleitungen, Gas- und Stromleitungen werden anfangs unter den Fahrbahnen verlegt. Was bei Schotterpisten noch recht unproblematisch ist, vermindert bei neuen Bauweisen wie bei Beton als Unterlage der obersten Fahrbahndecke die Haltbarkeit der Decke. In Deutschland und Österreich geht man dazu über, die Versorgungsnetze unter die weniger fest gegründeten Bürgersteige zu legen, wodurch auch die Hausanschlussleitungen abgekürzt werden.¹⁰³

Beim Straßenkongress in Sevilla 1923¹⁰⁴ werden folgende Ziele in Hinblick auf die ideale Straße beschlossen:¹⁰⁵

1. Schaffung eines Straßenhauptamtes zum Festlegen aller Bau- und Betriebsbedingungen, Vorarbeiten, Erhebungen usw. mit der notwendigen technischen und wirtschaftlichen Selbstständigkeit.
2. Ausschaltung der Karren aus dem Straßenverkehre; nur Wagen mit wenigstens 8cm Felgenbreite sind zugelassen.
3. Unterdrückung der Straßenkreuzungen in Fahrbahnhöhe, wenn nicht Sichtbarkeit auf wenigstens 100m besteht.
4. Vermeiden der Querrinnsale.
5. Höchstneigung 5 bis 6% [...]
6. Fahrbahnbreite größer als 5m, bei dichterem Verkehre auch besondere Streifen für Fußgänger, für Wagen mit Zugtieren, für Viehtrieb, Gleise, Fahrräder, getrennt von der Fahrstraße durch Steinränder.
7. Schotterdecke nur bei schwachem Verkehre und begrenzt schwerem Fuhrwerke, ferner auf Fußwegen, Radfahrstreifen und bei Zugtieren. Auf anderen Straßen besondere, dem Verkehre angepasste Befestigung: steife [...], elastische [...] oder auch gemischt.
8. Auf reinen Kraftwagenstraßen [...] geringe Wölbung, ausreichend für den Wasserabfluß; Neigung zwischen Mitte und Rand der Straße unter 2%.
9. An Kreuzungen Signale, in der Nacht womöglich beleuchtet; Schutzmauern, Erdwälle, Geländer.
10. In Bögen 100m Sichtbarkeit [...]

„Die Beanspruchung der städtischen Straßen überrannte die Fortschritte in der Gestaltung der Straßendecke im Sinne erhöhter Anforderungen an sie.“

(Birk 1971, 422)

101 Vgl. Lay 1994, 219f.

102 Vgl. Drexel 1998, 143.

103 Vgl. Birk 1971, 422.

104 Der Welt-Straßenverband ist eine gemeinnützige Organisation, die sich für eine internationale Zusammenarbeit im Bereich Straßenwesen einsetzt. Der Verband wurde 1909 unter dem Namen „Permanent International Association of Road Congresses“ (kurz PIARC) gegründet. Die Mitglieder des Verbandes stammen aus rund 140 Ländern und bestehen sowohl aus Landesregierungen und Behörden als auch aus Einzelpersonen. Offizielles Organ ist die vierteljährlich erscheinende Fachzeitschrift „Routes/Roads“. (www.piarc.org)

105 Birk 1971, 433.

werden immer wieder durch Ausfahrten unterbrochen, haben ungleiche Höhen und meist vorstehende Kanten aus Kalkstein als Abstandhalter für die Wagen. So werden die Gehsteige im Dunkeln zu gefährlichen Stolperfallen. Unter Napoleon, von 1804 bis 1814 französischer Kaiser, werden die ersten einheitlichen Trottoirs angelegt.¹⁰⁹

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts kommt es in fast allen großen Städten zu einer Dreiteilung des Straßenraumes, wie sie im Prinzip bis heute besteht: Gehsteig, Fahrbahn, Gehsteig. Der erhöhte Gehsteig¹¹⁰ wird in Paris als Reaktion auf die hohe Zahl der Verkehrsunfälle eingeführt. In Wien trennt man zu dieser Zeit die Gehwege von der Straße durch eine andersartige Pflasterung ab, das Niveau bleibt jedoch gleich und den Wagen ist es weiterhin gestattet, den an den Häusern entlangführenden Streifen zu verwenden, wenn es notwendig sein sollte. Erst 1899 führt man auch in Wien überhöhte Gehsteige ein.¹¹¹

In Graz wird 1823 vom Land die Aufforderung erlassen, dass die Hausbesitzer vor ihren Häusern Fußwege (Trottoirs) anzulegen haben. Anscheinend halten diese nicht besonders viel davon, denn nach 1828 gibt es 1840 eine erneute Anordnung, die die Hauseigentümer zu den notwendigen Bauarbeiten verpflichtet. Die Gehsteigbreite soll 6 Schuh betragen und man möge doch bitte Steinwürfel verwenden.¹¹² 1843 berichtet Schreiner,

„ daß seit einigen Jahren sowohl die längs der Häuser hinlaufenden Schrittsteine (Trottoirs), als auch der aus Bachkieseln nach italienischer Art gebildete und für die Fahrenden bestimmte Teil der Straßen und öffentliche Plätze an Bequemlichkeit viel gewonnen haben. Nur bemerkt man an den ersteren den großen Fehler der ungleichen Breite [...], der Verschiedenheit der Steinarten und in den Vorstädten auch der Unterbrechung der Trottoirs vor den Einfahrten in die Häuser [...].“¹¹³

Im 20. Jahrhundert sind Gehsteige in Graz die Regel, wenn auch Unterbrechungen nach wie vor zu Unfällen und bei Regen zu nassen Füßen führen.

Pflasterung

In Paris wird 1185 die Straße vor dem Königsschloss gepflastert¹¹⁴. Diesem Vorbild folgen zunächst italienische Städte wie Florenz (1237), Bologna (1241) und Mailand (1260).¹¹⁵ Die ersten deutschen Städte, die mit der Pflasterung beginnen, sind laut historischen Dokumenten u.a. Köln (Mitte 13. Jh.), Aachen (um 1330), Straßburg (um 1320), Lübeck (um 1310), Braunschweig (Anfang/Mitte 14. Jh.), Ulm (um 1350), Prag (Anfang/Mitte 14. Jh.).¹¹⁶ Ende des 13. Jahrhunderts haben die meisten Städte bereits einige gepflasterte Abschnitte; das Pflastern wird zu einem angesehenen Handwerk¹¹⁷. Spätestens im 15. Jahrhundert wird in allen

109 Vgl. Garbrecht 1981, 115f.

110 Bereits von Leonardo da Vinci ist der Entwurf eines Straßensystems auf zwei Ebenen mit Straßen auf Bodenniveau für Fahrzeuge jeder Art und erhöhten Straßen für Fußgänger erhalten, der sich aber offensichtlich nicht durchsetzen konnte.

111 Vgl. Niederstätter 2001, 261ff.

112 Vgl. Wehapp 1997, 111.

113 Schreiner 1997, 65.

114 Etymolog.: Das Wort „Pflaster“ basiert auf dem lateinischen Wort „pavire“ (schlagen, fest stampfen). Das Hauptwort „pavimentum“ erläutert Vitruv in seinem Werk „De Architectura“ (um 14 n. Chr.) und bezieht sich dabei auf den Estrich, der durch Stampfen von Sand, Steinchen, Erde und Kalk erzeugt wird. (vgl. Birk 1971, 111f.)

Im Spanischen ist mit dem Wort „pavimento“ generell der Fußbodenbelag gemeint, dabei kann es sich sowohl um Straßenpflaster, eine asphaltierte Straßendecke oder die Ausbildung des Bodens eines Innenraumes handeln.

115 Vgl. Birk 1971, 217.

116 Vgl. ebda., 217f.

117 Das Wort „pavior“ (Pflasterer) ist für das Jahr 1282 erstmals belegt, Londoner Urkunden berichten 1302 von vier Männern, die paviors genannt werden. Die Pflasterer kommen aus den Reihen der Steinmetze und bilden bald eine der ersten Handwerkszünfte. Der Berufsstand des „paveur“ findet das erste Mal 1397 in Bestallungsurkunden von Karl VI. von Frankreich Erwähnung. (vgl. Christian Moaligou zit. n. Lay 1994, 84)

Städten gepflastert. Mangelt es den Städten an Geld oder Arbeit für einen eigenen Pflastermeister, helfen sich die benachbarten Städte gegenseitig aus und investieren gemeinsam in einen „Pflasterer“ oder „Steinbesetzer“.¹¹⁸

Es geht nicht nur um die Verbesserung der hygienischen Zustände in den Städten, sondern in erster Linie um Aussehen, Darstellung und Ansehen der Stadt im In- und Ausland:

„Wirtschaftlich gekräftigt, staatlich unabhängig, in gegenseitigem kaufmännischen und gewerblichen Wettbewerbe, strebend nach Ansehen und Hochschätzung in den Grenzen des Heimatlandes, aber mehr noch außerhalb ihrer, setzten viele Städte allen Ehrgeiz darein, nicht nur durch die Pflege der Kunst in Bauten und Gewerben, sondern auch durch Verbesserung der gesundheitlichen Zustände sich vor Anderen hervorzutun. Man konnte unmöglich dulden, daß [!] die Straße und der Marktplatz Hühner- und Schweinehöfen gleichen, daß [!] Unrat und der aufgewühlte oder durch die Fuhrwerke zerrissene Erdbelag der Wege die Luft verunreinigte; mit der Beschränkung oder dem Verbote, die Straße für Geflügel und Schweine zu benützen, war nicht viel getan – man mußte [!] dieser Mißwirtschaft den Boden entziehen, die Straße mit Steinen abdecken.“¹¹⁹

In Italien werden zum Pflastern meist Ziegel verwendet, in Deutschland Natursteine, in manchen Städten werden bis ins 15. Jahrhundert hinein die Wege aber auch mit Holz, Sand und Kies befestigt, v.a. in nordischen Städten wie Bremen findet vermehrt Holz Verwendung. Die Wahl des Baustoffes ist sowohl von örtlichen Verhältnissen, Verkehrsdichte, Verkehrsart als auch der finanziellen Verhältnisse der Hausbesitzer abhängig.¹²⁰

Eine positive Wirkung hat die neue Materialität auf den Verkehr in den Städten, deren Wege bei Regen bisher unpassierbar sind. Den Anfang machen Kirchen und öffentliche Gebäude, deren Zugänge gepflastert werden und so die bereits verfaulenden Bretter und „Schreitsteine“ ersetzen. Dann folgen die Marktplätze und die Straßen, die von den Stadttoren zum Stadtzentrum, also dem Markt, führen.¹²¹

Architekt Josef Maria Schemerl von Leythenbach (1754-1844) schreibt, man werde nicht leicht eine Stadt, selbst die unbedeutendste in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, antreffen, die nicht gepflastert sei. In Wien ist im 18. Jahrhundert jedoch nur die innere Stadt gepflastert, die Vorstädte folgen erst nach 1800.¹²² 1889 verzichtet Wien auf Druck der Bevölkerung auf der weiteren Ausführung von Makadam-Straßen. Das Straßenpflaster wird schlecht angefertigt und so halten viele die geräuscharme Schotterstraße für das kleinere Übel.¹²³

Die Grazer Straßen und Gassen sind lange ungepflastert, auch wenn Vorschriften erlassen werden, u.a. dass die Pfützen vor den Häusern auszufüllen und die Straßen mit Murnockerln (gerundeten Kieselsteinen aus der Mur) zu pflastern seien. Was auch dringend notwendig ist, wie aus einem Bericht vom 6. Februar 1680 hervorgeht, wonach

„etliche Tage hero wahrgenomben worden, das wegen eingefallenen warmen Wetters das in der Stat alhier befindliche Eys zu zergehen angefangen und dadurch die Gassen unwandelbahr gemacht werden, wodurch auch undterschiedliche Khrangheiten verursacht werden khunten [...]“¹²⁴

Ende des 17. Jahrhunderts werden zwar immer mehr Gassen der Stadt gepflastert, doch bis ins 19. Jahrhundert hinein gibt es Unregelmäßigkeiten im Grazer Straßenpflaster, das Fehlen von Dachrinnen stellt Fußgänger zudem vor die Wahl sich im Frühjahr von schmelzendem Schnee betropfen zu lassen oder in der Straßenmitte durch den Dreck zu stapfen.¹²⁵

118 Vgl. Birk 1971, 218f.

119 Ebda., 217.

120 Vgl. ebda., 218.

121 Vgl. ebda., 217.

122 Vgl. ebda., 329.

123 Vgl. ebda., 413.

124 Josef v. Zahn, zit.n. Brunner 2003, 359.

125 Vgl. Brunner 2003, 394.

1728 kommt Kaiser Karl VI. nach Graz und die Hausbesitzer sollen für die Neupflasterung der Gassen aufkommen, durch die der Kaiser ziehen möchte. Eine allgemeine Straßenpflasterung ist in weiter Ferne, Zeitgenossen berichten von katastrophalen hygienischen Zuständen auch in diesem Zusammenhang: „Im Sommer stinken alle Gassen der Stadt; Fremde bekommen darum Abscheu vor Grätz, und selbst Einheimischen ist ein so widerwärtiger Geruch nicht anders als unausstehlich.“¹²⁶ Dieser Zustand ist nicht nur dem Fehlen von Pflasterung, sondern auch von Kanalisation zuzuschreiben.

In den Vorstädten ist die Situation schlimmer. Auf manchen Straßen gibt es Tümpel, die selbst in regenlosen Zeiten nicht austrocknen und bestialischen Geruch verströmen, z.B. die Moserlacke in der Münzgrabenstraße. Die Straßenpflasterung hat allgemein ein schlechtes Image, am meisten wird die stechende, ungleiche und meist kleine Steinart kritisiert. Schreiner schreibt im Jahr 1843 jedoch noch:

„Heutzutage ist das Straßenpflaster in keinem Teile der Stadt noch sehr gut, ja in einigen Vorstädten sogar schlecht; auch fehlt es in den letzteren nicht an Straßen, die nur an den Häusern gepflastert, sonst aber bloß beschottert oder auch sogar ohne diese Mittel der Straßenbefestigung sind [...]“¹²⁷

Erst in den 1870er Jahren ist die innere Stadt fast ganz mit Granitwürfeln oder Zementplatten gepflastert, auch in den Vorstädten gibt es Geh- und Fahrwege. Längs der Häuser sind fast überall Trottoirs angebracht.¹²⁸

Die Erhaltung des Pflasters stellt in der damaligen Zeit ein Problem dar; man weiß sich nur dadurch zu helfen, den Verkehr zu drosseln. Und so rät auch Justizrat Johann Peter Willebrand, schweres Fuhrwerk mit eisenbeschlagenen Rädern vom Straßenverkehr auszuschließen. In manchen Städten werden für verschiedene Arbeiten, wie z.B. den Transport von Korn- und Mehlsäcken in Leipzig, gar wieder Esel eingesetzt.¹²⁹

Die Ursache für die schnelle Abnutzung bzw. den oft katastrophalen Zustand der Pflasterung stellt ihr fehlender Unterbau dar, meistens werden die Steine nur in Erde verlegt. Carl Friedrich von Wiebeking rät zu kleineren Pflastersteinen, die sich besser als große Steine für den Wagenverkehr eignen, da die Hufe der Zugtiere besser greifen.¹³⁰

Die Entwicklung der städtischen Straßenbahnen, insbesondere des elektrischen Betriebs zwischen 1890 und 1900, stellt die Pflasterer vor neue Herausforderungen: Die starken, in kurzen Intervallen aufeinanderfolgenden Erschütterungen der Gleise durch die Triebwagen, die vier- bis fünfmal so schwer sind wie die alten Pferdebahnwagen, zerrütten das angrenzende Pflaster.¹³¹

Dimensionierung Gehsteig

Beim Gehen ist der Mensch in Bewegung und braucht mehr Platz als beim Stehen. Sollen sich mehrere Personen beim Stehen nicht berühren, so benötigt jede einen Raum von 40 x 65cm. Das sind weniger als 0,26m². Trägt eine Frau einen Regenschirm mit einem Durchmesser von 75 cm, so braucht sie eine Fläche von knapp 0,5m², ein Mann mit Schirm von 1m Durchmesser hingegen fast 1m². Beim Gehen benötigt man vor sich und hinter sich sowie seitlich mehr Platz als beim Stehen. Je schneller man geht, desto mehr Platz braucht man.¹³²

Bei der durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit geht man von 3,5 bis 4km/h aus. Untersuchungen haben jedoch ergeben, dass das Tempo zwischen 2,2 und

126 Fritz Popelka, zit.n. Brunner 2003, 394.

127 Schreiner 1997, 65.

128 Vgl. Josef Andreas Janisch, zit.n. Brunner 2003, 394.

129 Vgl. Birk 1971, 412f.

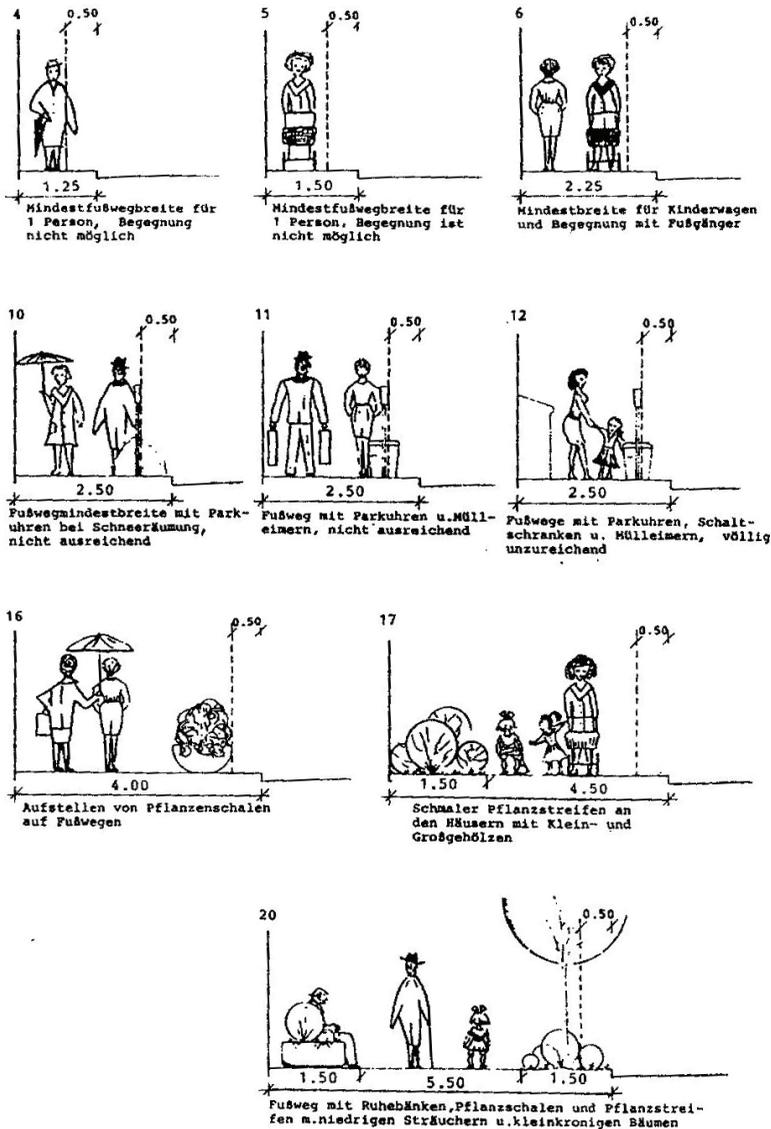
130 Vgl. ebda., 414.

131 Vgl. ebda., 419f.

132 Vgl. Garbrecht 1981, 77.

7,2km/h schwankt, je nachdem wie groß das Gedränge ist, das auf der Straße herrscht. Eine hohe Fußgängerdichte verlangsamt die Gehgeschwindigkeit.¹³³

Je breiter ein Gehsteig ist, desto mehr Menschen können nebeneinander gehen. 1m wird mindestens benötigt, das ist noch nicht einmal die Hälfte dessen, was ein Autofahrer an Fahrbahnbreite für sein Gefährt benötigt. Es wird ein 2m breiter lichter Raum benötigt, damit zwei Menschen ungehindert einen Bürgersteig entlanggehen können. Mit einer Einkaufstasche, mit einem Kind, mit Kinderwagen, mit einem Regenschirm, oder mit einem Hund an der Leine braucht man mehr Platz – u.a. auch deshalb, weil Fußgänger oft nicht als Einzelgänger unterwegs sind, sondern in Paaren oder in Gruppen. In Grünanlagen in Bielefeld, Düsseldorf und Wuppertal wurde nachgewiesen, dass zwischen 40 und 80 Prozent der Spaziergänger in Gruppen von zwei oder mehr Personen kommen.¹³⁴



Knoflacher 1995, 95

133 Vgl. Garbrecht 1981, 79.

134 Vgl. ebda., 77f.

Öffentlichkeit

Die Begriffe Straße und öffentlicher Raum werden oft als Synonyme verwendet; die Geschichte der Entwicklung der Straßen ist eng mit der der Öffentlichkeit verknüpft.

„Straße und öffentlicher Raum sind teils durch materielle, teils durch immaterielle Kriterien definierbar. Beim Begriff Öffentlichkeit ist es evident, dass er weitgehend Definitionssache ist: Er repräsentiert ein Konstrukt, das in hohem Maße mental gebunden und damit historisch variabel ist. Die Straße ist einerseits Bestandteil einer wie auch immer definierten Öffentlichkeit, andererseits scheinen für den Begriff Straße eher die materiellen Kriterien zu überwiegen.“¹

Definition öffentlich / privat

Öffentliche und private Räume unterscheiden sich in drei Dimensionen. Zum einen juristisch: der öffentliche Raum steht unter öffentlichem Recht, der private unter Eigentumsrecht und privatem Hausrecht. Zum zweiten funktional: dem öffentlichen Raum der Stadt sind die Marktfunktion, Freizeit, kulturelle und politische Funktionen zugeordnet; Produktion und Reproduktion finden in den privaten Orten, Betrieb und Wohnung statt. Zum dritten auf sozialer Ebene: der öffentliche Raum steht für Anonymität, der private Raum für Intimität, Körperlichkeit und Emotionalität.²

Der Begriff „öffentlicher Raum“ wird das erste Mal in „Die moderne Großstadt“ von Hans Paul Bahrdt, 1961, verwendet und definiert die Stadt als „soziales Phänomen aus der Polarität von Öffentlichkeit und Privatheit“.³

„Öffentlichkeit bedeutet etwas anderes, sogar etwas weitgehend Gegensätzliches zu Nachbarschaft, Intimität, Heimat. Sie ist das Resultat einer Spannung aus Fremdheit und Bekanntheit, aus Aktivität und Müßiggang, aus zielgerichtetem Verhalten und Absichtslosigkeit.“

(Feldtkeller 1994, 58)

Veränderung des öffentlichen Raumes

Noch im 19. Jahrhundert dient der öffentliche Raum als erweiterter Lebensraum, da Wohnungen und Arbeitsräume eng und oft überfüllt sind. Reiseschilderungen aus dem 18. und frühen 19. Jahrhundert beschreiben eine Dichte und ein Gedränge, wie man es heute fast nur noch aus Entwicklungsländern kennt – für viele ein Ausdruck von Urbanität, aber auch von unerwünschter sozio-ökonomischer Rückständigkeit. Das auf den ersten Blick idyllische Bild wird meist von existenziellen Problemen begleitet, wie dem Ausweichen auf die Straße aufgrund einer unerträglich überfüllten Wohnung oder die Annahme eines Jobs in der Nähe aufgrund fehlender Mobilität durch ein Auto.⁴

Bis weit in die Neuzeit entspricht die Grenze zwischen Haus und Straße nicht einer Grenze zwischen Privatheit und Öffentlichkeit. Es gibt keine intimen Zonen in den Wohnungen, Arbeit und Familienleben finden im selben Raum statt, es gibt keine eigenen Räume für Männer und Frauen, für Eltern und Kinder, für das Schlafen oder für die Körperpflege.⁵

Durch bessere und größere Wohnungen, geräumige Werkstätten und für besondere Aktivitäten eigens konstruierte Freiräume wie Spiel-, Sport- und Festplätze hat der öffentliche Raum als erweiterter Lebensraum in unserer Gesellschaft an Wert verloren. Die nachbarschaftliche Verantwortung haben gesellschaftliche Institutionen wie z.B. Versicherungen und Krankenhäuser, Kindergärten und Altenpflegeeinrichtungen übernommen, in Folge ist das Verhältnis zum

1 Hundsichler in Jaritz 2001, 9.

2 Vgl. Siebel in Selle 2003, 115f.

3 Vgl. Uhl 2012.

4 Vgl. Sieverts in Selle 2003, 240f.

5 Vgl. Ehalt in Hödl/Grabmayer 1995, 167

Nachbarn eher von freundlicher, konfliktvermeidender Distanz, was auch Auswirkungen auf das Verhalten im öffentlichen Raum hat.

Das Verhältnis zwischen Öffentlichkeit und Privatheit ist unausgewogen geworden. Das Gefühl von Entfremdung und Isolation wächst durch mangelnde spontane soziale, mitmenschliche Begegnung durch den Rückzug in die Privatsphäre und das Zurücklegen von Entfernungen in der geschlossenen Kapsel des Autos sowie den Zugang zu Informationen über das öffentliche Geschehen über raumnegierende elektronische Medien. Aber nicht nur spontane soziale Erfahrung ist verkümmert, auch die reale körperliche Erfahrung von Dingen, Oberflächen, Geräuschen und Gerüchen verkümmert und soll durch Fitnessstudios und Abenteuerspielplätze wieder hergestellt werden. Immer mehr Kinder bilden jedoch bestimmte kognitive und körperliche Fähigkeiten gar nicht mehr aus. Für manche stellen normale kindliche Fähigkeiten, wie das Rückwärtsgehen oder das Balancieren auf einem Baumstamm ein Problem dar⁶, wie Kinderärzte berichten.⁷

Der Tendenz zur Entlokalisierung der Öffentlichkeit steht ein zunehmendes Interesse an sinnlich erlebbaren Auseinandersetzungen und Interaktionen in öffentlichen Stadträumen (Open-air Konzerte, Stadtfeste, LoveParaden etc.) gegenüber.⁸



Lendwirbel, Graz, 2012

1965 erscheint Alexander Mitscherlichs „Die Unwirtlichkeit der Städte“, in dem er die eintönige und inhumane Stadtgestaltung kritisiert und einen entsprechend tristen Alltag der Bewohner inmitten von streng funktionellen Neubauten zeichnet. Die Unwirtlichkeit neuer Stadtregionen resultiere aus der funktionellen Entmischung der hochgradig integrierten alten Stadt.⁹ Selbst die Nachbarschaft werde nur noch angestrebt, wenn sie tatsächlich gebraucht werde. Prinzipiell sei in Städten jedoch kommunikationslose Bedürfnisbefriedigung das Ziel.¹⁰

Auch Feldtkeller spricht von der Unwirtlichkeit der Städte und dem Verkommen des Städtischen zu reiner Simulation. Anstatt der früheren Struktur eines

6 Diese Feststellung bestätigte sich bei einem Bastelworkshop auf den Straßen Guadalajaras, als manche Kinder es nicht schafften, ein quadratisches Blatt Papier in zwei parallele Hälften zu falten.

7 Vgl. Sieverts in Selle 2003, 240f.

8 Vgl. Herlyn in Selle 2003, 122. (siehe auch das Kapitel „Aktionismus“, S.49)

9 Vgl. Mitscherlich 1965, 9.

10 Vgl. ebda., 26.

urbanen Alltags gelte es heute drei übereinandergeschichtet kommunale Infrastrukturen aufzubauen und finanziell zu unterhalten: erstens eine Wohlstands-Infrastruktur, die die privaten Wünsche im Alltagsleben befriedigt, zweitens eine Ersatz-Infrastruktur, die aus der Unwirtlichkeit entstandene Probleme mildern soll, drittens eine simulative Infrastruktur, die das Urbane vorspielt, damit sich die Bevölkerung daran erfreuen kann. Auf die Straße bezogen bedeutet das:

„Die Straße wird von den autofahrenden Individuen zweckentfremdet und aufgebraucht, als Ersatz müssen öffentliche Transportsysteme subventioniert, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen finanziert, soziale Einrichtungen für die schwachen Bevölkerungsschichten angeboten werden – und schließlich wird noch eine städtisch anmutende Fassade aus Fußgängerzonen, Prestigebauten und Kultureinrichtungen aufgebaut.“¹¹

Sieverts geht davon aus, dass sich die Stadt zu einem Gefüge von Stadtteilen entwickeln wird und so alte historische Zentren an Wichtigkeit verlieren und sich in das neue System einfügen werden. Er sieht dies als logischen Folge-Prozess der in den letzten Jahren immer geringeren Unterscheidung zwischen Arbeit und Freizeit in Richtung Tätigkeit. Veränderte Zeitbudgets auf den Tag, die Woche, das Jahr und die Lebenszeit verteilt lassen Wohngebiete zu ganzheitlichen Lebenswelten werden.¹²

Geschlechterspezifische Mobilität nach der Industrialisierung

Die städtische Öffentlichkeit ist seit jeher auch geschlechterspezifisch codiert. Im Zuge der Industrialisierung kommt es zu sozialstrukturellen Veränderungen aufgrund der Trennung von Wohnort und Arbeitsstelle und in Folge zu einem Umdenken hinsichtlich der gesellschaftlichen Aufgaben- und Rollenverteilungen zwischen den Geschlechtern. Die Distanzen zwischen Familie und Arbeitsort wachsen und damit auch die Mobilitätsradien der Männer, während die der Frauen kleiner werden. In der bürgerlichen Gesellschaft stehen Frauen für das Private, Männer für das Öffentliche. Bürgerliche Frauen, die „etwas auf sich hielten“, lassen sich im 19. Jahrhundert in öffentlichen Stadträumen prinzipiell vor allem dann blicken, wenn sie ihnen zufallende Aufgaben erfüllen, wie das Einkaufen oder andere als notwendig erachtete Erledigungen. Ansonsten bedarf es anstandshalber männlicher Begleitung, diese Funktion wird ab den 1920er Jahren vermehrt von dem von der Dame mitgeführten Hund übernommen. Im Laufe des 20. Jahrhunderts trifft man Frauen häufiger allein oder in Gruppen im öffentlichen Raum an. Auch der streng funktionale Handlungsrahmen verliert an Bedeutung, Schaufensterbummeln im Stadtzentrum wird modern.

In Deutschland erweitern die Frauen ihren Handlungsspielraum im öffentlichen und halb öffentlichen Raum vor allem in den 1920er und 1960er Jahren. Doch bis heute frequentieren Männer und Frauen den öffentlichen Raum nicht gleichermaßen. Dies gilt für bestimmte halböffentliche Räume wie Lokale, aber auch für viele Unsicherheitszonen bei Tag und vor allem bei Nacht, wie Parks, Parkhäuser etc.¹³

Krise des öffentlichen Raums als Krise des Gemeinwesens

Der öffentliche Raum galt immer als ungeteilter Raum, der alle Menschen in ihrer Unterschiedlichkeit verband. Doch funktioniert das in der heutigen Zeit des geförderten und geforderten Individualismus auch noch?

Rauterberg sieht die Probleme des öffentlichen Raumes in der heutigen Gesellschaft verankert. Die klassische Trennung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz wird immer seltener, ebenso die Bindung an eine Stadt, an einen Partner, an eine Aufgabe. Auch sind die Menschen immer weniger den einst großen gesellschaftlichen Institutionen wie der Kirche, Parteien, Gewerkschaften oder Sportvereinen

„Es herrscht das Prinzip der Vereinzelung und die Gesellschaft zergliedert sich in immer kleinere Interessensgrüppchen. Die Krise des öffentlichen Raums ist also in Wahrheit eine Krise des Gemeinwesens: Wir sind durch nichts mehr getrennt aber auch durch nichts mehr verbunden.“

(Rauterberg in Selle 2003, 163)

11 Feldtkeller 1994, 18.

12 Vgl. Sieverts in Selle 2003, 243f.

13 Vgl. von Saldern in Selle 2003, 101f.

verbunden. Rauterberg bezeichnet den Streit über den öffentlichen Raum als eine Ersatzdebatte, denn es wäre seines Erachtens sinnvoller, über die Grundlagen des Zusammenlebens und somit die Ursachen des Problems nachzudenken, statt die Symptome zu thematisieren.¹⁴

Sicherheit im öffentlichen Raum

Jane Jacobs hat in den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts einige wichtige Thesen als Voraussetzungen für eine sichere Straße formuliert, die seitdem immer wieder gerne vor allem in Zusammenhang mit heutigen Problemen des öffentlichen Raumes herangezogen werden: Erstens müsse es eine klare Abgrenzung zwischen dem der Öffentlichkeit bestimmten und dem privaten Raum geben. Öffentlicher und privater Raum können nicht so ineinander übergehen, wie es für Vororte oder Siedlungen typisch ist. Zweitens müssen die Augen von Bewohnern und Benutzern der Straße auf eben diese gerichtet sein. Auch die Gebäude einer Straße sollen zu dieser hin orientiert sein und nicht von der Straße abgewandt. Drittens müsse ein Bürgersteig durchgehend benutzt werden, sowohl um die Menge beobachtender Augen auf der Straße zu erhöhen, als auch um genügend Menschen in den Häusern darüber anzuregen, auf die Straßen zu sehen. Niemand hat Lust, auf eine leere Straße zu schauen, aber zahllose Menschen unterhalten sich damit, die Geschehnisse auf einer Straße zu beobachten.¹⁵

Feldtkeller orientiert sich an Jane Jacobs und bezeichnet die Beziehung der Bewohner zur Straße als Nachbarschaft und nicht die Beziehung der Bewohner untereinander.¹⁶

Sicherheit auf den Straßen durch Benutzung und Beobachtung kann man nicht erzwingen, sondern beruht auf freiwilliger Nutzung der Straße durch die Menschen, ohne das Bewusstsein, dass sie sie dadurch auch beaufsichtigen. Sehr gut geeignet ist dafür eine gewisse Anzahl an Läden und anderen öffentlichen Orten entlang des Gehsteigs, von denen manche im besten Fall auch abends und nachts besucht werden. Läden, Bars und Restaurants z.B. haben alle unterschiedliche Wirkungen auf die Sicherheit der Gehwege. Sie geben den Menschen (Bewohnern als auch Fremden) konkrete Gründe, die Bürgersteige, an denen sie liegen, zu benutzen. Menschen kommen auf dem Weg dorthin an Orten vorbei, die an sich keinen Anreiz für öffentliche Benutzung bieten, aber nun als Wege zu einem Ziel genutzt werden.

Da dieser Radius geografisch nicht sehr groß ist, müssen oben genannte Anziehungspunkte über einen Stadtbezirk verstreut sein, um andere unattraktive Teile der Straße bevölkern zu helfen. Ladenbesitzer und Betreiber von Familienbetrieben mögen keine zerbrochenen Fensterscheiben oder Überfälle und profitieren davon, wenn ihre Kunden sich sicher fühlen. Sie gelten als die prädestinierten Straßenbeobachter.¹⁷ Diese Personen sind auch ein unverzichtbarer Teil der Vermittlungskultur der Straße und geben einem Viertel Identität und Persönlichkeit, welche bei der Verdrängung durch Filialen anonymen Ketten und Großfirmen verloren gehen. In Neubaugebieten hat es diesen persönlichen Faktor nie gegeben, was die Frage nach der Sicherheit und dem Vertrauen in die dortigen Straßen aufwirft.¹⁸

Zudem ist das lebendige Treiben von Leuten auf der Straße an sich selbst eine Attraktion für andere Personen.¹⁹ Jane Jacobs stellt fest,

14 Vgl. Rauterberg in Selle 2003, 163.

15 Vgl. Jacobs 1969, 32.

16 Vgl. Feldtkeller 1994, 63.

17 Vgl. Jacobs 1969, 33.

18 Vgl. Feldtkeller 1994, 63.

19 Vgl. Jacobs 1969, 33.

„daß [!] [...] der Anblick von Leuten wieder andere Leute anzieht, ist etwas, was Stadtplaner und Städtebauer unbegreiflich zu finden scheinen. Sie gehen von dem falschen Axiom aus, daß [!] Großstadtmenschen den Anblick von Leere suchen, von überschaubarer Ordnung und Ruhe. Nichts könnte weniger zutreffen.“²⁰

Dabei erweisen sich überall in allen Großstädten die Menschen als begeisterte Beobachter lebendigen Betriebs und anderer Menschen. Auch in Graz kann man dies beobachten. Sobald die Sonne scheint versammeln sich die Leute auf den Bänken im Stadtpark, an den Tischen des Schubertcafés (und anderen prominenten Gastgärten), am Brunnen am Eisernen Tor und am Hauptplatz etc. Sehen und gesehen werden ist das Motto.

Viele graue Zonen der Großstädte und im Abstieg begriffene Wohngebiete zeichnen sich durch unzureichende Straßenbeleuchtung aus. Der Wert heller Straßen für graue, trostlose Gebiete liegt in der Beruhigung, die er den Leuten bietet, welche die Bürgersteige benützen (müssen), es aber ohne gutes Licht ungern tun. Gute Straßenbeleuchtung sorgt auch dafür, und das hält Jane Jacobs für das Wesentlichere als die tatsächliche Beleuchtung, dass mehr Leute ihre eigenen Augen für die Sicherheit der Straße zur Verfügung stellen. Jedes zusätzliche Augenpaar und jedes Anwachsen seiner Sichtweite ist für langweilige graue Bezirke viel wert.²¹

Nutzung

Öffentlicher Raum bedeutet Kommunikation. Der öffentliche Raum ist die Verbindung des gesellschaftlichen, sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens. In ihm werden gesellschaftliche Erfahrungen gesammelt und vermittelt, hier können Individuen und soziale Gruppen ihre Rollen testen. Doch nicht nur für soziale Erfahrungen ist der öffentliche Raum unersetzlich, auch politisch spielt er eine große Rolle, vor allem hinsichtlich der Entwicklung unserer demokratischen Gesellschaftsstruktur. „Der historische Prozeß [!] der gesellschaftlichen Aufklärung und Demokratisierung konnte nur im öffentlichen Raum der Städte entstehen, nicht dagegen im Privaten der Wohnungen und in der Zurückgezogenheit im privaten Raum.“²² Auf der anderen Seite wird der öffentliche Raum auch heute noch als Aufmarschfläche totalitärer Regime genutzt.

„Die Österreicher sind schon komisch. Da liegt noch Schnee, aber sobald die Sonne rauskommt, stellen die Cafés Tische und Stühle auf und die Leute sitzen draußen und trinken Kaffee.“

(Darío Vasquez, Argentinien)



Vor dem Café Le Schnurrbart auf dem Gehsteig sitzen, Graz, Juni 2012

20 Jacobs 1969, 33.

21 Vgl. Jacobs 1969, 37.

22 Wentz in Selle 2003, 245.

Der öffentliche Raum für sich bietet ein Potenzial für die unterschiedlichsten Nutzungen, dieses Potenzial gilt es zu nutzen. Der öffentliche Raum muss prinzipiell allen gesellschaftlichen Schichten und Gruppen zur Verfügung stehen. „Der Ausschluß [!] Teile der Gesellschaft beraubt ihn seiner umfassenden kommunikativen und sozialen Funktionen im oben geschilderten Sinne.“²³

„Die Bezeichnung ‚Aufenthalt‘ beinhaltet eine einladende Zugänglichkeit, das zweckfreie Verweilen, eine Entschleunigung von funktionalen Zwängen und auch das Motiv der Neugierde und des Beobachtens, das eine psychische Begründung für das Verweilen liefert. Aufenthalt ist ja mehr als nur stehen- oder sitzen bleiben. Es muss etwas vorgegeben sein, das dazu anregt sich aufzuhalten, ohne dass dafür ein unmittelbar nützlicher Grund vorliegt.“

(Feldtkeller in Riege/Schubert 2005, 119)

Ansprechende Gestaltung städtischer öffentlicher Räume, wo sich täglich die Bewohner begegnen, ist wichtig für die Lebensqualität in Städten. Öffentliche Räume bieten Vernetzung und Orientierung, je nach Gestaltung und Verortung dienen sie als Treffpunkt, Ort der Kommunikation und des Handels, als Grün- und Spielraum laden sie zum Verweilen oder zur körperlichen Betätigung ein.²⁴ Soziale Kontakte im Straßenraum zeichnen sich durch kurze Begegnungen an einem neutralen Ort aus, wo die Kommunikation auch schnell wieder abgebrochen werden kann, ohne die Privatsphäre dadurch zu stören.²⁵

Uniforme Nutzung wirkt selten lebendig. Vielfältige Nutzung städtischer Räume findet man am ehesten in alten Stadtkernen, wo ein bunter Mix aus Wohnungen, Geschäften, Werkstätten, Büros, Lokalen, Dienstleistungen und öffentlichen Gebäuden herrscht. Nutzungsvielfalt bedeutet aber auch, dass man sich in der Öffentlichkeit manchmal mit Unerfreulichem, Beunruhigendem oder Hässlichem auseinandersetzen muss.²⁶ Entgegen besseren Wissens sind öffentliche Räume jedoch immer noch häufig monofunktional konzeptioniert. Um Abläufe zu optimieren, wird oft die gesellschaftliche Vielfalt missachtet. Die Qualität des Freiraums gründet jedoch auf seiner multiplen Nutzbarkeit, denn ein Freiraum definiert sich nicht nur durch seine gebaute Form, sondern auch als Aktionsraum.

Die soziale Bedeutung öffentlicher Freiräume als Orte des alltäglichen Zusammenlebens und der gesellschaftlichen Integration ist unbestritten. Sie zeigt sich in unterschiedlichsten Kommunikations-, Aneignungs- und Sozialisationsprozessen. „Wie eine Stadt ihre Freiräume gestaltet und wie die Gemeinschaft diese nutzt, ist Ausdruck des Zustands der Gesellschaft.“²⁷ Gesellschaftliche Veränderungen, wie die Zunahme an Freizeit, die Beschleunigung von Lebensabläufen und der demografische Wandel, hinterlassen auch bei der Nutzung von Freiräumen ihre Spuren. Mit zunehmender Individualisierung geht die Art und Weise der persönlichen Inszenierung im öffentlichen Raum einher. Heute stellt das Entspannen, das „Loslassen“ als aktive Tätigkeit, eine der zentralen Handlungen der Nutzer im öffentlichen Raum dar.²⁸

Die Nutzung der öffentlichen Räume ist unter anderem von meteorologischen Bedingungen abhängig. Der Klimawandel bringt auch veränderte Vorstellungen und Planungen für den öffentlichen Raum mit sich. So geht man gegenwärtig davon aus, dass das Klima in Berlin im Jahr 2100 dem heutigen von Zaragoza (Spanien) entsprechen wird.²⁹ Höhere Temperaturen, veränderte Niederschlagsmengen und extreme Wetterlagen werden die Gestaltung des öffentlichen Raums beeinflussen.³⁰

Aufenthalt im Straßenraum

Jan Gehl unterscheidet zwischen drei Haupttypen von Aktivitäten, die das Verweilen im Freien mit sich bringen: Er differenziert zwischen notwendigen, optischen und sozialen Aktivitäten.³¹

23 Wentz in Selle 2003, 245.

24 Vgl. Heitele/Zillich in Braum/Schröder 2010, 17.

25 Vgl. Bramböck 1998, 7ff.

26 Vgl. Feldtkeller 1994, 58f.

27 Heitele/Zillich in Braum/Schröder 2010, 17.

28 Vgl. Martina Löw zit.n. Heitele/Zillich in Braum/Schröder 2010, 18.

29 Vgl. Fritz Reusswig zit.n. Heitele/Zillich in Braum/Schröder 2010, 18.

30 (siehe auch die Klimadiagramme für Graz und Guadalajara im Anhang, S.153)

31 Vgl. Gehl 2011, 9f.

Zu den notwendigen Aktivitäten (mehr oder weniger gezwungenermaßen) gehören alltägliche Dinge, wie zur Schule oder zur Arbeit gehen, Einkaufen, auf den Bus oder eine andere Person warten, Post austragen etc. Da diese Aktivitäten notwendig sind, werden sie nur leicht von physischen Rahmenbedingungen beeinflusst. Sie finden das ganze Jahr hindurch statt, unter beinahe allen Bedingungen, mehr oder weniger von der äußeren Umgebung unabhängig. „The participants have no choice.“³²

Optionale Aktivitäten finden nur unter günstigen Bedingungen, und wenn Menschen Lust darauf haben und Raum und Zeit dafür zur Verfügung stehen, statt. In diese Kategorie fallen z.B. Spaziergänge zum Entspannen, Herumstehen und -sitzen und die Sonne genießen. Diese Tätigkeiten setzen gutes Wetter und einen angenehmen Ort voraus. Sie dienen der Erholung und erfordern daher eine gute Planung des Außenraumes.³³ Wenn Außenräume nicht einladend sind, finden in ihnen nur unumgängliche Aktivitäten statt, nach deren Erledigung die Personen wieder nach Hause eilen. Sind sie hingegen von hoher Qualität, finden notwendige Tätigkeiten mit annähernd derselben Frequenz statt, tendieren jedoch dazu länger zu dauern. Außerdem werden sie von einer Reihe optionaler Tätigkeiten begleitet, da Ort und Situation die Leute zum Anhalten, Hinsetzen, Spielen etc. einladen.³⁴

„Something happens because something happens because something happens.“

(Gehl 2011, 75)

	Qualität der physischen (gebauten?) Umgebung	
	schlecht	gut
Notwendige Aktivitäten		
Optionale Aktivitäten		
Soziale Aktivitäten		

Darst.: Gehl 2011, 11

Soziale Aktivitäten bedingen die Anwesenheit anderer im öffentlichen Raum. Darunter fallen u.a. spielende Kinder, Grüßen und Konversation, gemeinschaftliche Aktivitäten und letztendlich auch passive Kontakte wie das Sehen und Hören anderer Leute. Soziale Aktivitäten bezeichnet Gehl auch als „resultierende“ Aktivitäten, da sie sich in beinahe allen Fällen aus einer der zuvor genannten Kategorien heraus entwickeln. Sie entstehen spontan als direkte Konsequenz von der Bewegung verschiedener Menschen durch denselben Raum.³⁵

Je mehr Zeit Menschen draußen verbringen, umso höher liegt die Quote sozialer Aktivitäten. Dies setzt einen ansprechend gestalteten Außenraum voraus. Das Umfeld bestimmt zudem den Charakter sozialer Aktivitäten. Die Umgebung einer Schule, eines Arbeitsplatzes oder eines Wohngebiets bildet einen gemeinsamen Hintergrund für Gespräche und Handlungen, die über das Oberflächliche zufälliger Zusammentreffen Unbekannter hinausgehen.³⁶ Kleine

32 Gehl 2011, 9.

33 Vgl. ebda., 11.

34 Vgl. ebda., 11.

35 Vgl. ebda., 12.

36 Vgl. ebda., 13.

schmale Wohneinheiten mit vielen Haustüren versprechen gemäß dem „Prinzip der Enge“ ein aktiveres Straßenleben als große Häuserblöcke.³⁷

Gehl plädiert: Wenn es auf der Straße kein Leben gibt, wird es auch in Zukunft keine Kinder und andere Personen dorthin ziehen, weil es schlichtweg langweilig und uninteressant ist. In diesem Fall bietet z.B. der Fernseher im Haus bessere Unterhaltung.³⁸

Verweilen

„Orte des Verweilens sind Inseln im Strom der Geschwindigkeit. Sie stellen entweder ein Ziel oder ein Zwischenziel einer Fortbewegung dar.“³⁹

Stehen (bleiben) ist meist funktioneller Natur: wegen einer roten Ampel anhalten, stehen bleiben, um etwas anzusehen oder etwas fest zu machen, kurzes Innehalten, um einen Blick ins Schaufenster zu werfen oder zufällig jemanden treffen und sich kurz unterhalten etc. Hier ist das physische Umfeld von geringer Bedeutung.⁴⁰

Warten bedeutet eine notwendige, häufig ungewollte Unterbrechung der Fortbewegung, z.B. an Straßenkreuzungen oder auf öffentliche Verkehrsmittel. Durch eine angenehme Gestaltung des Ortes kann die Wartezeit subjektiv verkürzt werden.

Sitzmöglichkeiten sind eine wesentliche Voraussetzung für längeres Verweilen. Während des Sitzens kann man beobachten, lesen, sich sonnen, essen, sich mit jemandem unterhalten etc. Das Vorhandensein von attraktiven Sitzmöglichkeiten fördert demnach die Lebendigkeit der Stadt. Dabei lassen sich zwei Gruppen von Sitzmobiliar unterscheiden:

- primäre Sitzmöglichkeiten
- sekundäre Sitzmöglichkeiten

Zu den primären Sitzmöglichkeiten zählen Parkbänke, Sitzstühle und sonstiges, speziell fürs Sitzen angefertigtes Stadtmobiliar, dessen Hauptfunktion eindeutig ersichtlich und den Stadtbewohnern bekannt ist.

Sekundäre Sitzmöglichkeiten werden nicht auf den ersten Blick mit Sitzen in Zusammenhang gebracht. Dazu zählen z.B. der Sockel eines Denkmals, Treppen, Brunnenränder, Mäuerchen, Fenstersimse, aber auch der Gehsteig bzw. Bordsteinkanten. Sekundäre Sitzmöglichkeiten werden von Älteren meist aus Angst die Kleidung zu beschmutzen gemieden, in erster Linie von jungen Menschen genutzt und häufig mit einer gegenkulturellen Haltung in Verbindung gebracht.⁴¹

Bevorzugte Sitzplätze: Interessant sind Bänke oder andere Sitzplätze, von denen aus man das Geschehen um sich herum beobachten kann. Bänke, von denen aus man ins Nirgendwo schaut, werden vermieden oder umfunktioniert (z.B. setzen sich Personen verkehrt herum darauf) oder umplatziert, wenn sie nicht im Boden verankert sind. Ebenfalls beliebte Plätze sind Straßencafés, von dort aus kann man das Treiben auf dem Gehsteig bzw. auf der Straße/dem Platz beobachten.⁴² Menschen bevorzugen belebte Straßen, (außerplanliche) Aktivitäten dienen als Attraktionen: alltägliches wie Baustellen, Reparaturen, Reifenwechsel, Taubenfüttern etc., aber auch Schachspieler, Sportübungen, Straßenmusiker, -maler, -tänzer, -zauberer, und -theater.

37 Vgl. Gehl 2011, 93.

38 Vgl. ebda., 75.

39 Hans Loidl / Stefan Bernard, zit. n. Grossauer 2006, 29.

40 Vgl. Gehl 2011, 147.

41 Vgl. ebda., 159ff.

42 Vgl. ebda., 27.

Altersgruppen

Wenn man sich mit der Verweilqualität des öffentlichen Raumes beschäftigt, muss man auch ein Augenmerk auf seine unterschiedlichen Benutzer haben, diese unterscheiden sich durch Geschlecht und eventuell Herkunft, aber in erster Linie durch ihr Alter.⁴³

Auf der Straße treffen unterschiedliche Generation und Lebensstile aufeinander, Kinder lernen hier gesellschaftliche Strukturen und zwischenmenschliche Kommunikation und Verhaltensregeln. In den letzten Jahrzehnten ist die Straße als Aufenthaltsraum für Kinder jedoch immer mehr durch künstlich gestaltete Räume (Spielplätze u.Ä.) sowie Tagesbetreuung ersetzt worden. Bereits Jane Jacobs geht kritisch auf dieses Thema ein:

„Der Mythos, daß [!] Spielplätze, Rasenflächen und angestellte Aufsichtspersonen grundsätzlich für Kinder gut sind und daß [!] Stadtstraßen, die mit gewöhnlichen Sterblichen gefüllt sind, grundsätzlich für die Kinder von Übel sind, läuft im Grunde auf eine tiefe Verachtung der gewöhnlichen Menschheit hinaus. In Wirklichkeit lernen Kinder, wenn überhaupt, nur von den Erwachsenen auf den Straßen die ersten fundamentalen Zusammenhänge funktionsfähigen Großstadtlebens. Von ihnen lernen sie, daß [!] die Menschen, auch wenn sie keine Bindungen zueinander haben, ein bißchen [!] öffentliche Verantwortung füreinander haben müssen.“⁴⁴

1928 stellte die Regional Plan Association von New York bei einer Prüfung von verschiedenen Spielplätzen fest, dass sich innerhalb eines Radius von einer Viertelmeile in vielen Großstädten nur ca. 1/7 der Kinder zwischen 5 und 15 Jahren auf diesen Plätzen befindet. Das verwundert Jacobs nicht. Schließlich finden auch Erwachsene lebendige Gehsteige interessanter als Spielplätze.⁴⁵ Feldkeller formuliert es drastischer:

„Die rationale Stadt ist der Idee nach im Grunde ein Siedlungsgefüge für eine homogene Gruppe von ausschließlich erwerbstätigen Erwachsenen. Kinder passen in das Funktionsschema Wohnen-Arbeiten-Freizeit-Verkehr nicht hinein. Sie sind lediglich ein Anhängsel der Wohnfunktion.“⁴⁶

Steht bei Kindern noch das Entdecken und Herumstrolchen im Vordergrund, beschränken sich die Tätigkeiten von Jugendlichen im Straßenraum meist darauf sich zu treffen, gemeinsam „abzuhängen“ und andere Leute zu beobachten. Dies geschieht meist in Gruppen. Da kein Konsumzwang herrscht, ist der öffentliche Raum ein guter Treffpunkt auch für jene, die nicht oder wenig über finanzielle Mittel verfügen. Jugendliche benutzen gerne sekundäre Sitzmöglichkeiten und interpretieren sie neu.

Obwohl berufstätige Menschen statistisch gesehen über mehr Freizeit verfügen als noch vor ein paar Jahrzehnten, haben sie weniger freie Zeit, die sie zum Verweilen verwenden – nicht zuletzt aufgrund des zusätzlich mit Freizeitaktivitäten aufgefüllten Tagesplans. Berufstätige Erwachsene benutzen die Straße in erster Linie zielorientiert, um notwendige Strecken zurückzulegen: um einzukaufen, zur Arbeit oder die Kinder abholen zu gehen. Erwachsene in Karenz, die sich häufiger im Wohnumfeld aufhalten (meistens Frauen), legen mehr Alltagswege in ihrer unmittelbaren Wohnumgebung zurück und verbringen so mehr Zeit im öffentlichen Raum als Männer – eine Umkehrung der Geschlechterrollenverteilung im öffentlichen Raum im Vergleich zur Zeit der Industriellen Revolution.

Mit zunehmendem Alter sinkt die Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit des Menschen, der Mobilitätsradius schrumpft und das Verweilen im öffentlichen Raum beschränkt sich meist auf die Wohnumgebung, wo soziale Kontakte gepflegt werden und kurz Rast eingelegt wird, wenn Besorgungen getätigt werden.

43 Vgl. Grossauer 2006, 66ff.

44 Jacobs 1969, 62.

45 Vgl. Jacobs 1969, 63f.

46 Feldtkeller 1994, 147.

Korrelation Gemeinschaft – Straßenverkehr

Joshua Hart führte im Rahmen seiner Masterarbeit eine Studie über die Interaktion der Gemeinschaft in drei Straßen in Bristol durch: die Linien repräsentieren Freundschaften oder Bekanntschaften, Punkte bedeuten Orte, wo Leute sich nach eigenen Angaben treffen, um sich zu unterhalten. Die Anwohner wurden gebeten, in eine Luftaufnahme einzuzichnen, wo in der Straße ihre Freunde, Bekanntschaften und Familienmitglieder wohnen.⁴⁷

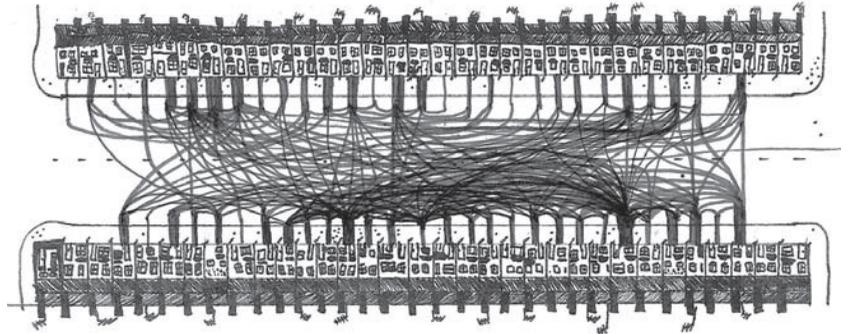
Wenig Verkehr: 140 Fahrzeuge/Tag – 5.35 Freunde/Person, 6.1 Bekannte:

“people stay for a while and put down roots”

“we have some good neighbourhood friends”

“there is really a sense of community – we look after each other”

“there’s good communication between the houses and a feeling of togetherness”



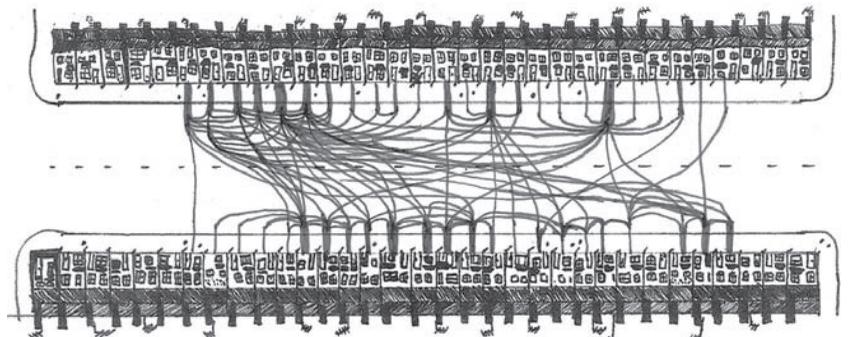
Mittlerer Verkehr: 8,420 Fahrzeuge/Tag – 2.45 Freunde/Person, 3.65 Bekannte:

“people don’t trust one another like they used to”

“local chatting is quite a thing”

“It’s not so friendly, you barely see anyone”

“we tend to only know people who live near us, because it’s busy”



Starker Verkehr: 21,130 Fahrzeuge/Tag – 1.15 Freunde/Person, 2.8 Bekannte:

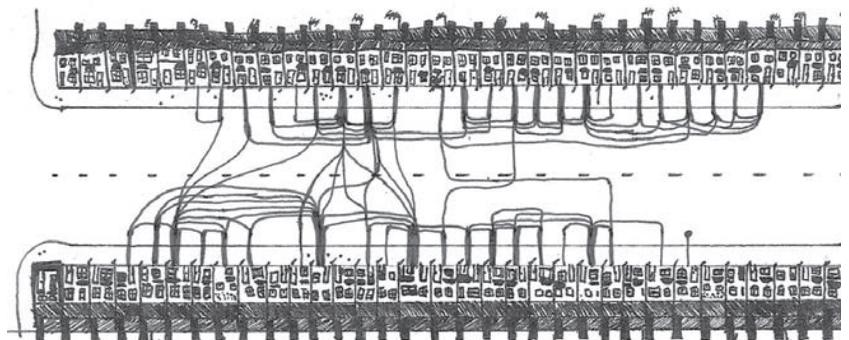
“People don’t communicate unless they have to”

“The traffic’s like a mountain range, cutting you off from the other side of the road”

“quite anonymous – we only know our immediate neighbours”

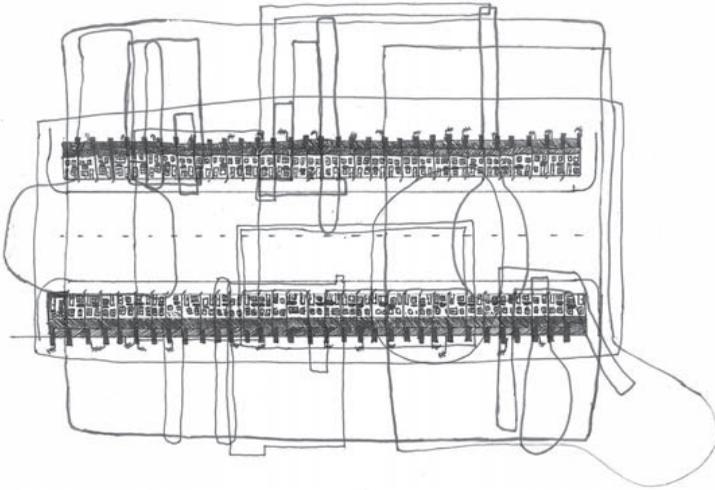
“people just go from their cars to their houses”

“ordinary, quiet people”



Die Anwohner wurden auch gebeten, in eine Luftaufnahme ihrer Straße ihr "Wohn-Territorium" einzuzeichnen (der Bereich, für den sie sich verantwortlich fühlen).⁴⁸

Wenig Verkehr: 140 Fahrzeuge/Tag:



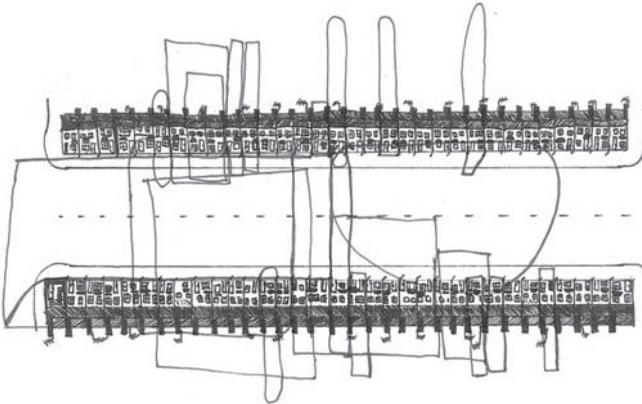
"as Bristol streets go, we're very lucky here, tucked out of the way"

"If my neighbour's curtain isn't pulled, I'll go and check if she's okay"

"when you come down (into the cul-de-sac), it's really clean – it totally changes"

"some, especially delivery drivers, hammer down the street- they are a threat to children and pets"

Mittlerer Verkehr: 8,420 Fahrzeuge/Tag:



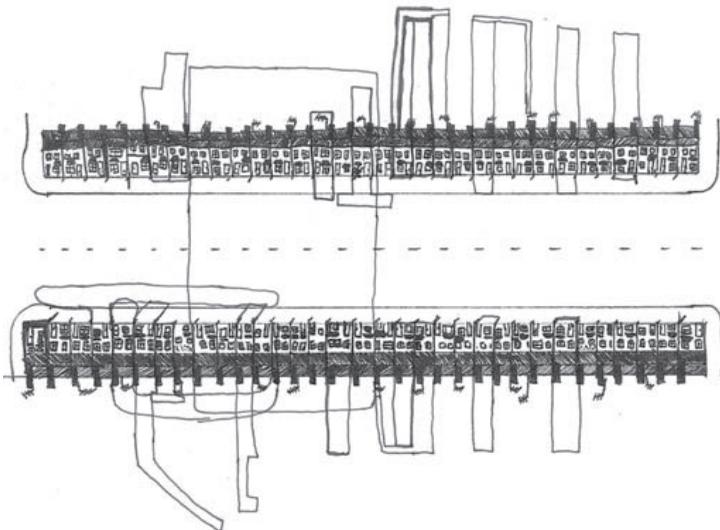
"most people sit in their back gardens, probably because of the fumes from the cars"

"it doesn't feel much like a community place"

"it's not as intimate a feel as it used to have"

"there's not a safe feeling anymore"

Starker Verkehr: 21,130 Fahrzeuge/Tag:



"you can't really go out on the street"

"People argue and shout regularly"

"people have moved out because of the traffic"

"everything is looking old and tired"

"The whole street needs knocking down and rebuilding to provide space that is useable"

Verfall vs. Aneignung des öffentlichen Raumes

Derzeit kann man zwei entgegengesetzte Trends bei der Nutzung des öffentlichen Raums beobachten: einerseits den Bedeutungsverlust und „Verfall“ des öffentlichen Raums, weniger Personen, die im Straßenraum verweilen, und andererseits die Rückeroberung des öffentlichen Raums durch innovative Raumnutzung.

„Der öffentliche Raum als Aufenthaltsort der unterschiedlichsten Gruppen und Individuen hat ausgespielt.“⁴⁹ Andreas Feldtkeller vertritt die These, dass öffentlicher Raum am Verschwinden ist, und spricht von einer Zweckentfremdung der Stadt:

„Eine zweckentfremdete Stadt ist eine Stadt, in der die eigentliche, die gesellschaftliche Bestimmung verloren gegangen ist. Die den Zweck aufgegeben hat, eine auf Zukunft ausgerichtete Stadtkultur zu produzieren. Dabei wird auch der Begriff Stadt seinem ursprünglichen Inhalt entfremdet. Die Stadt ist nicht mehr unaufhebbar mit dem Städtischen verbunden, sondern ein bloßer Name für eine Siedlungseinheit ohne Inhalt.“⁵⁰

Als Gründe der Zweckentfremdung nennt Feldtkeller die Nutzungstrennung und die damit einhergehende Isolation einzelner Lebensbereiche. Die Straße fungiert nicht mehr als verbindendes Element der Stadt, sondern dient nur noch der zweckgebundenen Fortbewegung. Die Zweckentfremdung beinhaltet auch die Selbstverständlichkeit des Abstellens des Autos auf der Straße, wofür etliche Quadratmeter öffentlicher Fläche benötigt werden. „Jeder Bürger [...] kann mit seinem Auto 20m² oder mehr öffentlichen Straßenraum in Besitz nehmen und dies geschieht auch auf den besten Plätzen fast jeder Stadt.“⁵¹

Eine andere Art der Zweckentfremdung stellt die Privatisierung des öffentlichen Raumes dar. Privatisierung bedeutet hier zunächst zweckentfremdete Verwendung bisher öffentlich gewidmeter Flächen (Straßen, Plätze, Grünflächen) für private, meist ökonomisch orientierte Zwecke. Dies bedeutet auch eine Ausrichtung städtischer Politik und städtebaulicher Planung an überwiegend privaten Interessen.⁵² Als Paradebeispiele sind Shoppingmalls anzuführen, die eine Art von privatem Raum darstellen, der den öffentlichen Straßenraum ersetzen soll – ohne die negativen Begleiterscheinungen der Innenstädte: ohne Schmutz, ohne schlechtes Wetter und ohne unerwünschte Personen, denen der Zugang gemäß Hausrecht verwehrt wird.

Das Verweilen kehrt wieder

Marc Augé spricht von der „Auflösung des Raums“ und hat den Begriff des „Nicht-Ortes“ geprägt: „ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen lässt“.⁵³ Der Raum verschwinde durch schnellere Transport- und Informationstechnologien und verliere dadurch an Bedeutung. Die Straße werde zu einem Nicht-Ort, gekennzeichnet durch Monofunktionalität und das Fehlen menschlicher Begegnung. Geschwindigkeit und Effizienz stehen im Vordergrund, die Orte ohne besondere Atmosphäre und ohne Bezug zur Umgebung entstehen lassen.⁵⁴

Grundsätzlich kann zwischen drei Arten von Rückeroberungs-Impulsen unterschieden werden:

- Individuelle Impulse
- Wirtschaftliche Impulse
- Soziale Impulse

49 Feldtkeller 1994, 110.

50 Ebda., 13.

51 Knoflacher 2001, 25.

52 Vgl. Feldtkeller 1994, 136.

53 Augé 2011, 83.

54 Unsere Gesellschaft hat jedoch inzwischen die Probleme des derzeitigen Lebenstempo erkannt; Slow Food, Wellness, Yoga und Meditation, aber auch kreative Gemeinschaftsprojekte sollen Ausgleich schaffen.

„Urbanität braucht heute Anlässe, um sich entfalten zu können.“

(Brigitte Lacina, zit. n. Grossauer 2006, 24)



Diese drei Antriebe können auch in gemischter Form auftreten. So kann ein individueller Impuls durchaus soziale Hintergründe haben (z.B. Leute treffen wollen) beziehungsweise wirtschaftlichem Streben zugrunde liegen (z.B. Straßenflohmarkt). Zu den individuellen Impulsen zählen eigeninitiierte Aneignungsprozesse des öffentlichen Raumes. Das Aufstellen des Sessels vor der eigenen Haustüre zählt ebenso dazu wie künstlerische Aktivitäten. Wirtschaftliche Impulse sind profitorientiert, darunter fallen in erster Linie Straßenflohmärkte und Straßenfeste.

Außerplanmäßige Aktivität im öffentlichen Raum wird heute oft mit Aktivismus gleichgesetzt. Die Bespielung und Nutzung des Raumes ist nicht mehr selbstverständlich. Viele Künstler thematisieren genau das in ihren Aktionen.⁵⁵

So stark frequentiert sieht man die Annenstraße selten: Straßenflohmarkt in der Annenstraße, Graz, Mai 2012

Verlust des öffentlichen Raumes

Guido Brendgens führt für seine These des Verlusts des öffentlichen Raumes⁵⁶ verschiedene Unterkategorien des öffentlichen Raumes an, die unterschiedliche Abstufungen zwischen Öffentlichkeit und Privatheit zeigen:

1. Der öffentliche Aktionsraum:

Hier treffen sich Menschen und eignen sich auf unterschiedliche Art und Weise den Raum an. Gruppen mit unterschiedlichen Nutzungsvorstellungen treffen aufeinander – da es keine festgelegten Regeln gibt, können Konflikte zwischen den Nutzern des Raums entstehen. In der Stadt definiert sich dieser öffentliche Raum durch die Aktionen, die hier stattfinden, ohne z.B. eine zentrale Verkehrsfunktion zu erfüllen. Die Gestalt des Raumes verändert sich episodenhaft. Als Beispiel für den öffentlichen Aktionsraum könnte man z.B. den Grazer Stadtpark nennen.

2. Der öffentliche Begegnungsraum:

Dies sind Straßen und Plätze, auf denen sich Menschen eher zufällig begegnen oder sich an einem markanten Ort verabreden. Die Verkehrswege der Stadt laufen hier zusammen und erzeugen eine hohe Frequentierung und Anonymität, die den Ort für Kommerz, aber auch Demonstrationen und Ähnliches geeignet macht. Als Beispiel für den öffentlichen Begegnungsraum kann man den zentralen Platz einer jeden größeren Stadt nehmen, in Graz wäre dies z.B. der Hauptplatz oder die Weikhard-Uhr als Treffpunkt.

3. Der kontrollierte öffentliche Raum:

In zunehmendem Maße wird bei öffentlichen Räumen die traditionelle soziale Kontrolle durch Nachbarn oder Passanten durch eine professionalisierte,

⁵⁵ Inszenierungen des öffentlichen Raums zeigen das Verlangen der Menschen nach gesellschaftlichen Aktivitäten im öffentlichen Raum (siehe auch „Aktivismus“, S.49).

⁵⁶ Vgl. Guido Brendgens 2005.

institutionalisierte Kontrolle ersetzt. Aus einer temporären Kontrolle wird eine permanente z.B. durch den Einsatz von Überwachungskameras. Deshalb erfordert der kontrollierte öffentliche Raum Übersichtlichkeit und das Fehlen von Nischen. Wenn eine Person nicht durch derartige Maßnahmen kontrolliert werden möchte, kann sie sich der Kontrolle nicht entziehen, da sie auf den öffentlichen Raum angewiesen ist. Als Beispiel für den kontrollierten öffentlichen Raum gelten z.B. Bahnhofsvorplätze.

4. Der öffentliche geschlossene Raum:

Der öffentliche Raum befindet sich in diesem Fall in einem Gebäude, das allgemein und für jeden zugänglich ist. In seltenen Fällen findet eine Einlasskontrolle statt, es gibt jedoch gewisse allgemeingültige Regeln, wie das Einschließen von Mänteln und Taschen oder ein Zutrittsverbot in angetrunkenem Zustand. Im Prinzip entspricht dies sozial anerkannten Verhaltensregeln, die durch Hausordnungen auch strenger ausgelegt werden können, was manch einer bereits als Einschränkung empfindet. Beispiele für den öffentlichen geschlossenen Raum sind klassische öffentliche Gebäude wie Behörden, Gerichte, Parlamentsgebäude, Bibliotheken, Museen.

5. Der schein-öffentliche Raum in Privatbesitz:

In abgeschlossenen oder begrenzten Räumen wie öffentlichen Gebäuden oder Einkaufszentren finden Reglementierungen statt. Der als öffentlich wahrgenommene Raum ist in Wirklichkeit ein privater Raum, der geöffnet wird. Wer ihn betreten darf, bestimmt der Hausherr. Im Shoppingcenter ist ein Verweilen nur in kommerziellen Zonen geplant bzw. erwünscht. Eine Aneignung oder Umnutzung des Raumes durch die Passanten kann und darf nicht stattfinden. Zum Verweilen ist das in allen Centern obligatorische Eiscafé da oder die wenigen vorhandenen Bänke. Beispiele für pseudo-öffentliche Räume in Privatbesitz sind Einkaufszentren, zunehmend auch Bahnhöfe und andere bislang als „öffentlich“ gekannte Orte.

Auch eine andere Art der Ausdehnung privater Aktivitäten auf Kosten des öffentlich zugänglichen Raumes ist zu beobachten. So gibt es in vielen Fußgängerzonen Ausdehnungen privater Geschäfte in den öffentlichen Bereich hinein, z. B. Straßencafés mit den dort geltenden privaten Umgangsformen.⁵⁷ Dies bringt einen Ausschluss gewisser Nutzer des öffentlichen Raumes mit sich. Dazu gehören nicht nur „unerwünschte“ Personen wie Obdachlose oder Betrunkene, sondern teilweise auch gewisse Gesellschaftsschichten oder Leute, die den erwünschten Verhaltens- oder Dresscode nicht erfüllen.

Ein Verlust des öffentlichen Raums hat konkrete gesellschaftliche und politische Auswirkungen. Die oben beschriebene Typologie zeigt eine Abstufung vom aktiven zum passiven sozialen Handeln. Im öffentlichen Aktionsraum handelt die Gemeinschaft aktiv und kreativ. Im schein-öffentlichen Privatraum wird Öffentlichkeit nur noch simuliert, man könnte sagen, die Wahrnehmung der Menschen wird getäuscht, der Raum dient einem fremdbestimmten kapitalinteressengeleiteten Zweck.

Wenn die Trennung von privatem und öffentlichem Raum nicht mehr deutlich ist, geht das Bewusstsein für das Private und das Öffentliche verloren. Der tatsächlich öffentliche „Rest-Raum“ ist jener Raum, der privatwirtschaftlich nicht verwertbar ist. So ergibt sich eine neue Zweiteilung in den vernachlässigten, „gefährlichen“ öffentlichen Raum und den scheinöffentlichen, durch Sicherheitsdienste und elektronische Überwachung kontrollierten Privatraum für eine exklusive Öffentlichkeit.

Derartige Szenarien findet man vor allem in Nord-, Mittel- und Südamerika sowie in Südafrika in sogenannten „gated communities“, abgegrenzte Wohngebiete

„Der öffentliche Raum ist offen und wird begrenzt von dessen Gegensatz, dem nicht allgemein zugänglichen Bereich.“

(Brendgens 2005)

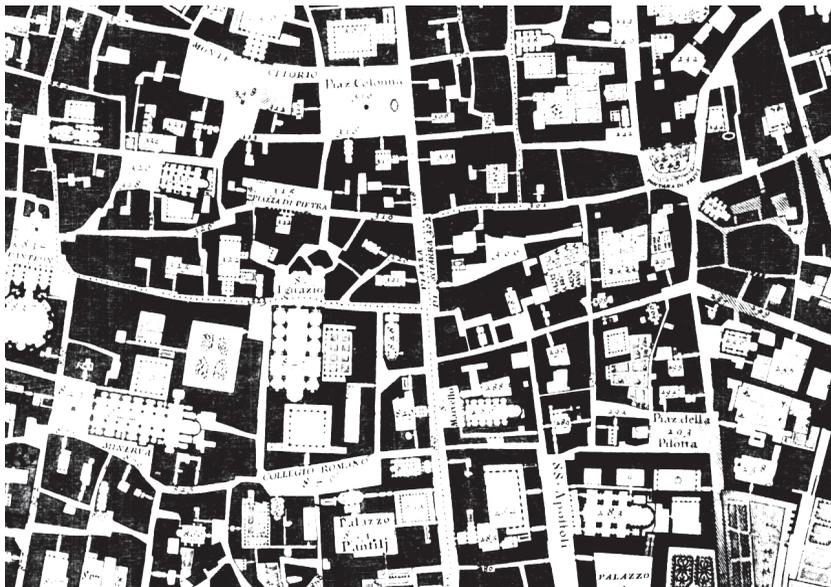
57 Vgl. Herlyn in Selle 2003, 123.

für die Ober- und Mittelschicht mit kontrolliertem Zugang (technische Überwachungsmittel und private Sicherheitsdienste, die Besucher einer Ausweiskontrolle unterziehen sowie einen Kontrollanruf bei der zu besuchenden Familie tätigen) und reglementierter Nutzung. Die räumliche Außengrenze des Privaten wird über die Wohnung und die Grundstücksgrenze hinaus vorverlegt in den halb öffentlichen und öffentlichen Raum von Nachbarschaft und Wohnquartier. Trotz Forderungen der Politik nach stärkerer sozialer Integration anstelle von Segregation reißt die Nachfrage nach solchen geschlossenen Wohngebieten nicht ab.⁵⁸ Dabei ist dort die Sicherheit nicht größer, sondern eher geringer aufgrund der monofunktionalen Nutzung und der deshalb fehlenden „Augen auf der Straße“.

Das Thema der Privatisierung von Funktionen des öffentlichen Raums ist jedoch schon viel älter. Um 1900 beginnt mit den Passagen und Kaufhäusern die Überdachung von Straße und Marktplätzen, wodurch sie abschließbar gemacht und unter privates Hausrecht gestellt werden. Diese Einhausung von Stadt dient auch der Kontrolle der Kunden. Der Wechsel der Angebote wird zu exakter Kalkulation, um Bewegungen, Wahrnehmungen und Verweildauer der Kunden lenken zu können. Die soziale Zusammensetzung der Kundschaft versucht man durch das Angebotssortiment, das Image, ästhetische Gestaltung, aber auch private Sicherheitsdienste zu lenken.

Gesetzgebung öffentlicher Raum

Es gibt rechtlich keinen präzisen Raumbegriff, u.a. da dies historisch belastet ist (in der NS-Zeit bezeichnete er den Lebensraum für das deutsche Volk). Es existieren jedoch bereichsspezifisch unterschiedliche, pragmatische Raumbegriffe, so beim Völkerrecht, dem räumlichen Geltungsbereich von Gesetzen, dem Sach- und Grundbuchsrecht und dem Raumordnungsrecht.⁵⁹



Gianbattista Nolli: Nuova Topografia di Roma, 1748 Rom, <http://cityeu.wordpress.com/category/maps/>

Gianbattista Nolli kartierte 1748 Rom („Nuova Topografia di Roma“) und ließ in seiner Darstellung alle Flächen weiß, die allen Menschen zugänglich und nicht durch Mauern abgesperrt waren. Dazu gehören auch die meisten Innenhöfe, Passagen und öffentliche Gebäude.

⁵⁸ Vgl. Siebel in Selle 2003, 115f.

⁵⁹ Vgl. Fuchs 2012.

Die Unterscheidung von Räumen beschränkt sich heute jedoch nicht nur auf die zwei Arten „öffentlich“ und „privat“. Man kann vielmehr vier Arten von Räumen unterscheiden:

- **Privater Raum** ist nicht für die Allgemeinheit zugänglich, in privatem Eigentum (vgl. §354 ABGB: „Als ein Recht betrachtet, ist Eigentum das Befugniß, mit der Substanz und den Nutzungen einer Sache nach Willkühr zu schalten, und jeden Andern davon auszuschließen.“)
- **Halböffentlicher Raum** ist Raum im Privateigentum, der für den allgemeinen Verkehr geöffnet ist.
- [**Halböffentlicher Raum, öffentlich-rechtlich überlagert** ist ein halböffentlicher Raum, der öffentlich-rechtliche Verkehrsfunktion erfüllt.⁶⁰]
- **Öffentlicher Raum** bezeichnet einen Raum, der unabhängig von den Eigentumsverhältnissen öffentlich-rechtlich dem Gemeingebrauch gewidmet ist.

Der Begriff Gemeingebrauch bezeichnet Öffentliches Nutzungsrecht, ein rechtstechnisches Instrument zur Gewährleistung von Öffentlichkeit, das Eigentümern Grenzen setzt, mit ihrem Raum willkürlich zu verfahren. Es sichert vielmehr allen unter den gleichen Bedingungen ohne behördliche Bewilligung und unabhängig vom Willen des Verfügungsberechtigten eine widmungskonforme Benützung, so können Privatstraßen bei offensichtlicher Notwendigkeit zu öffentlichen erklärt werden. D.h. wer im Rahmen des Gemeingebrauchs handelt, muss von Eigentümern oder Besitzern keine Zustimmung dazu einholen. Die Definition des Gemeingebrauchs kommt dabei einem generell umschriebenen Berechtigtenkreis zugute (z.B. allen Autofahrern). Eine Widmung zum Gemeingebrauch kann sich ergeben aus: Gesetz, Verordnung, Bescheid oder (stillschweigendem) Willen von Eigentümern (z.B. „öffentliche Privatstraßen“). Der Gemeingebrauch kann auch wieder beseitigt werden, wenn die Verkehrsbedeutung aufgehoben wird, z.B. durch eine neue Straße.

Gehsteigrecht

Bürgersteige stellen Raum im Gemeingebrauch dar, private Securities haben daher nicht das Recht, jemanden von dort zu vertreiben, sehr wohl jedoch in halböffentlichen Räumen. Viele halböffentliche Räume werden nicht als solche erkannt, weil sie scheinbar öffentlich sind. Ein Beispiel ist das täglich von vielen Menschen als Aufenthalts- und Transitraum genutzte Museumsquartier in Wien. Wer dort Flyer verteilen oder spontane Demos abhalten möchte, ruft sofort Sicherheitskräfte auf den Plan. Auch Leute, die im Rahmen von „Permanent Breakfast“⁶¹ im MQ frühstücken wollten, wurden aufgefordert Tisch und Stühle wieder abzubauen. Dasselbe Schicksal ereilte Frühstückende, die es sich auf dem Territorium der ÖBB gemütlich machen wollten.

Laut dem Steiermärkischen Landesstraßengesetz gelten neben den unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen, wie Fahrbahnen, Gehsteige, Gehwege, Radwege, Radfahrstreifen, Geh und Radwege, Parkflächen, Abstellflächen, Haltestellenbuchten, Bankette als Bestandteile der öffentlichen Straßen.⁶² Dabei ist es laut §78 der Straßenverkehrsordnung auf Gehsteigen und Gehwegen in Ortsgebieten u.a. verboten, Gegenstände zu tragen, die andere Straßenbenützer gefährden könnten und den Fußgängerverkehr durch unbegründetes Stehenbleiben aufzuhalten. Letzteres wird v.a. gegen soziale Randgruppen wie Obdachlose oder Bettler angewendet.

60 Im Unterschied zu „reinen“ halböffentlichen Räumen kann der Berechtigte aber nicht einfach willkürlich andere von der Nutzung ausschließen: er muss bestimmte Nutzungen zulassen, da diese Räume öffentlich-rechtliche Verkehrsfunktionen erfüllen. (z.B. im Eigentum von privaten Betreibergesellschaften stehende Bahnhöfe, private Ladenpassagen, in denen staatliche Infrastruktureinrichtungen wie Behörden, angesiedelt sind, Postämter, Apotheken, Beratungsstellen etc.)

61 Siehe Kapitel Aktionismus, S.49.

62 Vgl. Stmk. LStG § 2 (2).

Neben dieser gesetzlichen ist eine informelle Verdrängung bestimmter Bevölkerungsgruppen aus dem urbanen, städtischen Straßenraum zu erkennen. Denn nicht nur das Stehenbleiben auf Gehsteigen, auch das Sitzen oder Liegen auf Bänken sorgt bei Geschäftstreibenden und Politikern für Unmut. Als Ergebnis werden in manchen öffentlichen Räumen, wie etwa in Geschäftsstraßen, keine Bänke mehr aufgestellt, die Obdachlosen als Aufenthaltsort oder Schlafplatz dienen und so das Stadtbild verschandeln könnten. Bei Bänken verhindern manchmal auch Armlehnen ein bequemes Ausstrecken, z.B. im Grazer Bahnhof.

Rechtsbeispiele bei Aneignung des öffentlichen Raumes

Fällt eine Aktion unter das Versammlungsgesetz, ist sie verfassungsrechtlich geschützt und es können keine Strafen wegen untergeordneter Gesetze wie der StVO oder wegen „Störung öffentlicher Ordnung“ geltend gemacht werden.⁶³ Wer eine Versammlung im öffentlichen Raum veranstalten will, muss dies mindestens 24 Stunden vor deren Abhaltung unter Angabe des Zweckes, des Ortes und der Zeit der Behörde schriftlich anmelden.⁶⁴

Auch spontane Demonstrationen sind durch das Versammlungsrecht gedeckt. Die Polizei darf eine spontane Demo nur auflösen, wenn sie die öffentliche Ordnung und Sicherheit gefährdet sieht⁶⁵ – i.d.R. bei Behinderung des (Auto)Verkehrs und/oder Lärmbelästigung. Sobald eine Versammlung für aufgelöst erklärt ist, sind alle teilnehmenden Personen verpflichtet auseinanderzugehen.⁶⁶

Entgegen der häufigen landläufigen Meinung, sind viele Aktionen im öffentlichen Raum unbedenklich. Bei Guerrilla Gardening Aktionen z.B. gibt es meistens keine rechtlichen Probleme, zumindest sind bisher keine rechtlichen Schritte bekannt. Ein Beet auf Privatgrund kann jedoch jederzeit von dessen Eigentümer zerstört werden.⁶⁷ Pirateriekinos wiederum bespielt als selbst organisiertes Freiluftkino urbane Plätze. Diese Art, den öffentlichen Raum zu nutzen, ist nicht illegal, sofern sie nicht auf fremden Privatgrund stattfindet. Zu Problemen kann es höchstens wegen etwaiger Lärmbelästigung in der Nachbarschaft kommen.⁶⁸



Guerrilla Gardening, by erdcharta.de

63 Vgl. *dérive* 2012, 14f.

64 Vgl. VersG, §2.

65 Vgl. VersG §17.

66 Vgl. VersG, §14.

67 Vgl. *dérive* 2012, 39.

68 Vgl. *ebda.*, 43.

Rechtliche Probleme gibt es vor allem bei Maßnahmen, die einen Ort dauerhaft verändern, wie z.B. Graffiti, oder die Privatbesitz angreifen, wie z.B. Hausbesetzungen, aber auch nur temporäres Eindringen in Privatgrundstücke.

Konstruktion öffentlichen Raumes durch Stadtplanung

Stadtplanung, Stadtgestaltung und Städtebau definieren den öffentlichen Raum und seine Nutzungsmöglichkeiten. Die Beeinflussung der tatsächlichen späteren Nutzungen dadurch ist jedoch sehr begrenzt, wobei gute Gestaltung eine vielfältige Nutzung fördert.

Von den 20er bis in die 60er Jahre des 20. Jahrhunderts hatten Stadtplaner vielfach die Vorstellung, sie könnten mit dem Raum auch soziale Entwicklungen der Gesellschaft strukturieren. Aber Stadtplanung kann nicht gesellschaftliche Entwicklungen vorantreiben; menschliches Verhalten folgt nur wenig städtebaulichen, architektonischen Vorgaben. Eher beschließen Betroffene, die sich in ihrer Umgebung nicht wohlfühlen, umzuziehen. „Es wäre deshalb vermessen zu glauben, Stadtplaner hätten eine direkt gestaltende Kraft in die Entwicklung der sozialen und kulturellen Schichten unserer Gesellschaft hinein.“⁶⁹

Bei den großen Stadterweiterungen der Gründerzeit wird der Städtebau beinahe ausschließlich über Fluchtlinienpläne festgelegt, die den öffentlichen Raum definieren, auf dessen Gestaltung großen Wert gelegt wird. Das Zusammenspiel des Straßenraums mit Plätzen und öffentlichen Einrichtungen, ringförmigen Alleen, Sternplätzen und Grünanlagen überzeugt die Nutzer bis heute. Selbst die Entwicklung des damals noch nicht absehbaren Verkehrs konnte ihm kaum etwas anhaben.

Die großzügige Bemessung des öffentlichen Raums geht in der Moderne der 20er Jahre des 20. Jahrhunderts verloren. Die Idee der Gartenstadt und die darauf folgende Reformbewegung des neuen Städtebaus unterscheidet immer weniger zwischen Städtebau und Architektur und rücken die Baukörper in den Mittelpunkt. Außerdem nimmt die Familie, die zunehmend das abgeschlossene, gesunde Wohnen mit dazugehörigem Garten bevorzugt, eine dominante Stellung in der Stadtplanung ein. Durchstrukturierte und vielfältig nutzbare öffentliche Räume treten immer mehr in den Hintergrund. Als Folge entstehen kaum noch großzügige öffentliche Räume und das städtische Leben wird in gemeinschaftliche oder private Räume gedrängt. Die neuen Wohnquartiere heißen „Siedlungen“ und gelten als Stadtstrukturen der Zukunft. Qualitativ wertvolle Beispiele städtebaulicher Dichte und Stadtstrukturen der auslaufenden Gründerzeit stoßen auf Ablehnung.⁷⁰

Ansätze zur Revitalisierung öffentlicher Räume

Die Liste der Probleme des öffentlichen Raumes wird immer länger: Verfall der kommunalen Öffentlichkeit, Wandel von Kommunikation und Kultur durch Mediatisierung, Verlust der Vielfalt durch Funktionstrennung, soziale Entmischung, Fragmentierung öffentlicher Räume, Privatisierung öffentlicher Räume, Individualisierung und Öffentlichkeitsverlust...

Thomas Sieverts stellt drei Forderungen zur Erhaltung und Wiederentdeckung des öffentlichen Raumes:

1. Der öffentliche Raum muss als allgemein öffentlich für alle sozialen Gruppen zugänglich erhalten bleiben. „Allen Versuche, z.B. des Einzelhandels oder auch von konservativen Stadtregierungen, den öffentlichen Raum als „gute Stube“,

69 Wentz in Selle 2003, 247.

70 Vgl. Wentz in Selle 2003, 247f.

als „Schaufenster der Stadt“, von sozialen Konflikten freizuhalten, an diesen Versuchen muß [!] politisch widerstanden werden!“⁷¹

2. Das Auto muss, wo auch immer es möglich ist, als einer der mächtigsten Zerstörer des öffentlichen Raums zurückgedrängt werden, um den Menschen mehr Raum zur Verfügung zu stellen. Fast jede Verbesserung des öffentlichen Raums bedeutet deswegen auch fast immer eine kritische Auseinandersetzung mit der Rolle des Autos in unserer Gesellschaft.
3. Den öffentlichen Raum als historisches Erbe aus einer anderen Epoche der europäischen Stadt gilt es zu erhalten und zu schützen.⁷²

Ulfert Herlyn erörtert folgende Ansätze zur Revitalisierung öffentlicher Räume:⁷³

1) Ermöglichung von Begegnungen:

Passive Kontakte könnten durch ein Wegesystem optimiert werden, das allen Bewohnern für nahezu alle Lebensfunktionen dient. Ein Fehlen von Begegnungsmöglichkeiten verhindert die „nachbarschaftliche Vergesellschaftung“.

2) Kontrolle und Sicherung der öffentlichen Räume:

Trotz des beobachtbaren Rückganges der informellen sozialen Kontrolle des öffentlichen Verhaltens durch Nutzer bzw. Bewohner auf Straßen oder auch in öffentlichen Verkehrsmitteln sollte dennoch versucht werden alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die noch vorhandenen informellen sozialen Kontrollpotenziale – auch in Form funktionierender Nachbarschaften – zu aktivieren. Zudem müsste dafür gesorgt sein, dass die Räume zu verschiedenen Tageszeiten belebt und gut einsehbar sind, um „graue Zonen“ (nach Jane Jacobs) zu vermeiden, die Gruppen mit abweichendem Verhalten anziehen, was in der Regel dazu führt, dass diese Orte von der Mehrheit der Bevölkerung noch mehr gemieden werden.

3) Förderung der öffentlichen Stadtteilkultur:

Die in einigen Stadtteilen existierende „Stadtteilkultur“ könnte zur Konfliktregulierung beitragen, besonders aber zur Aktivierung der Öffentlichkeit und Attraktivierung durch künstlerische Aktivitäten und Feste. Die Ereignisse dürften nichts kosten und müssten allen offenstehen. Das schließt nicht aus, dass man ganz gezielt gewisse Gruppen anspricht bzw. ihnen Gelegenheit gibt, sich anderen Bewohnern vorzustellen, z.B. Ausländergruppen.

4) Schaffung von ästhetischer Akzeptanz:

Schon vor über 100 Jahren hat der Stadtplaner Camillo Sitte in seinem Buch „Städtebau nach künstlerischen Grundsätzen“ festgehalten, dass die Bewohner sich nur dann für etwas engagieren, wenn bei ihnen eine ‚emotional-ästhetische Bindung‘ ausgelöst wird.

„Der öffentliche Raum unserer historischen Altstädte ist ja weit mehr als ein Vorfeld für ein romantisches Stadtbild. Er ist ein unschätzbarer, weil nach einer Zerstörung niemals wieder reproduzierbarer Speicher von in jahrhundertelanger Entwicklung in Versuch und Irrtum gewonnenen Erfahrungen in der Behausung von unterschiedlichsten Gruppen von Menschen und wirtschaftlichen Aktivitäten unter den Bedingungen äußerster räumlicher Beengtheit. Die in diesem Prozeß [!] entstandenen öffentlichen Räume, die sich unter schwierigsten sozialen und ökonomischen Bedingungen bewährt haben, bilden heute in ihrer strukturellen Komplexität und ihrem Gestaltreichtum die idealen Bühnen für vielerlei, insbesondere kulturelle, Aktivitäten.“

(Sieverts in Selle 2003, 242)

Exkurs Raumsoziologie

Martina Löw versteht soziale Prozesse als elementaren Teil der Raumbildung. In sozialen Prozessen entstehen Räume durch die Verbindung von materiellen und symbolisch besetzten Objekten. Ihre These bezüglich der Entstehung von Räumen besagt, dass Raum eine relationale (An)Ordnung von Lebewesen und sozialen Gütern ist. Raum wird durch zwei analytisch zu unterscheidende Prozesse, das Spacing und die Syntheseleistung, konstituiert. Letztere ermöglicht es,

71 Sieverts in Selle 2003, 242.

72 Jedoch sieht Sieverts eine Fixierung auf die alte Stadt problematisch. Der alte Stadtkern sei zwar ein besonderer, weil nicht reproduzierbarer, aber im Prinzip gleichberechtigter Stadtteil unter den anderen Stadtteilen. (vgl. Sieverts in Selle 2003, 243)

73 Vgl. Herlyn in Selle 2003, 124ff.

Ensembles von Gütern und Menschen zu einem Element zusammenzufassen.⁷⁴

Als materielle soziale Güter gelten Objekte wie Sessel, Bänke oder Gebäude. Symbolische soziale Güter können Gedichte, Sagen aber auch Regeln und Werte sein. Oft sind diese zwei Güter eng miteinander verbunden. Ein Verkehrsschild z.B. steht als materielles soziales Gut neben der Straße und hat gleichzeitig eine symbolische Aussage.

Mit Spacing bezeichnet Löw das Platzieren von sozialen Gütern an Orten, z.B. wenn Menschen einen Sessel aufstellen, ihre Meinung gegenüber anderen äußern oder andere temporäre Nutzungen. Spacing ist „ein Positionieren in Relation zu anderen Platzierungen“⁷⁵. Mit der Bewegung bzw. Veränderung dieser sozialen Güter verändert sich auch deren (An)Ordnung – die Raumkonstitution steht somit in direktem Zusammenhang mit dem Faktor Zeit.

Neben dem Spacing gibt es die Syntheseleistung, die die Entstehung von Raum beeinflusst. „[...] über Wahrnehmungs-, Vorstellungs- oder Erinnerungsprozesse werden Güter und Menschen zu Räumen zusammengefaßt[!].“⁷⁶ So kann ein Raum aus einer Straße, den angrenzenden Hausfassaden und Geschäften, Sitzbänken an Hausmauern inklusive der sich dort aufhaltenden Menschen bestehen. Er ergibt sich aus den einzelnen Elementen und ihrer Anordnung. Da diese Anordnung auf jeden Menschen einen anderen Eindruck macht, ist die Raumwahrnehmung als vollkommen subjektiv anzusehen. An einem Ort können zeitgleich verschiedene Räume entstehen – abhängig vom Blickwinkel des Betrachters und dessen Bezug zum Ort.

„Eben darin liegt die soziologische Bedeutung des Raumes begründet, dass er nicht existiert außer in unserer Wahrnehmung und dass diese Wahrnehmung immer und unausweichlich durch soziale Bezüge vorgeformt und vermittelt stattfindet.“⁷⁷

Menschen spielen bei der Entstehung von Raum somit in mehrfacher Hinsicht eine wesentliche Rolle – einerseits als Akteure, die soziale Güter platzieren und verknüpfen, andererseits als „Bausteine“ und letztendlich als Betrachter, als die sie Raum für sich definieren.

Exkurs Identität

Identität definiert sich durch ein Wechselspiel von „Dazugehören“ und „Abgrenzen“.⁷⁸ Ausschlaggebende Faktoren sind dabei Kultur, ethnische Zugehörigkeit, Religion, Geschlecht, Status, politische Einstellung sowie die persönliche wirtschaftliche Situation. Man spricht von individueller Identität im Gegensatz zu kollektiver Identität sowie von lokaler Identität und dem Überlokalem.

Lokale Identitäten sind regional verortet, werden aber von überlokalen Kräften wie Globalisierungsprozessen und überregionaler Vernetzung beeinflusst. Dabei werden verschiedene Arten der kollektiven, also der kulturellen, der sozialen oder religiösen, Identität mit lokalen und überlokalen Kräften in Beziehung gesetzt und die daraus entstehenden Zwänge und Spielräume ermittelt.⁷⁹

Individuelle Identität bezeichnet die Identität einer Person, laut Hans-Peter Frey ein selbstreflexiver Prozess des Individuums, in dem situative Erfahrungen und über längere Zeit gefestigte Ansichten überlagert werden. Nach Georg Herbert Mead entwickelt sich Identität jedoch erst durch gesellschaftliche Interaktion und (sprachliche) Kommunikation. Grundsätzlich verkörpert ein Individuum

74 Vgl. Löw 2001, 160.

75 Ebda., 159.

76 Ebda., 159.

77 Bernd Hamm, zit. n. Grossauer, 31.

78 Vgl. Rieger-Jandl 2009, 38.

79 Vgl. ebda., 25ff.

stets mehrere sich überschneidende Identitäten, beispielsweise die Identität als Frau, als Deutsche, als Studentin, als Einzelkind etc.

Die Identität einer Gesellschaft setzt sich aus einer kollektiven Identität und einer kulturellen Identität zusammen. Die kollektive Identität beruht laut Klaus Eder auf einer wechselseitigen Anerkennung von Individuen. Lange Zeit gründete sie auf gemeinsamer Herkunft, Tradition und Vergangenheit und wurde von Hitler und Stalin zur Perversion geführt, weshalb es heute nicht mehr zulässig ist, von der Identität eines Volkes zu sprechen. Die kulturelle Identität bedeutet das Zugehörigkeitsgefühl zu einem bestimmten „Kulturkreis“, der sich durch gemeinsame kulturelle Merkmale, wie Schrift, Sprache, Religion, politisches System etc., definiert.⁸⁰

Heutzutage kann man eine steigende Bewertung der individuellen Identität beobachten, man könnte auch sagen, es herrscht eine „Krise der kollektiven Identität“. Vor allem junge Menschen sind darauf fixiert, ihren Lebenslauf zu optimieren und gleichzeitig allgemein gültigen Anforderungen gerecht zu werden: Studium, Arbeit, Freunde, Familie, Sport- und Freizeitaktivitäten, sprachliche Weiterbildung, Reisen etc. sollen in einem 24h-Tag Platz finden und auch noch Spaß machen und ein Persönlichkeitsprofil modellieren. Übermäßige Individualisierung ist auch ein Charakteristikum von Marc Augés Begriff der „Übermordene“. Durch fehlende lokal verortete Regelungen ist jeder viel intensiver damit beschäftigt, sich mit der eigenen Sicht der Geschichte und der Welt auseinanderzusetzen und sich dadurch selbst zu definieren.⁸¹

80 Vgl. Rieger-Jandl 2009, 34ff.

81 Vgl. ebda., 46

Aktionismus / Interventionen

In Europa sowie international gibt es inzwischen organisierten Aktionismus, der sich gegen die Monofunktionalität des öffentlichen Raumes wehrt. Auf den folgenden Seiten möchte ich ein paar ausgewählte Projekte vorstellen.

Permanent Breakfast

„'Permanent Breakfast'¹ ist ein Spiel, ein Kunstprojekt, Kunst im öffentlichen Raum, public art, aber auch Stadtplanung oder ein Sozialprojekt oder Werkzeug, um die Qualität öffentlicher Räume zu überprüfen oder, noch einmal anders ausgedrückt, um sich des Charakters der Öffentlichkeit in einem bestimmten Raum zu versichern.“²

Am Morgen des 1. Mai 1996 beginnt eine Künstlergruppe um Friedemann Derschmidt, öffentliche Räume zu befrühstücken – eine individuelle Inszenierung in der Öffentlichkeit. Die Grundidee ist einfach: Eine Person lädt vier weitere Personen zum Frühstück im öffentlichen Raum, das auch formal als solches erkennbar ist (Tisch, Stühle etc.). Die geladenen Personen verpflichten sich, möglichst bald ebenfalls ein weiteres öffentliches Frühstück abzuhalten, dessen Gäste wiederum zum öffentlichen Frühstück laden usw. Jeder Teilnehmer wird also einmal eingeladen und lädt einmal ein und übernimmt damit auch Kosten und Organisation eines Frühstücks. Bei einem Frühstück mit fünf Personen käme man somit bereits am 10. Tag auf 1,6 Mio. Frühstückende! Die Frühstückenden laden zudem Passanten an ihren Tisch und machen sie mit den Spielregeln vertraut.

Das Projekt möchte auf die Privatisierung öffentlicher Räume – und die damit einhergehenden Veränderungen die Benutzbarkeit betreffend – aufmerksam machen, da die gängige Erlaubniskultur, also die Annahme, nur was explizit erlaubt sei, sei nicht verboten, die Grenzen der eigenen Möglichkeiten meist wesentlich enger als notwendig zieht, schon allein, um Konflikte vorzubeugen. "Diese Zurückhaltung gegenüber nicht explizit erlaubten, nicht vorformulierten Verhaltensweisen und gegenüber nicht oder noch nicht etablierten Modellen ist kulturell tief verankert.“³

Derschmidt berichtet, dass in der Regel die Reaktionen auf das öffentliche Frühstück positiv sind. Die Passanten und Passantinnen sind oft bereit, sich an den Tisch zu setzen, Kaffee zu trinken und zu plaudern – ältere Menschen, bei denen

Permanent Breakfast in der Wiener U-Bahn, by Leo Sauer mann
Permanent Breakfast am öffentlichen Strand in Beirut, by Dima Boulad,
<http://www.p-breakfast.net/>



1 <http://www.permanentbreakfast.org/> bzw. <http://www.p-breakfast.net/>

2 Hofbauer/Derschmidt in Haydn/Temel 2006, 111.

3 Ebda., 112f.

Permanent Breakfast beim Lendwirbel
2012, by Jakob Isselstein



man auf den ersten Blick solchem Verhalten widersprechende Ordnungsvorstellungen vermuten könnte. Viele von ihnen eignen sich wahrscheinlich zum ersten Mal öffentlichen Raum für eigene Bedürfnisse an. Dabei wird die Akzeptanz durch die Tatsache gefördert, dass Frühstück eine harmlose Tätigkeit ist. Dabei kann man ein öffentliches Frühstück in entferntem Sinne als politische Kundgebung betrachten, ist es doch eine Versammlung zum Zweck der Debatte und des Meinungsaustausches. Die rechtliche Absicherung, derartige Versammlungen – auch ohne Anmeldung – abhalten zu dürfen, ist in deutschen und österreichischen Gesetzen bzw. von den jeweiligen Verfassungsgerichten garantiert. Das bedeutet, dass das Recht, auf öffentlichen Plätzen zu frühstücken, sich letztlich vom Versammlungs- und Demonstrationsrecht herleitet, bzw. vom Recht der freien Meinungsäußerung.⁴

Tatsächlich wird das öffentliche Frühstück mehr und mehr Kult; immer öfter versammeln sich Menschen auf Plätzen, in Parks, leeren Springbrunnen, in freien Parklücken oder am Strand um einen Frühstückstisch. Die Liste der Beweisfotos reicht von Prag über Melbourne bis nach Tokio.⁵

Inzwischen werden die Regeln nicht mehr ganz so streng gesehen und so manches Frühstück entwickelt sich zu einem städtischen Großevent wie z.B. beim Lendwirbel 2012. Hier gibt es nicht mehr eine Person, die einlädt und die anderen mit Essen und Trinken versorgt, sondern es wird eine allgemeine öffentliche Einladung ausgesprochen, ohne zu wissen, wie viele Menschen tatsächlich kommen werden, und jeder bringt etwas zum Frühstück mit.

Gehsteig Guerrilleros

Die „Gehsteig-Guerrilleros“⁶ setzen sich seit 2007 für die Nutzung des Gehsteigs als urbaner Freiraum für Erholung und Kommunikation ein. Begonnen hat alles damit, dass die angehenden Architekten im Sommer bei schönem Wetter vor ihrem Büro im 4. Wiener Gemeindebezirk frühstücken wollten. Ein Tisch und ein paar Sessel funktionierten einen Teil des Gehsteigs zum Kaffeetratschek um. Nach der positiven Reaktion von Passanten und Bezirkspolitikern, wird das Geh-

4 Vgl. Hofbauer/Derschmidt in Haydn/Temel 2006, 112.

5 Vgl. http://www.permanentbreakfast.org/?page_id=35&lang=de

6 <http://www.gehsteigguerrilleros.net>



Gehsteig Guerrilleros vor ihrem Büro,
by Gehsteig Guerrilleros

steigfrühstück zur Dauereinrichtung – bis ein Nachbar mit Anzeige droht. Um den gerade eroberten Gehsteig und ihr Bürolokal nicht zu verlieren, stellen die Gehsteig-Guerrilleros einen Gebrauchsantrag bei der MA 46. Sechs verschiedene Parteien, darunter auch die Polizei und das Marktamt, kommen zur Anhörung. Nach Lokalaugenscheinen und Begehungen wird das Genehmigungsverfahren positiv beschieden. Da die vorgeschriebenen 2m Gehsteig für Fußgänger und Kinderwagen frei bleiben müssen, haben die Guerrilleros jetzt die Berechtigung einen 3m langen und 50cm breiten Streifen auf dem Gehsteig – das entspricht einem Sessel an jeder Tischbreite – zu nutzen. Diese Regelung gilt allerdings nur von März bis November, zudem muss eine Gebrauchsabgabe von 150 Euro (für zwei Saisonen) bezahlt werden.

Mit ihrem Einsatz für den multifunktional genutzten Gehsteig bekannt geworden widmen sich die Guerrilleros inzwischen anderen Projekten. Auch für alle weiteren Aktionen abseits des Gehsteigs suchen sie Brachen oder versteckte Orte auf. Die Interventionen basieren stets auf Interaktion und verändern meist nur flüchtig den gewohnten baulichen Kontext der Stadt. Ziel ist, Situationen zu erzeugen, die dazu auffordern, sich mit der eigenen Verantwortung in seiner städtischen Umgebung zu positionieren.⁷

Rebar

„Rebar“⁸, gegründet 2004, mit Sitz in San Francisco, ist ein interdisziplinäre Künstlergruppe, die sich mit Kunst, Design und Ökologie beschäftigt und deren Ziel es ist, Objekte, Räume und Ideen zu kreieren, die die Menschen inspirieren ihre Umwelt und ihren eigenen Platz darin zu überdenken. Die breite Palette von Projekten reicht von großen und kleinen, Stadt- und Regionalplanungen bis hin zu handgroßen Design-Objekten. Rebar hat bereits Projekte für Veranstaltungen und Institutionen auf der ganzen Welt entwickelt, wie die Architektur-Biennale in Venedig, ISEA Dublin, ExperimentaDesign Amsterdam, SmartCity Paris, das Benaki Museum in Athen, Harvard GSD, U.C. Berkeley und das California College of the Arts.⁹

⁷ <http://www.gehsteigguerrilleros.net>

⁸ <http://www.rebargroup.org/>

⁹ Vgl. <http://www.rebargroup.org/studio/>



Park(ing), by Rebar,
<http://www.rebargroup.org/>

PARK(ing) (2005, San Francisco, Kalifornien, USA) ist ein Protest gegen das Sterben öffentlicher Räume, wo Menschen verweilen, entspannen oder einfach nichts tun können. Über 70 Prozent des Außenraumes von San Franciscos Innenstadt sind privaten Fahrzeugen gewidmet, nur ein kleiner Bereich ist Benutzern des öffentlichen Raumes. Wenn man einen Parkschein kauft, entspricht das der Miete eines kostbaren Innenstadt-Raumes. Was gibt es alles für Möglichkeiten, um diese Kurzzeit-Miete zu nutzen? PARK(ing) ist eine Untersuchung, wie man einem typischen Parkplatz eine neue temporäre Nutzung zukommen lassen kann, die von Menschen in ihrer Freizeit angenommen wird.

In einem Gebiet der Innenstadt von San Francisco, das an einem Mangel an öffentlichen Plätzen leidet und sich in einer geografisch glücklichen Lage befindet, so dass man zwischen 12 und 14 Uhr fast immer Sonne genießen kann, wurde eine kleine, temporäre öffentliche Parkanlage mit Bepflanzung und schattiger Sitzgelegenheit installiert – eine Verbesserung der Qualität des städtischen Lebensraums der Menschen, zumindest bis Ablauf der Parkuhr. Diese einfache zweistündige Intervention hat zu einer internationalen Veranstaltung namens Park(ing) Day geführt, im Rahmen derer die Menschen rund um den Globus die Straßen wieder für Spiel, Spaß und Erholung erlebbar machen.



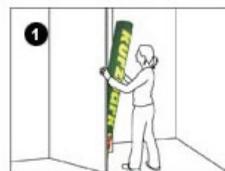
KURZPARK-Nutzungen, by KURZPARK,
<http://www.kurzpark.at>

Kurzpark

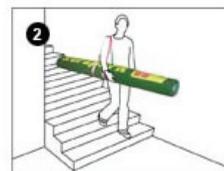
KURZPARK¹⁰ ist die österreichische Variante von PARK(ing) von Rebar – die temporäre Umnutzung einer Parklücke. Die Idee zu KURZPARK entstand 2004 im Rahmen der Diplomarbeit von Anja Aichinger und Ulrike Neureiter an der Technischen Universität Wien. Sie entwickelten ein Konzept, das die aktuelle Freiraum-Situation in den Städten auf unkomplizierte Art und Weise verbessern soll. Der KURZPARK visualisiert Alternativen für den urbanen Freiraum und ist als Strategie zur Rückeroberung des öffentlichen Raumes angelegt.

Die Straße bzw. die Parkfläche soll als naheliegender urbaner Freiraum begriffen werden, um diesen Bewegungsspielraum mit Hilfe von KURZPARK sicht- und nutzbar zu machen. Grundlegend dafür ist § 1 (1) der Österreichischen Straßenverkehrsordnung: „Dieses Bundesgesetz gilt für Straßen mit öffentlichem Verkehr. Als solche gelten Straßen, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden können.“

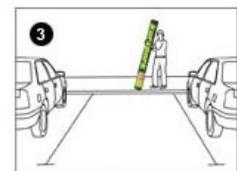
Daraus schließen Aichinger und Neureiter, dass jeder – auch Personen, die kein Auto besitzen – mit Kauf eines Parkscheins das Recht auf Nutzung eines Park-



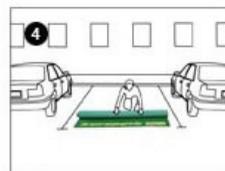
1 Kurzpark nehmen.



2 Ab ins Freie!



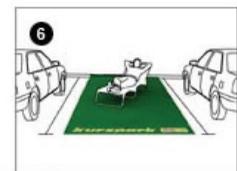
3 Parkplatz suchen.



4 Kurzpark ausrollen.



5 Parkschein ausfüllen.



6 Parken und geniessen.

KURZPARK, by KURZPARK,
<http://www.kurzpark.at>

platzes in einer Kurzparkzone erwerben. Sie haben ein Objekt namens KURZ-PARK entwickelt, eine grüne Matte in Parkplatzgröße, die eine grüne Oase in der Kurzparkzone vor der Haustür schaffen soll und individuell genutzt werden kann.

Das Objekt visualisiert den Anspruch aller Stadtbewohner auf öffentlichen Raum, insbesondere jener, die kein Auto besitzen, und dient als Symbol für das Bedürfnis nach wohnungsnahem Freiraum.

Vorstadtgarten Südtirolerplatz, Graz

Von 24.7. bis 28.9.2012 verwandelten Blumencontainer mit Pflanzen und Kräutern sowie nette Sitzgelegenheiten den Südtiroler Platz in Graz in einen „Vorstadtgarten“ (der Name bezieht sich auf die Grazer Stadtgeschichte, als das rechte Murufer die „Vorstadt“ war), um den Südtirolerplatz während der Bauarbeiten in der angrenzenden Annenstraße zu attraktivieren. Blumenkisten und Bänke wurden aus Schaltafeln hergestellt, um einen Bezug zwischen Baustelle und Vorstadtgarten herzustellen. Die Bepflanzung der Blumenkisten geschah mit dem Künstlerinnenduo Resanita und den Anrainern vor Ort, aber auch Menschen, die nicht unmittelbar am Südtirolerplatz wohnen, konnten die Erde als privates Gemüsebeet nutzen. Zusätzlich spielte auf dem Platz auch einmal pro Woche eine Live-Band.¹¹



Vorstadtgarten Südtirolerplatz, by
Max Wegscheidler, Graz Tourismus

Vorstadtgarten Südtirolerplatz, by
Annenpost

11 Vgl. <http://www.graztourismus.at/cms/beitrag/10192274/3999134/> und <http://www.annepost.at/2012/07/12/ruhepol-in-grun-gelb/>

Guadalajara: Stadtgeschichte und Entwicklung

Facts

Hauptstadt des Bundesstaats Jalisco, der an den Pazifik grenzt

Seehöhe: 1590m

Fläche: 187,9 km², Metropolregion: 2734 km²

Einwohner: ca. 1,6 Mio. , Metropolregion: ca. 4,4 Mio.

Bevölkerungsdichte: 8.519,9 Ew./km², Metropolregion: 1.485,9 Ew./km²

Zur ZMG (Zona Metropolitana de Guadalajara) zählen folgende Stadtgemeinden:

- Guadalajara
- Zapopan
- Tlaquepaque
- Tonalá
- Juanacatlán
- El Salto
- Ixtahuacán de los Membrillos
- Tlajomulco de Zúñiga



Mexiko > Jalisco > mittel-östliche
Region > Großraum Guadalajara >
Gemeinde Guadalajara

Geschichte

Bevölkerungsentwicklung

1542	63 Einwohner
1621	Stadt zählt 200 Spanier
1630	Stadt zählt 700 Spanier, es gibt ca. 3000 Indios in Analco
1753	ca. 11.000 Einwohner
1784	22.163 Einwohner
1803	34.697 Einwohner
1813	39.624 Einwohner ¹
1842	45.544 Einwohner
1862	71.171 Einwohner
1895	83.934 Einwohner
1921	143.376 Einwohner
1940	236.557 Einwohner
1960	849.216 Einwohner
1980	2.200.139 Einwohner
2005	4.434.252 Einwohner

Stadtgründung

Das westliche zentrale Hochland Mexikos liegt außerhalb des Einflussbereichs der Maya und Azteken. Zwischen dem 14. und 16. Jahrhundert entwickelt sich eine vorkoloniale Zivilisation im Norden Michoacáns. Das Königreich Colima wird 1523 von den Spaniern erobert, die restliche Region erst durch Feldzüge unter Nuño de Guzmán unterworfen.

Die Gründung der Stadt Guadalajara erfolgt 1542 – im vierten Anlauf an ihrem heutigen Ort, nachdem die ersten Versuche an Wassermangel und Überfällen durch indigene Stämme gescheitert sind. Die Überlebenden lassen sich im Valle Atemajac neben dem Fluss San Juan de Dios nieder, der sich dort befindet, wo heute die Calzada Independencia verläuft, in der Nähe von zwei indigenen Dörfern: Mezquitán und Mexicaltzingo. Zur gleichen Zeit entsteht östlich des Flusses das Dorf Analco, dessen Bewohner Indios aus Tetlan sind.

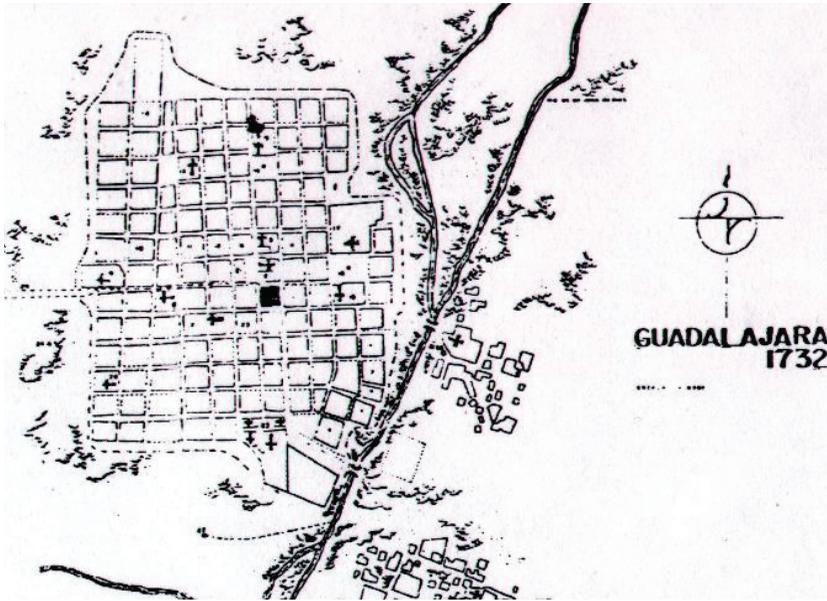
Die kleine Stadt wächst schnell, 1560 wird sie zur Hauptstadt der Provinz Nueva Galicia ernannt. Guadalajara hat sich inzwischen zu einer Stadt im Herzen einer fruchtbaren Agrarregion, eines der wichtigsten Bevölkerungszentren des kolonialen Mexikos, Ausgangspunkt für Expeditionen und Missionierungsprojekte im Westen und Norden Nueva Españas, bis hin zu den Philippinen entwickelt. 1810 bildet Miguel Hidalgo eine revolutionäre Regierung in Guadalajara, wird jedoch 1811 von den Spaniern geschlagen. Auch während des Reformkriegs (1858-1961) und der mexikanischen Revolution (1910-1929) ist Guadalajara Schauplatz schwerer Gefechte. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts löst Guadalajara Puebla als zweitgrößte Stadt Mexikos ab. Heute ist die Stadt ein wichtiges Handels-, Industrie- und Kulturzentrum sowie wichtiger Technologie- und Kommunikationsstandort.

Stadtstruktur und -planung

Der Plan aus dem Jahr 1732 ist das erste stadtgeschichtliche Dokument und zeigt die Straßen und Blöcke der Stadt. Der Plan, der die Stadt im 16. Jahrhundert zeigt, ist aus Texten und anderen Quellen rekonstruiert worden. Es gibt also ein großes kartografisches Loch von der Stadtgründung bis zum 18. Jahrhundert.²

1 Ab diesem Jahr werden auch die Bewohner von Analco, Mexicaltzingo und Mezquitán mitgezählt.

2 Vgl. López Moreno 2002, 31.



Guadalajara 1732, Archivo Historico Guadalajara

Der Osten der Stadt auf der anderen Seite des Flusses zeigt sich auf Plänen lange unverändert, während der westliche Teil kontinuierlich wächst. Zwischen 1753 und 1800 bekommt die Stadt einen schnellen und mit den vergangenen Jahrhunderten unvergleichbaren Wachstumsschub – vor allem Richtung Südosten und Südwesten, was mit dem Anstieg von Criollos und Mestizen in der Bevölkerung zu tun hat sowie der Eingemeindung der Dörfer Analco und Mexicaltzingo. Die zwei Dörfer scheinen erstmals im Plan von 1800 auf, 1793 werden sie in einem Dokument als Barrios erwähnt. Schon seit einiger Zeit funktionieren sie wie autonome urbane Elemente mit eigener kommunaler Verwaltung trotz deutlicher Abhängigkeit von der Stadt. Zählt Guadalajara 1753 noch rund 11.000 Einwohner, sind es zu Beginn des nächsten Jahrhunderts bereits über 33.000.³ Gegen Ende des 18. Jahrhunderts gibt es in Guadalajara 4.488 Häuser.⁴ Die meisten Häuser bestehen nur aus einer Erdgeschosszone, so dass die Stadt um vieles ausgedehnter erscheint, als sie eigentlich ist.⁵

Zwischen 1800 und 1825 vergrößert sich die Stadtfläche um 25%, vor allem aufgrund des Unabhängigkeitskrieges⁶, der den Handel begünstigt, sowie ein Bevölkerungsanstieg durch die Tausenden Flüchtlinge aus den ländlichen Gebieten im Osten des Landes.⁷ Zwischen Ende des 18. und Mitte des 19. Jahrhunderts verdoppelt sich die Bevölkerung beinahe.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nimmt die Stadtregierung einige Abrisse vor, die viel vom alten kolonialen Stadtbild nehmen und die Basis für sein heutiges Erscheinungsbild legen. Die Tendenz zur Horizontalität und die Weite mit niedrigen Häuserhöhen bleiben bestehen. Es gibt gerade einmal sechs Gebäude mit drei Stockwerken.⁸

Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts breitet sich Guadalajara nach Westen und Süden aus, kaum jedoch nach Osten und Norden.⁹ Gegen Ende des 19. Jahrhunderts eskaliert das soziale Ost-West-Gefälle und die Aristokratie, die seit der Kolonisierung im Zentrum wohnt, zieht an die westliche Peripherie. Dort gründet

3 Vgl. López Moreno 2002, 61ff.

4 Davon nur 248 Häuser und Hütten, die Indios gehörten.

5 Castañeda 1992, 48f.

6 Mexikanischer Unabhängigkeitskrieg 1810-1821.

7 Vgl. Lomeli Suarez 1982, 22f.

8 Vgl. ebda., 24.

9 Vgl. ebda., 24.

Facsimile de un PLANO DE LA CIUDAD DE GUADALAJARA como se hallaba en el año de 1800.

ELN31NOp



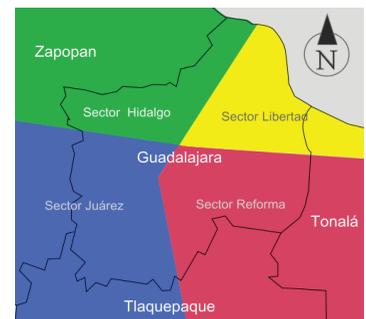
Guadalajara, 1800, Archivo Historico Guadalajara

sie „hygienische Stadtviertel“¹⁰ mit klarem europäischem Einfluss. Im Gegensatz dazu wird im Osten die Verbesserung der sanitären und urbanen Infrastruktur nicht gefördert.¹¹



1897-1910 wird der Fluss San Juan de Dios überbaut/kanalisiert. Zwei verschiedene Ausrichtungen des Straßenrasters treffen aufeinander und lassen diagonale Straßen und nicht quadratische Grundstücke entstehen: Die meisten Straßen und Blöcke des Oriente orientieren sich nicht an der Nord-Süd-Achse, sondern in einem Winkel von 14° dazu parallel zum ehemaligen Flusslauf.¹² Die weiter nördlich gelegenen Straßen und Grundstücke, die nach der Kanalisierung des Flusses entstanden sind, nehmen dagegen den Straßenverlauf des Poniente auf.

1917 wird die Stadt in vier Sektoren geteilt. Die Teilung entspricht einem gigantischen Kreuz über die gesamte Fläche der Stadt. Die vier Teile sind große geographisch ähnliche Zonen, aber sozial gesehen sehr unterschiedlich. Eine wichtige Rolle spielt die Nord-Süd-Achse, geformt durch den Río San Juan de Dios bzw. die Calzada Independencia. Im östlichen Teil befinden sich der Sector Libertad und der Sector Reforma. Beide werden von niedrigen Gesellschaftsschichten bewohnt. Die größeren Industrien siedeln sich im Süden des Sector Reforma an in der Nähe der Eisenbahngleise, um von der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit zu profitieren.¹³ Im Westen des Flusses befinden sich Sector Hidalgo und Sector Juárez, die die koloniale Stadt präsentieren. Hier wohnen die obere und mittlere Gesellschaftsschicht. So zeigt die Teilung der Stadt auf dem Papier auch die tatsächliche soziale Ungleichheit auf.¹⁴ Zwischen 1906 und 1935 verdoppelt sich die Fläche der Stadt.



Guadalajara wird 1917 in vier Sektoren geteilt, metropoliblog.com

Der Städtebau in Mexiko beginnt eigentlich erst mit der Gründung von CIAM 1928. Mexikanische Stadtplaner, die im Ausland studiert haben, tragen die Thematik ins Land.¹⁵ In der Zeitung „Gaceta Municipal“ steht in der Dezember-Ausgabe 1943 geschrieben: „Vor allem musste der willkürlichen und anarchischen Urbanisierung ein Ende gesetzt werden, woraus der Regulierungsplan entstand, der das alte Guadalajara in eine moderne Stadt transformieren wird. [...]“¹⁶

Seit einigen Jahren südamerikanisiert sich Guadalajara und zeigt eine Struktur, wie es seit den 70er Jahren in der Region üblich ist: ein alter, zentraler Stadtkern,

10 (siehe auch Colonia vs. Barrio, S.65)

11 Vgl. Manuel Sanchez 2001, 57.

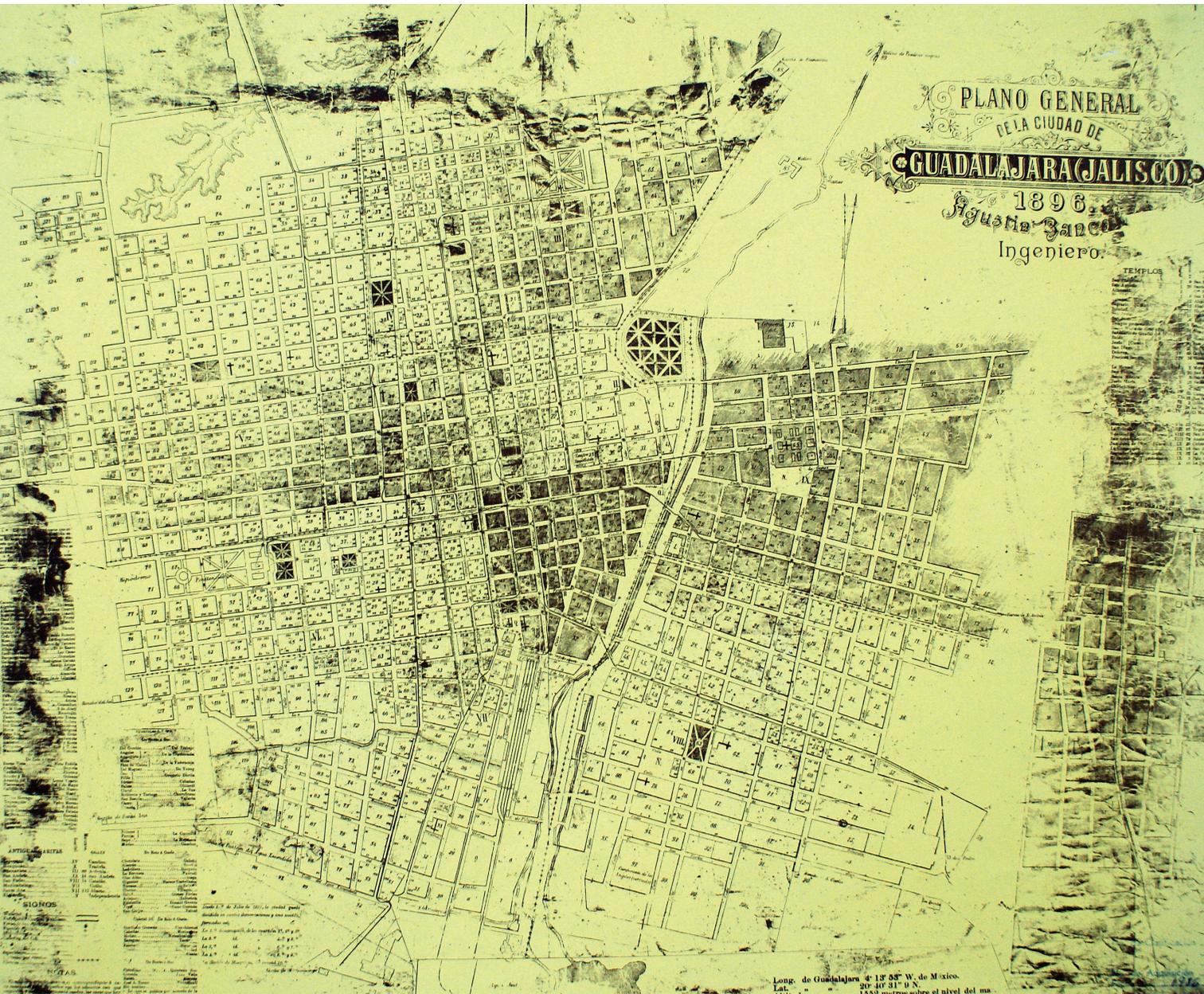
12 Vgl. López Moreno 2002, 162.

13 Vgl. Manuel Sanchez 2001, 57.

14 Vgl. ebda., 9.

15 Vgl. Magaña Mancillas/Rendón García 1992, 62.

16 Ebda., 62.



Guadalajara, 1896, Archivo Historico Guadalajara

nicht immer sehr lebendig trotz Renovierungs- und Revitalisierungsmaßnahmen, im Gegensatz dazu Zonen am Stadtrand, wo Personen mit hohem Einkommen leben und sich seit neuestem mit Mauern umgeben nach dem umgekehrten Gefängnisprinzip: Niemand hereinlassen.¹⁷

Straßenzustand / Hygiene / Pflasterung

Eines der größten Probleme der Stadt ist, dass das Wasser aus kontaminierten Brunnen geholt wird. Seit seiner Gründung leidet Guadalajara an Wassermangel und es gibt unzählige Versuche, die Stadt mit genügend Wasser zu versorgen. Erst 1742 werden erste Wasserleitungen in die Stadt gelegt, dennoch hält das Wasserproblem bis Ende des 18. Jahrhunderts an. Es werden öffentliche Bäder in der Stadt errichtet, um zu verhindern, dass sich die Bevölkerung im Sommer im dreckigen Wasser des Flusses wäscht.¹⁸

Die Pflasterung der Straßen Guadalajaras geschieht mit dem vorrangigen Ziel der Vermeidung verschiedener Krankheiten, v.a. Tuberkulose, verursacht durch den Staub, der sich in Trockenperioden über die Stadt legt. (In der Regenzeit hingegen sind die Straßen aufgeweicht und nicht passierbar.) Zudem orientiert man sich an der Politik europäischer und amerikanischer Städte dieser Zeit. So erlässt Mexico City 1790 ein Dekret, das die Pflasterung der Straßen regelt.¹⁹ Die Pflasterung ist auch für den Verkehr dringend notwendig. So berichtet Pérez Verdía²⁰ Anfang des 20. Jahrhunderts von Straßen voller Hindernissen und Niveausprüngen, die sie unpassierbar machen.²¹ Die Pflasterung ist (laut einer Information von Jacobo Ugarte y Loyola 1791 bei seinem Amtsantritt²²)

„... zu Gunsten der Gesundheit der Bürger und des internen Stadtverkehrs, um uns vom steten und dichten Staub zu befreien ebenso wie von den Unregelmäßigkeiten und Hindernissen, die es in den Straßen gibt, die sie unpassierbar machen...“²³

Im Jahr 1791 beginnt man die Straßen rund um die Plaza de Armas zu pflastern sowie einige andere Hauptstraßen. Dies ist Aufgabe der Gemeinde, es wird jedoch eine gewisse Unterstützung durch die Bewohner erwartet, um die Missstände der Straßen in unmittelbarer Nachbarschaft möglichst schnell zu beseitigen; auch die Kirche beteiligt sich an der Finanzierung.²⁴ In der ersten Phase wird nur das innerste Zentrum gepflastert und somit eine gewisse Homogenität des Straßenraums geschaffen sowie gleichzeitig eine deutliche Abgrenzung gegenüber der Peripherie.²⁵

Einige Viertel, v.a. die der indigenen Bevölkerung, verfügen nicht über die finanziellen Mittel, um Pflasterarbeiten bezahlen zu können. Dazu gehört auch Analco, das eine sehr wichtige Position innehat, da von dort aus der Camino Real²⁶ nach Mexico City führt, dessen Befahrung in Regenzeiten mit großen Gefahren für Pferde und Wagen einhergeht. Somit ist es notwendig, auf andere Finanzquellen zurückzugreifen – in diesem Fall auf das gerade erst gegründete Consulado de Guadalajara und die Kirche.²⁷

Unter Jacobo Ugarte y Loyola werden 71.896km² gepflastert, sein Nachfolger José Fernando de Abascal y Sousa erweitert diese Fläche auf 83.600km².²⁸ Es wird eine

17 Vgl. Magaña Mancillas/Rendón García 1992, 69.

18 Vgl. Castañeda 1992, 67ff.

19 Vgl. ebda., 63.

20 Luis Pérez Verdía: Historia particular del Estado de Jalisco. Tomo I. Guadalajara 1910.

21 Vgl. Castañeda 1992, 64.

22 Zweiter Verwaltungs-Präsident (entspricht heute dem Amt des Bürgermeisters) von Guadalajara (1791-1799).

23 López Moreno 2002, 74.

24 Vgl. ebda., 74f.

25 Ebda., 75.

26 Camino Real: (Königsweg) wird der historische Weg genannt, der die spanischen Missionsstationen miteinander verband.

27 Vgl. Castañeda 1992, 64f.

28 Vgl. ebda., 67.



PLANO DE LA CIUDAD DE GUADALAJARA

CAPITAL DEL ESTADO DE JALISCO Y CABECERA DEL MUNICIPIO DE SU NOMBRE. LO FORMO EL PROF. EPÍFANIO S. PRECIADO, DE LA SOCIEDAD MEXICANA DE GEOGRAFÍA Y ESTADÍSTICA. AUXILIAR EN GUADALAJARA.

ESCALA = 1:10000.

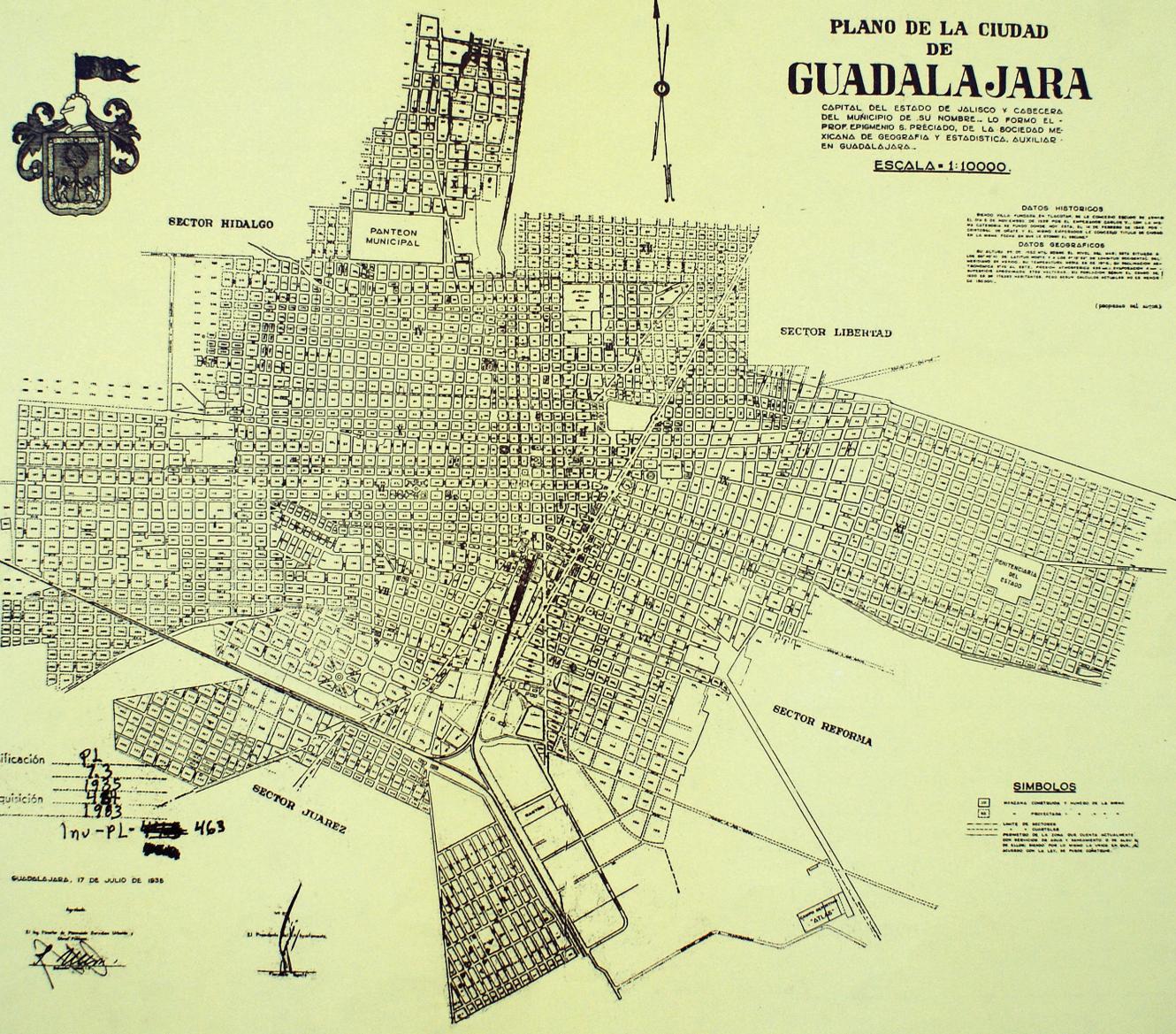
DATOS HISTÓRICOS

SENIOR PABLO MARTÍNEZ DE CASTAÑEDA, DE LA COMISIÓN REGIONAL DE PLANO DE LA CIUDAD DE GUADALAJARA, EN 1903, LE ENTREGÓ AL PROF. EPÍFANIO S. PRECIADO, UN PLANO DE LA CIUDAD DE GUADALAJARA, EN EL QUE SE ENCONTRABA EL PLAN DE LA CIUDAD DE GUADALAJARA, EN EL AÑO DE 1883.

DATOS GEOGRÁFICOS

EL PLAN DE LA CIUDAD DE GUADALAJARA, EN EL AÑO DE 1883, SE ENCONTRABA EN UN ESTADO DE LA CIUDAD DE GUADALAJARA, EN EL AÑO DE 1883, EN EL QUE SE ENCONTRABA EL PLAN DE LA CIUDAD DE GUADALAJARA, EN EL AÑO DE 1883.

(propiedad del autor)



Clasificación PL 1935
 Adquisición 1983
 Inu-PL-463

GUADALAJARA, 17 DE JULIO DE 1935

El Ing. Epifanio S. Preciado, Director General
 El Ing. Epifanio S. Preciado, Director General

SIMBOLOS

- MANZANA CONSTRUIDA Y NUMERO DE LA MANZANA
- MANZANA SIN CONSTRUIR
- LINEA DE BARRIO
- CALLE
- PROMEDIO DE LA LINEA DEL CENSO ACTUALIZADO
- SERVICIO DE AGUAS Y SANEAMIENTO
- SERVICIO DE AGUAS Y SANEAMIENTO
- SERVICIO DE AGUAS Y SANEAMIENTO

No. de Clasificación
 No. de Adquisición
 Fecha 1983

Guadalajara, 1935, Archivo Historico Guadalajara

Vorschrift zur Erhaltung der Pflasterung erlassen, gemäß dieser Kutschen, die mit schwerer Last den Bodenbelag beschädigen, gekennzeichnete Wege benutzen sollen, um ihre Waren in die Stadt zu transportieren. Außerdem wird eine Route festgelegt, die sie ausschließlich zu fahren erlaubt sind, ab der Einfahrt in die Stadt bis zum Ort des Verkaufs. Dabei ist es den Wägen verboten mit hoher Geschwindigkeit durch die Straßen zu fahren oder die Gehwege zu benutzen, um keine Unfälle mit Fußgängern zu produzieren.²⁹ Die Stadtbewohner sollen zur Erhaltung des guten Zustands des Bodenbelags ihren Beitrag leisten und morgens die Straßen kehren und mit Wasser reinigen, keinen Müll auf die Straße werfen, sondern an den Straßenecken sammeln.³⁰ Ab 1800 beginnt sich eine Reihe städtischer Dienste zu entwickeln, darunter auch ein öffentlicher Reinigungsdienst, Polizei und eine erste Form des öffentlichen Verkehrs, angetrieben durch Pferdekraft.³¹

Die Pflasterung geht langsam voran. Um 1800 sind in Wohngebieten die Straßen breit genug, dass zwei Kutschen aneinander vorbeifahren können, aber ungepflastert und es gibt erst wenige Gehsteige. Die ersten Gehsteige sind sehr schmal und sehr hoch gebaut.³² Mit dem Entstehen von Gehsteigen um 1860³³ wird den Grundbesitzern für diese eine ähnliche Erhaltungspflicht auferlegt, wie sie bereits für den Straßenbelag gilt. Im Jahr 1876 werden Guadalajaras Bewohner verpflichtet, Gehsteige entlang der gesamten Straßenfront ihres Grundstücks zu konstruieren und bei Beschädigungen selbst zu reparieren.³⁴

1910 zählt Guadalajara inzwischen 35.000 Einwohner, doch der Straßenzustand lässt noch immer zu wünschen übrig und Schilderungen aus der damaligen Zeit lassen die Straßen als nicht allzu angenehmen Aufenthaltsort erscheinen. Don Luis Pérez Verdía beschreibt die Straßen als breit und gut orientiert, aber zum Großteil ohne Pflasterung und manchmal ohne Gehwege. Nachdem es keine Straßenbeleuchtung gibt, bleiben die Straßen komplett im Dunkeln und werden nur manchmal etwas erhellt, wenn einige Wenige die Dunkelheit mit ihren Pechfackeln durchqueren.³⁵

Verkehr

Die ersten Straßenbahnen verkehren ab 1866 und werden von Mauleseln gezogen. Die Route führt vom Stadtzentrum nach Santuario de Guadalupe, bald darauf werden weitere Routen eröffnet. 1905 lässt man die Straßenbahnen mit zwei Waggons fahren und schafft doppelstöckige Waggons an, um eine höhere Anzahl an Passagieren transportieren zu können. Ab 1924 gibt es die ersten Autobusse, die günstiger und schneller sind als die Straßenbahnen. 1928 wird ein Großteil der Straßenbahnrouuten der Stadt geschlossen. Nur die unterirdischen Linien nach Tlaquepaque und nach Zapopan und ein paar kurze Strecken im Zentrum bleiben übrig. 1944 werden auch sie eingestellt.

1974 baut man die Straße Avenida Federalismo durch das Stadtzentrum. Sie ersetzt teilweise die Straße Mezquitán, wo einst die elektrischen Straßenbahnen nach Atemajac und Zapopan gefahren sind. Unterhalb wird ein zweispuriger Tunnel konstruiert. Der Hauptfinanzier ist nicht imstande eine Metrolinie zu bauen, so dass ein Trolleybusssystem eingerichtet wird. 124 aus Chicago importierte Busse fahren durch den Tunnel, Richtung Norden, Osten, Süden und

29 Vgl. Castañeda 1992, 66.

30 Vgl. ebda., 54.

31 Vgl. López Moreno 2002, 202.

32 Vgl. ebda., 202.

33 Die Maya verwenden keine Last- oder Reittiere, keine Wägen (das Rad ist zwar bekannt, wurde jedoch nicht für den Transport von Dingen verwendet) und benötigen somit keine Gehwege, wahrscheinlich werden sie mit den Spaniern eingeführt. Wenn von befestigten „Gehwegen“ (lange, gerade befestigte und auf Dämmen geführte Straßen zwischen ihren Städten) in der Forschung die Rede ist, ist dies wörtlich zu verstehen. (vgl. Stierlin 1997, 28)

34 Vgl. López Moreno 2002, 108.

35 Vgl. Don Luis Pérez Verdía in Cornejo Franco 1993, 163 f.



Guadalajara, 2011, Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte

Südwesten. Insgesamt umfasst das System 73 km. 1976 werden zwei Trolleybus-Linien eröffnet, die den für ein Metrosystem gebauten Tunnel nutzen und fünf unterirdische und zwei oberirdische Stationen passieren. 1988 werden die Trolleybusse aus dem Verkehr gezogen, um Platz zu machen für die geplante Metrolinie. Linie 1 von Periférico Norte nach Periférico Sur mit einer Länge von 15,5 km wird 1989 eröffnet, die Linie 2 von Juárez nach Tetlán (8,5 km) 1994. Für 2014 ist die Eröffnung einer dritten Linie geplant.³⁶

1898 taucht das erste Automobil in Guadalajara auf (maximale Geschwindigkeit: 20km/h), ab 1905 sieht man Autos überall in der Stadt. Ab 1924 gibt es organisierten, öffentlichen Busverkehr. 1940 sind es bereits 6300 Fahrzeuge in der Stadt, 1950 18.000, 1997 sind es schon über 500.000, 2000 mehr als eine Million und 2009 gibt es 1.557.194³⁷ Autos in der Stadt.

Wohnen in Guadalajara

Colonia vs. Barrio

Die Wörter Colonia und Barrio können beide mit dem Wort „Stadtviertel“ ins Deutsche übersetzt werden, unterscheiden sich in Mexiko aber klar in ihrer Bedeutung.

Das Barrio ist historisch gesehen ein sozial und räumlich strukturierendes Element, beinahe immer in Nähe und abhängig von einer Kirche, wo die Einwohner mit der Zeit eine ganz eigene Form zu leben entwickeln – eine Stadtteilkultur. Ein Barrio ist ein funktionell autonomer, heterogener und multifunktionaler Raum und schafft Einheit, Identität und Zugehörigkeitsgefühl.³⁸

Im Gegensatz zu den „gewachsenen“ Barrios, die sich durch Heterogenität von Aktivitäten und Flächennutzung auszeichnen, werden Colonias im Allgemeinen durch reine Wohnnutzung bestimmt. Sie entstehen aus der Planung eines konkreten Projektes, das in einem bestimmten Gebiet realisiert wird.³⁹

Die ersten Colonias scheinen gegen Ende des 19. Jahrhunderts im Westen der Stadt auf. Aufgrund des regen Zuzugs in die Stadt werden viele Wohnviertel für Zugewanderte gegründet. Diese neue Form der sozialräumlichen Organisation bringt auch Veränderungen mit sich: die Gestaltung und Dimension der Häuserblöcke basieren auf neuen Grundstücksmodellen, die Vorstellung von Wohnen orientiert sich am europäischen und nordamerikanischen Stil. Es gibt einen konzeptuellen und kulturellen Bruch mit dem geradlinig-orthogonalen Raster der Stadtplanung, man nimmt Anleihen aus den Konzepten von Georges-Eugène Haussmann und Ildefons Cerdà.⁴⁰

Die Änderungen sind in erster Linie ideologisch und konzeptuell, beeinflussen aber auch die Architektur und den Städtebau. Im Unterschied zu den Barrios, Resultat einer historischen sozialräumlichen Integration, charakterisieren sich die Colonias durch Separatismus und fehlende Integration in das Gerüst der Stadt. Die Colonias sind Partitionen der Stadt, die nicht dafür entworfen worden sind, Teil der Stadt zu sein, sondern eine sozial homogene, isolierte (privilegierte) Einheit, abgeschottet vom Rest der Stadt. Das entspricht nicht nur dem Entwurf eines neuen Wohnraumes, sondern auch einer neuen Gesellschaft, die ihn bewohnt.⁴¹

„Die alte Stadt befindet sich in einem inadäquaten Zustand hinsichtlich der Anforderungen des modernen Lebens, das bessere Belüftung, mehr Licht und mehr Komfort verlangt. Daraus entstand die Idee Colonias zu bilden, wo man mehr gute Luft, Sonne und Platz zur Verfügung hat.“

(El Informador, am 8.8.1918, zit.n. López Moreno 2002, 200)

36 Vgl. <http://gustavogranero.blogspot.com/2009/10/los-tranvias-de-guadalajara-por-allen.html> und http://es.wikipedia.org/wiki/Tren_ligero_de_Guadalajara

37 Vgl. Municipio de Guadalajara 2008, Analco, 18 und online: N.N.: Situación de la ciudad.

38 Vgl. López Moreno 2002, 65.

39 Vgl. ebda., 171.

40 Vgl. ebda., 124.

41 Vgl. ebda., 124f.

Die neuen Wohngegenden in Poniente⁴² entstehen nicht nur als eine elitäre Form der Unterscheidung, sondern haben auch die Aufgabe, die Stadt neu zu repräsentieren. Die traditionellen Straßen, die ursprünglich alle die gleiche Breite hatten, werden zu Alleen, Boulevards und Promenaden. Aus Häusern werden Chalets, aus zentralen Patios und Vorhallen der Wohnhäuser der alten Barrios werden Veranden und Vorgärten. Brennpunkte des öffentlichen Lebens wie Kirche und Markthalle werden durch andere Elemente wie öffentliche Parks ersetzt.⁴³

Haus-/Wohntypologien

Don Alonso de la Mota y Escobar, Bischof von Guadalajara, beschreibt die Wohnsituation um 1606 folgendermaßen:

„Die Häuser sind aus Lehm, der hier sehr oft verwendet wird, flach, nur aus einem Geschoss bestehend. Der Boden ist trocken und ohne Feuchtigkeit. Es gibt keine Gärten, da es der Stadt an Wasser und Brunnen fehlt.“⁴⁴

Im 18. Jahrhundert entspricht Guadalajara dem Bild der klassischen kolonialen Stadt: Sie wird durch fast identische quadratische oder rechteckige Häuserblocks gebildet, der Hauptplatz entspricht der Leerstelle eines solchen Häuserblocks, umgeben wird er von der Kathedrale und dem Rathaus bzw. Regierungssitz, um den Hauptplatz läuft ein Arkadengang im Erdgeschoß der umgebenden Gebäude, der Platz und Schatten für Verkäufer und ihre Waren schafft.⁴⁵

In der Innenstadt ist die Wohnung eng mit dem Geschäft verbunden, so dass ein Haustypus mit Doppelfunktion entsteht: Wohnhaus-Geschäft, Wohnhaus-Wirtschaft etc. Die Funktionen des Wohnens befinden sich hinter bzw. über dem Geschäft, das selbstverständlich zur Straße hin ausgerichtet ist. Dieser Wohntypus ist auch am Stadtrand zu finden, wenn auch die kleineren Häuser nicht von Anfang an für diesen Zweck konstruiert werden. Sie werden als Wohnhäuser gebaut, später finden dann dort auch andere Aktivitäten ihren Platz – angefangen von kleinen Werkstätten über Familienproduktionen – es entsteht das Werkstatt-Haus.⁴⁶

Ab Ende des 19. Jahrhundert entstehen rund um die Plaza Mayor, wo die begüterte Oberschicht wohnt, Wohnhäuser mit zwei Stockwerken ähnlich den angrenzenden administrativen Gebäuden, während der Rest der Stadt weiterhin beinahe ausschließlich rein erdgeschossige Wohnbauten errichtet. Bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts gibt es nur wenige mehrgeschossige Bauten.⁴⁷

Don Luis Pérez Verdía schreibt 1910, als die Stadt 35.000 Einwohner hat:

„Ihre Häuser waren – bis auf wenige Ausnahmen – alle einstöckig, mit großen Salonen, zwei oder drei Patios und großen Innenhöfen. Bei der Konstruktion des Gebäudes wurde darauf geachtet, dass es solide war, die Symmetrie wurde vernachlässigt, so dass die Mauern ein bis zwei Metern dick waren, aber selten zwei Türen die gleiche Höhe hatten.“⁴⁸

In den 1920er Jahren werden die ersten Gebäude mit drei Stockwerken gebaut.⁴⁹

Illegale Flächennutzung

Es gibt in Guadalajara illegale Flächennutzung – in erster Linie am Stadtrand. Eine unbestimmte Menge an Einwohnern, in erster Linie Immigranten, hat sich ab dem 17. Jahrhundert in der Umgebung angesiedelt, ohne über Nutzungsan-

42 Im Plan von 1906 sind verschiedene Colonias eingezeichnet – davon befinden sich acht im Poniente, eine im Oriente. (Vgl. López Moreno 2002, 125)

43 Vgl. López Moreno 2002, 125.

44 Don Alonso de la Mota y Escobar, in Cornejo Franco 1993, 36.

45 Vgl. Castañeda 1992, 48.

46 Vgl. López Moreno 2002, 201.

47 Vgl. ebda., 200.

48 Don Luis Pérez Verdía in Cornejo Franco 1993, 163.

49 Vgl. López Moreno 2002, 202.

Dienstag, 11. Oktober 2011

Von der Dachterrasse aus kann man die Dachlandschaft überblicken, bis sie im Smog der vier Millionen Einwohner versinkt. Rote, gelbe, weiße Dächer mit Wassertanks, Wäscheleinen und Sperrmüll. Alles flach und eckig. Dazwischen immer wieder Kirchtürme, auf deren Spitzen in der Nacht grüne, rote und blaue Kreuze wie Apothekenzeichen leuchten. Am Horizont erhebt sich eine Reihe Palmen. Dahinter verschwinden die Hügel, die die Stadt begrenzen, in den Wolken, die wohl noch heute Regen bringen werden, im Smog der Fahrzeuge, die Tag für Tag die Stadt in Dreck hüllen.

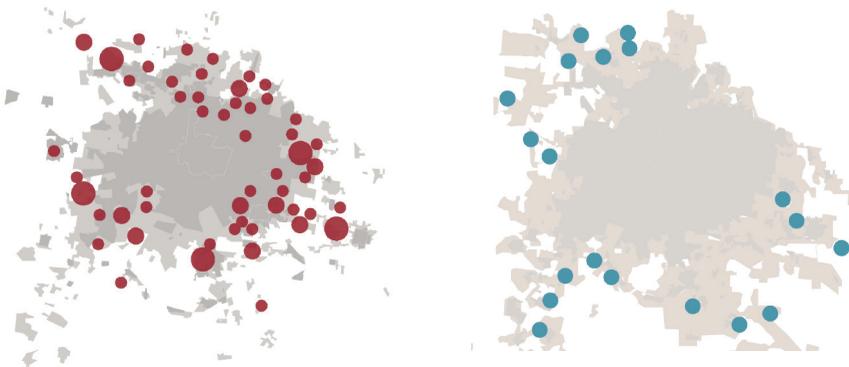
sprüche über die besetzte Fläche zu verfügen. López Moreno geht davon aus, dass sich hauptsächlich Indígenas außerhalb des Stadtrasters niedergelassen haben, um sich Regeln und Steuern zu entziehen, auf der anderen Seite aber „fast“ Teil der Stadt zu sein und die Zweiteilung der Stadt in Stadt der Indios/ Stadt der Spanier aufzuweichen. Natürlich gibt es damals auch Mestizen und Spanier, die sich aus ökonomischen Gründen entschließen in der Peripherie zu leben und von einem gratis Grundstück zu profitieren.⁵⁰

Nicht wenige Bewohner nutzen die fehlende Kontrolle über Brachflächen aus. Sie verkaufen Teile ihrer Grundstücke oder besetzen einfach Gemeindegrund. 1842 fordert der Gemeindepräsident Manuel López Cotilla, einen Plan aller unbebauten Grundstücke, um zu verhindern, dass Pächter einen Teil ihres Grundes einzäunen und verkaufen; 1856 wird das Aufteilen eines Terrains verboten und nur eine Person pro Grundstück als Erbpächter anerkannt. Trotz dieser Verordnungen blüht die illegale Besiedelung vor allem auf öffentlichem Grund durch eine tolerante Stadtpolitik.⁵¹

Auch heute kann man noch illeale Siedlungen an den Stadtgrenzen finden.

INFONAVIT

Seit 1972 gibt es in Mexiko ein Wohnbauprogramm für Arbeiter⁵² von INFO-NAVIT⁵³ (Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores). Ursprünglich war die Konstruktion von 10.000 Wohneinheiten pro Jahr das Ziel. Realisiert wurden bis 1990 70.000 Wohneinheiten. Um die Kosten zu senken, wurde dafür billiges Land an der Peripherie gesucht bis hin zu Gegenden, wo es nicht einmal die notwendige technische und städtische Infrastruktur gab.



INFONAVIT-Bauten 1972-1990, de la Torre Escoto 2006, 156

Minimal-Wohnungen, die ab den 1990er Jahren verwirklicht wurden, de la Torre Escoto 2006, 158

In Guadalajara gab es anfangs ein INFONAVIT-Beratungsgremium, das sich um die gesamte Produktion der neuen Wohnmöglichkeiten kümmerte: von der Auswahl des Terrains, über den Masterplan, bis hin zur Konstruktion. Dafür gab es eine Zusammenarbeit mit den derzeit besten Architekten der Stadt. Die Häuser wurden aus Stahlbeton gebaut – nicht aus den traditionellen Tonziegeln und auch nicht der bevorzugten mexikanischen Lebensweise im Einfamilienhaus entsprechend. Die ersten INFONAVIT-Gebäude hatten 120m² und jeweils drei Wohneinheiten. In manchen Fällen schaffte man es auch wichtige soziale Infrastruktur zu integrieren, wie Schulen, Gemeinschaftszentren und öffentliche Räume.

Ab den 90er Jahren nahm die Qualität der Wohnungen ab, sie wurden immer kleiner und einstöckig und noch weiter vom Stadtzentrum entfernt gebaut. Die not-

50 Vgl. López Moreno 2002, 88.

51 Vgl. ebda., 89.

52 5% des Lohnes der Arbeiter wird einbehalten, dafür bekommen sie einen Kredit und können von INFONAVIT gebaute Wohnungen kaufen oder mieten.

53 www.infonavit.org.mx/

wendigen technischen und sozialen Voraussetzungen für Wohnsiedlungen wurden vernachlässigt, um die Kosten der Konstruktion zu senken. Zunehmend gleichen die Wohnbedingungen denen einer Gartenstadt – für Arme – mit einseitiger Zufahrt zum geschlossenen Areal der Kleinstwohnungen der „Bevölkerung der niedrigen Mieten“.⁵⁴ Hauptzielgruppe waren ursprünglich die finanziell Schwächsten der Gesellschaft; inzwischen kommen die Hauptadressaten nicht mehr aus der Gruppe der Bedürftigsten, sondern eher aus der unteren Mittelschicht.

Wohnen als Spiegel der Gesellschaft

Das sozioökonomische Niveau zeichnet sich in den Wohngegenden ab. Die Strategien des Grundstücksmarkts zeigen sich in der Stadtstruktur hinsichtlich der Differenzierung nach sozioökonomischen Faktoren, die sich in der Ungleichheit des konstruierten Raumes widerspiegelt. Man kann deutlich zwischen einfachen Häusern und Wohnsiedlungen der Mittelschicht und solchen der Oberschicht unterscheiden⁵⁵.

Wohngegenden der Unterschicht:

- Wenige Grünflächen
- Hohe Bebauungs- und Bewohnerdichte
- Prekäre, irreguläre Infrastruktur, wenige bzw. keine soziale / Gemeinschaftseinrichtungen
- Grundstückparzellen mit Minimaldimensionen gemäß der Gesetzgebung von 1968, d.h. 90m², wobei es üblich ist, diese Parzellen noch zu halbieren
- “Armut-Halbmond” im Osten der Stadt mit Extremen Richtung Norden und Süden (wo sich Arbeiter in der Nähe des Industriegebiets ansiedelten)
- In den 70ern stellten sie über 60% der gesamten Stadtfläche, 4% der städtischen Gesamtbevölkerung wohnte in Vecindades.

Wohngegenden der Oberschicht:

- Traditionell im Westen der Stadt aufgrund des Ambientes, das durch viele Grünflächen, Abgrenzung / Entfernung von Industriegebieten, Innenstadttau und Wohngegenden der Unterschicht entsteht.
- Gestaltung des öffentlichen Raumes durch Alleen, Parks und Gärten
- Nach dem Vorbild der Gartenstadt organische städtebauliche Entwürfen und einer Mindestgröße der Grundstückparzellen von 300 m², wobei über ein Drittel auf Gärten entfällt (den Häusern vorgesetzte Grünräume sorgen für “grüne Straßen”)
- Klare Flächennutzungspläne, die exklusive, ruhige Wohngebiete mit geringer Dichte sichern

Wohngegenden der Mittelschicht:

- Zonen zwischen den Wohngebieten der Unter- und der Oberschicht
- Gut ausgebaut, wenn auch von geringerer Qualität und ohne die Grünräume der Oberschicht
- Keine definierte geografische Lage in der Stadt, Veränderungen im Laufe der Expansion der Stadt
- Grundstückparzellen von rund 140- 250m², manchmal nur mit der notwendigsten technischen Infrastruktur ausgestattet

54 Vgl. de la Torre Escoto 2006, 193ff.

55 Vgl. ebda., 143ff.

- Mittlere Bebauungsdichte, weniger öffentliche Freiräume als in Wohngebieten der Oberschicht
- Manchmal Abwertung ehemaliger Wohnviertel der Oberschicht, wenn diese durch neue, an sie angrenzende Wohngebiete abgewertet wurden, bzw. Aufwertung ehemaliger Wohnviertel der Unterschicht

Die Wohnsituation in Mexiko widerspricht heute der europäischen Vorstellung davon: Statt der „Straße als Wohnung des Kollektivs“ handelt es sich um ein nach innen gerichtetes Wohnen mit einer primären Ausrichtung zum Patio hin. Manche Häuser Guadalajaras sehen sehr abweisend aus, da ihre Fenster oft dazu da sind, sie in einer gewissen Höhe öffnen zu können, ohne dass jemand von der Straße ins Zimmer sehen kann. Es gibt in Mexiko noch heute erstaunlich viele fensterlose Wohnräume oder solche, die nur zum zentralen (überdachten) Patio, um den die Zimmer mit verschiedenen Nutzungen angeordnet sind, hin zu öffnen sind. Lichteinfall und Ventilation werden oft aufgrund von Sicherheitsgründen oder selbst durchgeführten, undurchdachten Wohnungsumbauten stiefmütterlich behandelt. Dies erschwert natürlich Jane Jacobs Prinzip der „Augen auf der Straße“

Ein Schwerpunkt liegt auf dem halbprivaten/halböffentlichen Außenraum. Dies kann ein Innenhof, oder Vorplatz des Hauses oder der Hauseingang sein, wo man Freunde trifft, das Auto wäscht, feiert, grillt, mit dem Hund spielt etc. Nicht nur aus einer kulturellen Entwicklung heraus, sondern vermehrt auch aus sicherheitstechnischen Gründen, werden immer mehr Freizeitaktivitäten auf den Hausvorplatz verlegt.

Exkurs Graz

FACTS¹

Bevölkerung: 269.365

Fläche: 127,58 km², davon 40 % Grünfläche

Bevölkerungsdichte: 2.080 Ew./km²

Seehöhe: 353m über dem Meeresspiegel

17 Bezirke

1. urkundliche Erwähnung 1128, 1379-1619 Hauptstadt von „Innerösterreich“
Residenz der Habsburger, 1809 Festungsanlagen geschleift

Geschichte

Bevölkerungsentwicklung²

Ende 13. Jh.	~2.000 Einwohner
1470	~5.000 Einwohner
1620	~10.000 Einwohner
1700	~16.000 Einwohner
1770	24.914 Einwohner
1820	36.012 Einwohner
1869	81.119 Einwohner
1900	138.080 Einwohner
1910	151.781 Einwohner
1945	196.426 Einwohner
1961	237.080 Einwohner
1981	243.166 Einwohner
2001	226.244 Einwohner
2012	269.365 Einwohner

Die Entwicklung der Murvorstadt

Im 16. und 17. Jahrhundert ist lauter Alltag und buntes Treiben vor allem in der Murvorstadt zu finden. Die Murvorstadt, die die heutigen Bezirke Lend und Gries umfasst, ist die älteste Vorstadt von Graz. Ansatzpunkte für eine Siedlungsentwicklung gibt es bereits im 13. Jahrhundert. Bis zur Zeit Maria Theresias (1740–1780) bleibt sie die einzige Vor-„Stadt“, denn die Verbauung um den Murplatz³ ist die einzige außerhalb der Stadtmauern mit städtischem Charakter.

1843 schreibt Gustav Schreiner über das Verhältnis zwischen innerer Stadt und den Vorstädten, insbesondere der Murvorstadt:

„Im allgemeinen bietet Grätz die höchst interessante Eigenheit dar, dass sich hier gleichsam zwei Städte, nur durch den Fluß geschieden, darstellen, die in der Bauart, Anlage und auch im geselligen Leben eine durchaus verschiedene Physiognomie zeigen, und deren Bevölkerung nicht leicht von einer Seite des Stromes auf die andere übersiedelt, daher man zur Ausziehzeit Hausgeräthe selten über eine der drei Brücken wandern sieht.“⁴

Dieser Unterschied zwischen Stadt und Vorstädten bzw. den beiden Murofern besteht bereits seit dem späten Mittelalter, wobei die Vorstädte im Osten und Süden nicht zuletzt auf Grund ihrer Entfernung von den bedeutenden Handelswegen des Grazer Raumes eine „bedeutend bescheidenere, in mancher Hinsicht jedoch auch glücklichere Entwicklung als die Murvorstadt“⁵ einnehmen.

1 Vgl. Bevölkerungsstatistik der Landeshauptstadt Graz, Stand 1. Jänner 2013.

2 Vgl. ebda.

3 Murplatz: der heutige Südtirolerplatz.

4 Schreiner 1997, 64.

5 Brunner 2003, 84.



Welche Bedeutung die Murvorstadt hat, kann man auch an historischen Stadtdarstellungen erkennen: Bei der Florentiner Ansicht von Graz, 1565, von Giorgio Vasari (Palazzo Pitti) sieht man Graz noch ohne Vorstadt, der kolorierter Kupferstich im Atlas Blaeu, 17. Jh., zeigt bereits die Murvorstadt, TU Graz Archiv

Die Murvorstadt liegt an zwei bedeutenden Handelswegen, was ihre Entwicklung wesentlich beeinflusst: zum einen der Floßverkehr ab Ende des 17. Jahrhunderts Richtung Süden, zum anderen die „Kommerzialstraße“, die von Triest über die Murvorstadt nach Norden Richtung Bruck an der Mur, den Semmering und Wien führt. Aus wirtschaftlichen Gründen schiebt man die westliche Stadtgrenze im Mittelalter bis zur Alten Poststraße hinaus, obwohl diese große Fläche bis Mitte des 19. Jahrhunderts nur im Bereich des Lend-, Gries- und Murplatzes dichtere Verbauung aufweist.⁶

Die Murvorstadt entwickelt sich – im Gegensatz zu den übrigen Vorstädten – von ihrer Gründung bis Mitte des 19. Jahrhunderts kontinuierlich weiter. Die Häuser der östlichen Vorstädte hingegen, die sich unmittelbar vor den Befestigungsanlagen der Stadt befinden, müssen während der Türkenkriege mehrmals abgebrochen werden, sobald sich der Feind nähert, um ein freies Schussfeld zu schaffen.

Ebenso wie die innere Stadt ist die Murvorstadt ein gewachsener Organismus, geprägt durch die wechselnde wirtschafts- und gesellschaftspolitische Ordnung, sowohl hinsichtlich ihrer Anlage wie auch ihrer Gebäude.⁷ Lend- und Griesplatz sind seit jeher entlang einer Nord-Süd-Achse ausgerichtet. Mit wachsender Bedeutung der Murvorstadt entsteht über Mariahilferstraße und Griesgasse eine Verbindung der Achse Griesplatz-Lendplatz.⁸ 1787 wird die Murbrücke in Richtung der neu entstehenden Jakomini-Vorstadt errichtet, was eine Öffnung gegen Osten zur Folge hat.⁹

Von rund 4.000 Personen im Jahr 1500 hat die Zahl der Altstadtbewohner sich bis 1783 auf 9.185 Bewohner mehr als verdoppelt. Die Murvorstadt wächst von etwa 500 Bewohnern im Jahr 1500 auf 12.282 Personen im Jahr 1783 an (mehr als in der Altstadt!), die östlichen Vorstädte von ebenfalls rund 500 auf 7.784 Menschen.¹⁰

Nach dem durch die Industrialisierung und den allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung verursachten Bevölkerungszustrom zählt die Murvorstadt (Bezirke Lend und Gries) um 1869 30.743 Bewohnern (ohne Militär) – das ist mehr als ein Drittel der Gesamtbevölkerung der Stadt. Durch die Eisenbahn und die neuen Industriestandorte konzentriert sich die Bevölkerungszunahme auf die westlichen Randgemeinden: in Eggenberg und Gösting beträgt das Wachstum zwischen 1869 und 1880 durchschnittlich 12 % – im Vergleich: die Gesamtbevölkerung nimmt im gleichen Zeitraum um 1,5% zu. Um 1910 zählt die Murvorstadt 59.518 Einwohner, ca. 38% der Gesamtbevölkerung.¹¹

6 Vgl. Dimitriou 1979, 55f.

7 Vgl. ebda., 55f.

8 Vgl. Gustav Popelka, zit.n. Brunner 2003, 85f.

9 Vgl. Brunner 2003, 87.

10 Vgl. Friedrich Popelka, zit.n. Brunner 2003, 55.

11 Vgl. Dimitriou 1979, 60.

Soziales Gefälle

Die Randgruppen der Gesellschaft halten sich – abgesehen von ein paar Bettlern vor den Kirchen – traditionell kaum in der Innenstadt, sondern in der Murvorstadt auf, darunter auch einiges an Gesindel. Die „Obere Lend“ von der Mariahilferkirche bis zum Kalvarienberg gehört zu den unsichersten Gegenden. Im 17. Jahrhundert treiben dort mehrere Diebs- und Räuberbande ihr Unwesen, so dass es auch tagsüber nicht empfehlenswert ist, sich dort aufzuhalten.¹²

Im Bereich der inneren Stadt herrschen zu bestimmten Zeiten in einigen wenigen Gegenden jedoch ähnliche Verhältnisse wie in der Murvorstadt, wie z.B. im 16. und 17. Jahrhundert im zweiten und dritten Sack, der Murgasse und dem „Neuviertel“, oder „Kälbernen Viertel“. Seit dem Mittelalter gibt es ein Frauenhaus in der Nähe des Eisernen Tores, bis es 1535 geschlossen wird und sich das Laster auf die Straße verlegt. In der Murvorstadt, aber auch im Sack¹³ finden die Vertriebenen Unterschlupf,¹⁴ z.B. bei Tagelöhnern.

In der Murvorstadt leben 1663 viele Tagelöhnern. Manche besitzen eine kleine Keuschenwirtschaft¹⁵, von der alleine sie jedoch nicht leben können, und verdienen mit Gelegenheitsarbeiten etwas dazu. U.a. bieten sie auch zwielichtigen Gestalten oder Prostituierten Unterschlupf und tragen so zum Erhalt des schlechten Rufs der Murvorstadt bei.

Die reinen Lohnempfänger¹⁶ leben in ärmlichen Verhältnissen, ohne die Chance jemals den Bürgerstatus zu erlangen, in Mietwohnungen bürgerlicher Häuser. Man nennt sie „Inwohner“. Im Jahr 1678 gibt es in ganz Graz 562 Inwohnerfamilien¹⁷, die zum Großteil in der Murvorstadt, aber auch in den zwei oberen Säcken beherbergt sind. Zu den Inwohnern gehören zu dieser Zeit auch Witwen sowie ehemalige Angestellte, Soldaten u.a. ohne Pension. Fritz Popelka schätzt, dass um 1680 zehn Prozent der Stadtbevölkerung zu dieser armen Bevölkerungsgruppe gehören.¹⁸

Im 16. Jahrhundert entsteht auch in Graz der Typ des „unbehausten Bürgers“: Handwerker oder Händler, die kein Haus in der Stadt besitzen, sondern Werkstatt und Mietwohnung (oft nicht räumlich getrennt). 1663 gibt es in Graz insgesamt 412 Bürger, darunter 70 unbehauste Bürger, 88 Bürger leben in der Murvorstadt. Die Zahl der unbehausten Bürger steigt stetig, im Jahr 1746 sind es bereits 457 und damit mehr als die behausten Bürger; das Bürgertum wird ärmer.¹⁹

Ab dem 18. Jahrhundert bewirkt der Handelsverkehr mit dem Balkan und der Adria eine Aufwertung der Händler, die sich vermehrt in Lend oder Gries niederlassen. Tagelöhner suchen Arbeit in den entstehenden Manufakturen und gegen 1800 entsteht ein regelrechtes städtisches Proletariat. Als Mitte des 18. Jahrhunderts verschiedene Theatergebäude errichtet werden und 1776 das Schauspielhaus eröffnet wird, wächst das Interesse der Stadtbevölkerung für klassische Bildung und Schauspieler und Kulturschaffende ziehen zu. Literaten, Schauspieler, Journalisten, Gelehrte und Geistliche prägen das Stadtbild einer Garnison mit mehreren tausend Angehörigen.²⁰

12 Vgl. Brunner 2003, 83.

13 So ist im Jahr 1607 die Anna Khürchpergerin bekannt. 1648 soll die Prostitution aus der Stadt Graz verbannt werden, 1677 wird die Kupplerin Elisabeth Khränerin tatsächlich der Stadt verwiesen, 1691 trifft die „Olivin mit ihren Töchtern“ dasselbe Schicksal, wie Dokumente beweisen. (vgl. Brunner 2003, 83)

14 Vgl. Brunner 2003, 83.

15 Keuschenwirtschaft: (kleine) bäuerliche Besetzung.

16 Eine der sozial niedrigen Schichten der Stadt, zu der Boten, Stallknechte, Wächter, Tafeldecker, Kammerdiener, Tagelöhner und Tagwerker, sowie Handwerker, Kutscher, Sesselträger oder Köche ohne festes Dienstverhältnis etc. zählen. (vgl. Brunner 2003, 81)

17 Vgl. Fritz Popelka, zit.n. Brunner 2003, 81f.

18 Vgl. Brunner 2003, 81f.

19 Vgl. Fritz Popelka, zit.n. Brunner 2003, 70.

20 Brunner 2003, 61.



Graz von Süden, 1626-57, Laurenz van de Sype, Wenzel Hollar, Linker Teil, TU Graz Archiv

Graz als Studentenstadt

1586 wird die Jesuitenuniversität in Graz errichtet, ihr Ruf verbreitet sich rasch über die Landesgrenzen hinaus und Studenten aus Mittel- und Ostmitteleuropa lassen sich in Graz – meist in der Murvorstadt – nieder. Die Rolle als Universitätsstadt stellt bis in das 18. Jahrhundert hinein einen Einfluss auf die Bevölkerungsstruktur der Stadt dar.²¹

1678 kommen auf 1.500 Akademiker 400 bis 600 Studenten pro Jahr.²² Diese kommen nicht zwingend aus adeligen Familien, im Gegenteil: viel sind sehr arm und auf öffentliche Wohltätigkeit angewiesen oder schlagen sich gar durch Betteln durchs Leben. Viele Grazer Studenten nutzen die Möglichkeit von günstiger Kost und Logie in den Vorstädten. Im Jahr 1678 gibt es dort 276 Haushalte, wo 33 Studenten wohnen und 108 Studenten verköstigt werden. Um ordentlich etwas dazuverdienen betreiben manche Vermieter wahre „Massenquartiere“ für bis zu 18 Studenten. Dies stellt jedoch eher eine Ausnahme dar, normalerweise werden fünf bis sieben Studenten zur selben Zeit beherbergt.²³

Grazer Gastwirte und Weinschenken verdienen gut an den Studenten. So beziehen im 18. Jahrhundert viele Studenten ein Dauerquartier in Einkehrghasthöfen und es gibt mehrere „Studentenwirte“: Gaststätten in den Vorstädten, wo die Sperrstunden weniger streng geregelt werden und von denen öfters Studententumulte in der Stadt ausgehen.²⁴ Dazu gehören der „Studentenwirt“ bei Mariahilf in der Murvorstadt (1727 erwähnt), aber auch der „Etschbacher“, „Zum Grünen Kranz“, „Putzenwirth“, „Rephändlwirt“ und „Zum blauen Stern“ am Gries, der „Prunner“ am heutigen Südtiroler Platz und der „Büchschifter“, „Riedl Fleischhacker“ und „Paumannsgarten“ am Lend.²⁵

21 Vgl. Brunner 2003, 54.

22 Vgl. Johann Andritsch, zit.n. Brunner 2003, 75.

23 Vgl. Gustav Popelka, zit.n. Brunner 2003, 76.

24 Vgl. Gustav Popelka, zit.n. Brunner 2003, 76.

25 Vgl. Günter Cerwinka, zit.n. Brunner 2003, 76.

Rechtes/linkes Murufer

In Graz gibt es eine ähnliche Situation wie in Guadalajara und beinahe allen Städten, durch die ein Fluss fließt: Das Wasser teilt die Stadt. Das linke Murufer weist neben dem historischen Zentrum schöne Gründerzeitviertel auf, das rechte Murufer (in erster Linie die dem Stadtzentrum nahen Bezirke Gries und Lend) zieht seit dem Verlauf der Handelsstraße von Wien nach Triest im Mittelalter Händler, Prostituierte, Migranten und Bordelle an. Die Mieten sind niedrig, so dass sich vor allem Einkommenschwächere dort ansiedeln.

Prozentanteile von ÖsterreicherInnen, EU- und Nicht EU-BürgerInnen pro Bezirk:²⁶

Bezirke	ÖsterreicherInnen	EU-BürgerInnen	Nicht EU-BürgerInnen
1. Innere Stadt	81,60%	11,80%	6,60%
2. St. Leonhard	84,72%	9,77%	5,50%
3. Geidorf	85,52%	8,45%	6,03%
4. Lend	71,66%	9,94%	18,40%
5. Gries	67,05%	10,79%	22,16%
6. Jakomini	80,02%	9,35%	10,63%
7. Liebenau	85,18%	6,33%	8,50%
8. St. Peter	90,26%	6,10%	3,64%
9. Waltendorf	89,07%	6,85%	4,08%
10. Ries	89,60%	7,00%	3,40%
11. Mariatrost	87,50%	8,23%	4,26%
12. Andritz	89,77%	5,69%	4,55%
13. Gösting	78,25%	7,29%	14,46%
14. Eggenberg	82,32%	6,42%	11,27%
15. Wetzelsdorf	87,12%	5,46%	7,42%
16. Straßgang	86,42%	5,67%	7,91%
17. Puntigam	82,45%	9,53%	8,01%
Graz gesamt	81,82%	8,11%	10,07%

Seit rund 10 Jahren entsteht jedoch ausgehend vom Südtirolerplatz bzw. dem Kunsthaus so etwas wie eine Künstler- bzw. Designmeile, was mit einer Art Gentrifizierung einhergeht. Lend ist hip und das hat seinen Preis. Gries hingegen ist weitgehend unverändert, aber auch vernachlässigt geblieben.

Das Festival Lendwirbel zieht jährlich Besucher aus der ganzen Stadt an. Die Veranstaltungen sind gratis und locken auch Menschen aus einkommenschwächeren Schichten an, so dass ein gemischtes Publikum entsteht. < rotor >, Zentrum für zeitgenössische Kunst, hat sich dem Gebiet um die Annenstraße, dem „Annenviertel“ verschrieben. Es veranstaltet Aktionen und überlegt Interventionen, um den dort Wohnhaften das Gefühl einer Gemeinschaft zurückzugeben, Stolz und Verantwortungsgefühl gegenüber dem eigenen Wohnumfeld. Zudem werden Künstler mit Migrationshintergrund oder Künstler aus Ländern, die normalerweise nicht so sehr die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen wie z.B. Albanien, eingeladen, im < rotor >-Museum auszustellen.

Rechtes Murufer 27. Juni 2012, 17 Uhr

Fünf Männer sitzen in einem Hausingang in der Dreihackengasse und unterhalten sich in einer fremden Sprache, ich nehme an, es ist Türkisch. Eine Frau spricht in einer slawischen Sprache in ihr Handy. Vor den Kebap-Lokalen sitzen oder stehen deren Inhaber und Bekannte. Drei Arbeiter dunkler Hautfarbe sitzen im Schatten der Würstlbude am Griesplatz. Ansonsten sind wenige Leute unterwegs und es gibt auch nicht viel zu sehen. Der Feierabendverkehr füllt die Straßen. Ich bewege mich durch einen architektonisch bunten Mix aus neuem Wohnbau, 50er-Jahre-Bauten und Altbestand vom Griesplatz aus Richtung Lend. Ab der Andräkirche wirkt das Viertel zentrumsnaher, man spürt die Annenstraße, ihre Geräusche, ihre Lebendigkeit. Oder ist es nur der Verkehr, der durch sie hindurchrauscht? Ein paar österreichische Studenten kommen vorbei.

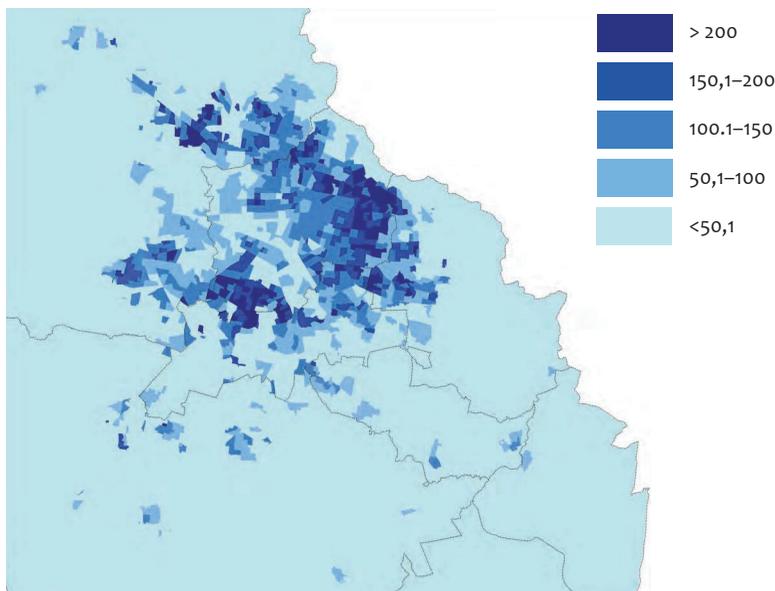
Linkes Murufer, 26. Juni 2012, 14 Uhr

Eingezaunte Gastgärten und Terrassen locken an befahrenen Straßen, an Plätzen und in Fußgängerzonen stehen Tische vor den Lokalen und fangen Sonnenanbeter ab. Manchmal sind auch Tische und Stühle vor Geschäften zu sehen, um diese einladender wirken zu lassen, v.a. in der verkehrsberuhigten Reitschulgasse mit breitem Gehweg. Befinden sich Möbel oder Auslagen auf dem Gehsteig, wird jedoch immer darauf geachtet, dass der Mindestdurchgang gewährleistet ist. Sonst wäre wohl bald die Polizei zur Stelle. Prinzipiell verfügt Graz durch das viele Grün in den Innenhöfen über ganz andere Möglichkeiten als Guadalajara, wenn ich z.B. an die Gastgärten im Innenhof von Lokalen wie Braun de Praun, Posaune oder Die Scherbe denke.

26 Vgl. Bevölkerungsstatistik der Landeshauptstadt Graz, Stand 1.1.2013.

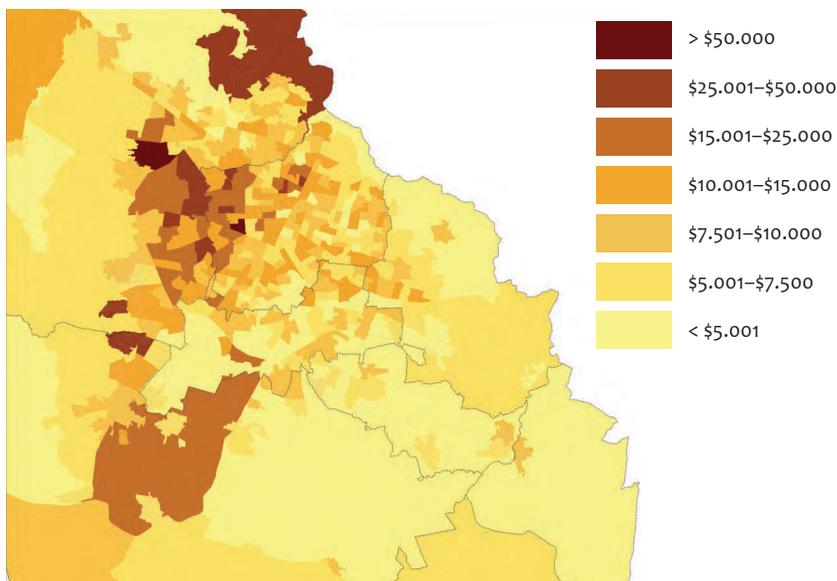
Guadalajara im 21. Jahrhundert

In den letzten 30 Jahren hat die ZMG ihre Fläche verdreifacht, die städtische Dichte steht einer starken Dispersion gegenüber, v.a. in den Gemeinden Zapopan, Tonalá, Tlaquepaque und Tlajomulco de Zúñiga. Demografische Daten basierend auf der Volkszählung, die 2005 vom INEGI durchgeführt wurde, zeigen eine Bevölkerungsdichte von 106,51 Ew./ha in Guadalajara gegenüber 10,39 Ew./ha in Zapopan.



Bevölkerung/Hektar,
Plan Maestro de Movilidad Urbana No
Motorizada del Área Metropolitana de
Guadalajara, 2010

Ebenso breit gestreut ist das Durchschnittseinkommen pro Haushalt: In Gegenden mit geringer Wohndichte, also im Westen der ZMG, in Zapopan und Tlajomulco, beträgt das monatliche Durchschnittseinkommen 15.000 mex. \$ (rund 880 €), der Rest muss sich mit weniger als 10.000 mex. \$ monatlich (rund 580 €) zufrieden geben. Der Mindesttageslohn liegt bei 50 mex. \$ (3 €).



Durchschnittseinkommen/Haushalt,
Plan Maestro de Movilidad Urbana No
Motorizada del Área Metropolitana de
Guadalajara, 2010

Straßensystem

Das heutige Straßennetz Guadalajaras Innenstadt funktioniert zu beinahe 100% als Einbahnstraßensystem. Selbst vierspurige Hauptstraßen wie die Avenida Hidalgo oder Avenida Juarez werden nur in eine Richtung geführt. Die ganze Stadt ist im Schachbrettmuster aufgezogen, so dass sich die Fahrrichtungen der parallelen Straßen nach jedem Block ändern. Nur selten kommt es zu Irregularitäten. Ausnahmen bzw. Straßen mit Verkehr in beide Richtungen sind im Nord-Süd-Verlauf: Av. Las Americas, Av. Enrique Diaz De León, Calzada Del Federalismo, Av. 16 de Septiembre /Av. Fray Antonio Alcade, Calzada De Independencia; und in Ost-West-Richtung: Avenida Niños Heroes und Av. Revolución.

Gehsteige und ihre Ausbildung

Grundsätzlich verfügen heute alle Straßen in Guadalajara über Gehsteige, wie auch immer diese ausgebildet sind. Nur in den informellen Wohngebieten sind keine konstruiert. Im Zentrum sind sie beinahe durchgehend gepflastert, auch in den Wohnvierteln bemüht man sich.

Prinzipiell ist die Gemeinde für die Konstruktion der Gehsteige verantwortlich, der Grundstückbesitzer für die Erhaltung (darunter fällt die regelmäßige Reinigung wie auch Reparaturen). Es gibt jedoch das ungeschriebene Gesetz, dass der Hausbesitzer die Ausformung seines Gehsteigs bestimmen darf, wenn er sich um die Konstruktion kümmert. So findet man einen bunten Flickenteppich vor, der unterschiedliche Pflasterungen, Gefälle, Bepflanzungen und Erhaltungszustände aufweist.

Die Beschädigung von Gehwegen geht oft mit Baustellen oder der Verlegung von Leitungen einher, danach wird der vorherige Zustand des Gehwegs oft nicht mehr hergestellt. Auch Bäume heben die Pflasterung mit ihren Wurzeln. Inzwischen gibt es eine Förderung für die Erhaltung der Gehsteige, um verantwortliches Denken zu erzeugen. Für ihre Renovierung zahlt die Regierung die eine Hälfte, der Grundbesitzer die andere. Einige nehmen diesen Vorschlag an.

Der klassische Grundriss sieht einen multifunktionell nutzbaren Autoabstellplatz (man könnte es auch als Vorhof/-garten bezeichnen) vor dem Haus vor. Zur Straße hin ist er mit einem Eisenzaun abgeschlossen. Um mit seinem Auto auf diesen Abstellplatz zu fahren, ist ein Gefälle zur Straße hin natürlich von Vorteil. Die Norm sieht ein maximales Gefälle von 2% des Gehsteiges zur Straße hin vor, die gebaute Variante sieht dann eher so aus: bei der Zufahrt wird der Gehsteig mit einem Gefälle von 8% ausgestattet, um den Niveauunterschied zum Erdgeschoß zu überwinden, werden die notwendigen Prozent Steigung (teilweise bis zu 20%) auf den paar Metern von der Einfahrt bis zur Hausmauer angelegt. Der nächste Hausbesitzer hat vielleicht keinen Autoabstellplatz, sondern einen Vorgarten und deshalb auch kein Gefälle des Gehsteigs von Nöten. Somit entsteht eine Aneinanderreihung von geraden und abfallenden Gehsteigen, die Geh- und Sehbehinderten sowie Familien mit kleinen Kindern und Kinderwägen das Passieren zur Qual macht.

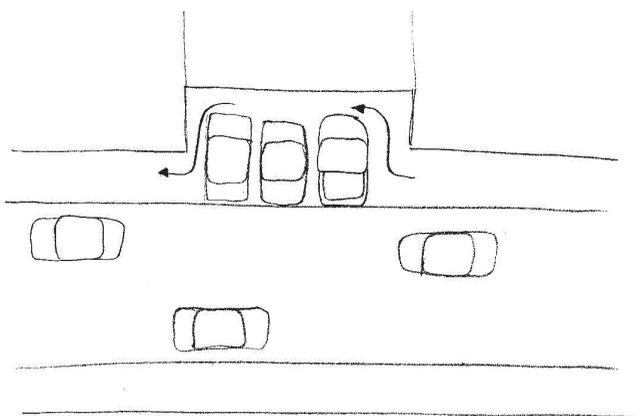
Bei zwei- oder mehrstöckigen Einfamilienhäusern ist der Autoabstellplatz oft loggiahaft als Nische im Erdgeschoß untergebracht. Die Nische wird oft multifunktional genutzt – als erweitertes Wohnzimmer für Feiern oder auch z.B. als Warteraum für Patienten von Ärzten oder Psychiatern, die ihre Praxis im eigenen Haus haben. Hier findet man gefliesten Boden, eine Couch, Pflanzen etc. und eben manchmal auch ein Auto. Das schlägt sich oft in der Bodengestaltung nieder. Der gleiche Belag, der in der Nische verwendet wird (eventuell der gleiche wie im Hausinneren), wird bis auf den Gehweg hinausgezogen, da dessen Ge-



gestaltung wie oben erwähnt dem Grundbesitzer überlassen ist. Die Fliesen sind oft keine Fliesen, die für den Außenbereich geeignet sind. Diese Entscheidung für die Ästhetik geht auf Kosten der Nutzung. So hat man bei Regen Schwierigkeiten eine spiegelglatte Fläche, oft auch noch mit 10-prozentiger Neigung zum leichteren Hinausfahren des Autos, zu überqueren.

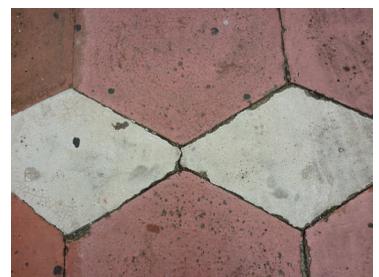
Die traditionelle Pflasterung der Gehsteige sind kleine quadratische rote bzw. weiße Platten, die im Schachbrettmuster angeordnet werden. Sie sind flächendeckend im historischen Zentrum zu finden (insbesondere seit der umfassenden Renovierung 2007-2009), aber auch sehr häufig in Wohngebieten. Im Gegensatz zu den zuvor erwähnten unpassenden Bodenbelägen sind sie rutschfest und gut für den Außenbereich geeignet. Die Bordsteine sind in der Regel in Guadalajara gelb gestrichen, Rampen und die wenigen (nutzlosen) Zebrastreifen, die es gibt, sind ebenfalls mit gelber Farbe markiert.

Oft unterbrechen Autoabstellplätze den Gehweg, so dass der Fußgänger um die Autos herumgehen muss. Dies ist unter gewissen Rahmenbedingungen jedoch erlaubt, z.B. wenn ein Gebäude etwas zurückgebaut ist:



Ausfahrtenbedingte Gefälle oder ein generell schlechter Zustand machen die Gehsteige für viele unpassierbar, Guadalajara 2011

Die Stadt Guadalajara ist geprägt durch eine Vielzahl von Zuständigkeiten von Behörden oder Firmen, sei es das Management des öffentlichen Verkehrs betreffend oder den Erhalt/die Bestimmungen der Gehsteige betreffend. Private Investoren haben neben der Regierung in den vergangenen Jahren immer mehr an Einfluss gewonnen. Guadalajara hat ihnen große Entwicklungen in den letzten Jahren zu verdanken, vor allem bzw. ausschließlich im Westen der Stadt. Die In-



Guadalajaras Gehsteige sind nicht langweilig – ganz oben die traditionelle rot-weiße Pflasterung



vestoren stecken ihr Geld vor allem in Shoppingcenter und die Verbesserung der Infrastruktur für den MIV. Man wird kaum schattige Gehwege in der Nähe von Shoppingcentern finden. Zum einen muss der Platz Parkplätzen weichen, zum anderen soll man sich lieber im Klimaanlage gekühlten Shoppingcenter abkühlen und seine Kaufkraft spielen lassen. Wer sich das nicht leisten kann, soll auch bitte nicht vor den Türen herumlungern.

Guadalajara möchte grüner werden, die Straßen bieten aber nicht genug Platz für die Bepflanzung – Ficusbäume in Analco

Bepflanzung

Guadalajara verfügt nicht über allzu viele Grünflächen in der Innenstadt. Dennoch wird versucht, etwas Grün ins Zentrum zu bringen. Das geschieht in erster Linie über „Minialleen“. Beinahe in jeder Straße werden Bäume gepflanzt, normalerweise auf Kosten der Gehwegfläche. Bevorzugte Baumarten sind Ficus u. ä., aber vor allem Orangenbäume. Das bringt mehrere Probleme mit sich. Die Bäume sind recht klein und zierlich, wenn sie eingesetzt werden, überragen aber nach einigen Jahren die typische einstöckige Bauweise. (Ficusbäume werden bis zu zehn Meter hoch und auch die Krone erreicht locker einen Durchmesser von mehreren Metern.) Die Wurzeln graben sich unter die Pflasterung und oft auch unter die Fundamente, da keine wurzelbegrenzenden Maßnahmen gesetzt werden und der Stamm bis auf wenige Zentimeter einbetoniert wird. Orangenbäume tragen Früchte – die Sorte, die normalerweise verwendet wird, ist jedoch sehr sauer und kann höchstens für Marinaden verwendet werden. So fallen die überreifen Früchte vom Baum, das Fruchtfleisch und die Schalen werden auf Gehweg und Straße verteilt, hinterlassen Flecken, Geruch und Rutschgefahr. Eine Straßenreinigung der Stadt gibt es nicht, höchstens von Seiten motivierter Anwohner.

Aufenthaltsbereiche / Grünräume / Parks

Öffentliche Grünräume in Form von Parks sind rar gesät. In den größeren, wie dem Parque Agua Azul oder dem Parque Rehilete Alcalde, ist Eintritt zu bezahlen, dafür ist eine gewisse Sicherheit und ein „Erholungsfaktor“ inklusive Tretboote oder Vogelvolieren garantiert. In der Nacht werden sie geschlossen, um unerwünschten Personen den Zutritt zu verwehren.

Es gibt jedoch etliche „Resträume“, die bei der Stadtplanung übrig geblieben sind und nun als Straßenpuffer dienen. Diese Parks sehen alle ähnlich aus und befinden sich oft neben stark befahrenen Straßen. Generell bestehen sie aus wenig Gras, viel nackter Erde und asphaltiertem Boden und großen Bäumen, die im

„Es ist um einiges einfacher, den öffentlichen Raum zu verbessern als 20.000 Wohnhäuser.“

(Alfredo Hidalgo Rasmussen, COM:PLOT)

Sommer Schatten spenden. Die Wegestruktur ist oft so angelegt, dass das Durchqueren des Parks eine Abkürzung darstellt. Durch die vielen Wege sind die Plätze von allen Seiten einsehbar und werden in der Nacht auch nicht geschlossen. Die Möblierung dieser „Grünräume“ in der Stadt ist einheitlich aus Beton geformt und terracottarot gestrichen. Obwohl die Plätze oft nicht sehr attraktiv gestaltet sind und sich neben großen, lauten Straßen befinden, werden sie von der Bevölkerung dankbar angenommen und ausgiebig genutzt.

Der öffentliche Raum in Guadalajara bietet wenige Möglichkeiten zum Verschnaufen. Bänke sind Mangelware, am ehesten sind sie im touristischen Zentrum zu finden. Viele Leute nehmen unter Bäumen auf dem Boden sowie auf Gehsteigen und Bepflanzungsbegrenzungen Platz. An stark befahrenen Straßen sieht man jedoch nie jemanden am Gehsteig sitzen, da die Gefahr durch den Autoverkehr zu nahe ist.

Abwasser

Gullys sind Mangelware in der Stadt, was in einer Gegend, wo von Juni bis Ende September Regenzeit herrscht, ein großes Problem ist.¹ Oft sind Kreuzungen nicht überquerbar, weil das Wasser bei starken bzw. langanhaltenden Regenfällen auf einer Fläche von 20 Quadratmeter bis zu 20 cm hoch steht. Es stinkt.

Bei der Erneuerung von Straßen setzt man auf Gefälle statt auf Gullys in kurzen Abständen. Große Hauptstraßen besitzen ungefähr alle 500m einen monströsen Gully mit einer Breite von ca.1,50m, wo die Wassermassen verschwinden.

Müll / Verschmutzung von Straßen und Gehsteigen

In Guadalajara gibt es keine Mülltonnen. Jeden Tag fährt die Müllabfuhr durch die Straßen, die vorher und währenddessen vom Glockengebimmel der Müllmänner angekündigt wird. Sie tragen so etwas wie eine Gemüseriemen mit Klöppel am Gürtel, der bei jedem Schritt ein schepperndes Geräusch auslöst, weiters tragen sie am Gürtel Müllsäcke, falls die Bewohner keine haben und in der Not den einen oder anderen kaufen möchten. Hört man das Läuten, trägt man seinen Müllsack hinunter und deponiert ihn am Straßenrand/auf dem Gehsteig (Mülltrennung gibt es nicht). Der Müllwagen fährt durch die Straßen und sammelt die Säcke ein.

Mexikaner haben Hunde lieber als Katzen. Nun müsste man meinen, bei so vielen Hundehaltern falle um vieles mehr Hundekot auf den Straßen an als bei uns. Weit gefehlt. Mexikanische Hunde sind nämlich nicht in der glücklichen Position regelmäßig ausgeführt zu werden. Viele verbringen ihr ganzes Leben im Haus und im Innen-/Hinter-/Vorhof. Ihr Geschäft verrichten sie auf Betonböden, wo es von den Hausbewohnern bzw. -angestellten beseitigt wird. So wird der europäische Besucher feststellen, dass in der Stadt keine leidige „Hundstrümmel“-Diskussion herrscht, weil die ungeliebten Objekte im Stadtleben schlichtweg nicht vorhanden sind.

Ebenso wenig begegnet man Überbleibseln heftig feiernder Jugendlicher. Die Mexikaner feiern viel, gerne und ausgiebig – davon ist am Tag danach aber so gut wie nie etwas zu sehen.² (Kein Vergleich zum Speisrutenlauf im Grazer Univeritel oder der Innenstadt am Samstag bzw. Sonntag)

1 Siehe im die Klimatabellen im Anhang, S.153.

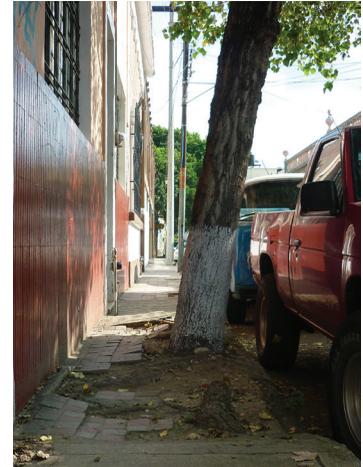
2 Dieselbe Erfahrung habe ich 2008 in Argentinien gemacht.

Barrierefreiheit

An den Kreuzungen steht die Chance eine Rampe aufzufinden bei 50/50, die Chance, dass sie benutzbar und nicht verstellt, verbaut, verparkt oder nur einseitig ist (also auf der anderen Straßenseite keine Rampe auf den Gehsteig hinaufführt), ebenso. Einer der wenigen Rollstuhlfahrer, die ich gesehen habe, war stets auf der Straße und nicht auf dem Gehsteig unterwegs. Es ist überhaupt auffällig, wie wenige alte Menschen, Personen im Rollstuhl, mit Seh- oder Gehbehinderungen unterwegs sind und wie viele Kinder auf dem Arm getragen werden, was wohl nicht zuletzt auf den Zustand der Straßen zurückzuführen ist.

Hindernisse für Menschen (v.a. mit eingeschränkter Mobilität) auf Gehwegen in Guadalajara:

- Zu schmale Gehsteige
- Keine durchgehende, ebene Pflasterung
- Niveauunterschiede, Gefälle
- Bäume, Wurzeln, Aufheben des Bodenbelags durch Wurzeln
- Waren von Kiosks, Werkstätten oder Geschäften
- Mülleimer
- Strommasten/-kabel
- Hydranten
- Poller
- Bänke
- Schilder
- Müllsäcke
- Wasser
- Verkaufsstände
- Imbisse mit Sitzgelegenheiten
- Parkende Autos
- Essensstände verbauen Rampen an Straßenecken (wenn vorhanden)
- Keine Fußgängerampeln
- Große Distanzen zwischen Fußgängerkreuzungen
- Verkehrsgeschwindigkeit



Baumwurzeln heben den Bodenbelag und lassen ihn zur Stolperfalle werden

Straßennutzung

In Mexiko gibt es die Tradition des Auf-dem-Gehsteig-Sitzens und Beobachtens. Lärm, schlechte Luft, die Gefahr fahrender Autos, parkende Autos und vernachlässigte Gehwege verleiden es den Menschen, die in der Stadt wohnen, dieser Beschäftigung nachzugehen. Während in den Städten diese Gewohnheit beinahe vollständig verloren gegangen ist, ist sie auf dem Land teilweise noch erhalten. Auch im ärmeren Osten der Stadt kann man mehr Leute beobachten, die auf der Türschwelle sitzen und das Getümmel auf der Straße verfolgen.

Straßenhändler – (vendedores) ambulantes

Der Alltag im Wohnviertel Capilla de Jesús, wo ich eineinhalb Monate gewohnt habe, sah ungefähr so aus bzw. hörte sich so an:

„Es ist wie in der Truman-Show. Jeden Tag um dieselbe Uhrzeit kommen die Verkäufer in die Straße. Zuerst der Eismann, dann der Bananenmann mit dem Ofen, zuletzt der Maisverkäufer. So können sie sich eine Stammkundschaft aufbauen, die auf ihr Geschrei hin die Treppe hinunterstürzt.“



Abendliche Tacostände in der Calle Mexicaltzingo, Guadalajara 2011



Auf der Straße kann man viele Dinge kaufen. Das meiste wird mit Klingeln, Pfeifen und / oder lautem Geschrei angekündigt: der Eismann auf dem Fahrrad klingelt und schreit nachmittags um 16 Uhr, gebratene Bananen mit Schlag gibt's, wenn ein marktdurchdringender Pfiff ertönt, der Maisverkäufer preist seine Speise zwischen 22.30 und 23.00 Uhr an: „Hay eloootees!“. Regelmäßig ertönt die Werbung von Gasfirmen, Gemüsehändlern und Wir-kaufen-alles-was-sie-nicht-mehr-brauchen-Transportern, die in Hoffnung auf Kundschaft durch die Straßen fahren. Hin und wieder kommen auch ältere Frauen mit einem Trolley vorbei, die selbst gemachten Käse verkaufen.“

Andere Straßenhändler bieten dem Vorbeigehenden nichts Essbares, sondern andere Waren. Eine alte Frau in Santa Tere hat sich auf Schwämme und andere Putzwaren spezialisiert, andere auf Schnürsenkel, wieder andere auf selbstgemachten Schmuck, Plastikspielzeug etc. Als Ausstellungs- und Verkaufsfläche dient der Gehsteig oder der Bodenbelag eines Platzes.

Das Geschäft an den Kreuzungen

An den Kreuzungen großer Straßen trifft man oft auf Straßenartisten und Scheibenwäscher: Ärmere Menschen aus meist informellen Wohnsiedlungen, die, wenn die Ampel auf Rot schaltet, ihr Geld damit verdienen, ihr Können vor den stehenden Autos zu zeigen (Feuerschlucken, Jonglieren, Clowns etc.), um in Folge um etwas Kleingeld zu bitten, oder mit Spülmittel bewaffnet für ein paar Centavos dem Dreck der Windschutzscheiben zu begegnen.

Manchmal begeben sich auch ganze Familien aus ärmlichen Verhältnissen auf einen Mittelstreifen, um wartenden Autofahrern Kaugummis, Schokolade, Blumen, Selbstgebasteltes, Heiligenbildchen etc. anzudrehen. Einige kaufen etwas von dem Angebotenen, nicht weil sie es wirklich brauchen, sondern um die Person zu unterstützen. In anderen Orten in Mexiko und generell Lateinamerika ist dieser „Bauchladenverkauf“ um einiges ausgeprägter und erfolgreicher. Es geht darum, das soziale Gewissen zu befriedigen – wohlwissend um die soziale Kluft, die im Land klafft. Es gibt kaum Bettler, stattdessen werden Kleinigkeiten verkauft oder andere kleine Arbeiten verrichtet.

Essen auf der Straße

In Guadalajara gibt es unglaublich viele Imbissstände (puestos de comida). Um einen solchen legal aufzustellen, benötigt man eine Erlaubnis und bekommt gegen einen gewissen Betrag eine Nummer. Bei Inspektionen muss diese registrierte Nummer vorgezeigt werden. Wer dies nicht kann, muss seinen Stand sofort abbauen und verschwinden. Die Realität sieht jedoch eher so aus, dass sich die Inspektoren für einige Pesos wieder aus dem Staub machen.

Essen auf der Straße hat Tradition in Guadalajara. Sowohl bei Jungen als auch bei Älteren. Stets gibt es einen Stand in der Nähe, wo vor allem in der Mittagszeit

„Die Autokultur hat die Kultur des Auf-dem-Gehsteig-Sitzens verdrängt.“

(Gerardo Montes de Oca, Ciudad para todos)



Essen im Mercado San Juan de Dios, Guadalajara, 2011

und am Abend schnell ein paar Tacos, Mais, Suppen oder unaufwendige Mittagsgerichte verzehrt werden können. Die Stände sind in der Regel mobil, ohne Wasser und Stromanschluss und manchmal hygienisch etwas bedenklich. Es gibt nur wenige Hocker als Sitzplätze, nach dem Essen setzt man seinen Weg fort. Niemand hat etwas gegen diese Stände oder möchte darauf verzichten, da sie den Leuten ein gewisses Lebensgefühl vermitteln.

Straßencafés gibt es nicht, Gastgärten haben sich nur bei Lokalen an großen öffentlichen Plätzen etabliert. Zum einen flüchtet man bei großer Hitze und Regen ins Gebäudeinnere, zum anderen ist man auf der Hut vor Taschendieben. Viele Straßen sind auch schlichtweg zu schmal, um ein Straßencafé zu installieren. Die Bevölkerung verzichtet ungern auf Parkplätze und der Straßenlärm und -geruch dient nicht gerade der Entspannung. Zudem wird der Straßenraum als etwas Öffentliches betrachtet, kleine Imbissstände werden als Unterstützung dieses Charakters gesehen, Aneignung größerer Räume als „Freiraumberaubung“.

Auf der Straße stehen nicht nur die üblichen Tacostände, sondern auch welche, die Becher voll mit frischem, geschnittenem Obst verkaufen sowie Getränke wie Zuckerrohrsafte, Tejuino, Atole, Aguas Frescas, Horchata, Tepache etc. Hauptsache „to go“. In Österreich sieht man besonders um die Mittagszeit herum viele Leute, die im Gehen essen. In Mexiko bezieht sich das nur auf Getränke und kleine Snacks/Süßigkeiten.

Bei Veranstaltungen, in der Nähe von Attraktionen wie dem Zoo Guadajaras, Parks oder einfach an heißen Tagen neben großen Hauptstraßen machen Straßenverkäufer mit Kühlboxen voll mit Cola, Sprite und Wasser ein großes Geschäft.

Markt / Kirche / Handel

Ein weiterer wichtiger Anlaufpunkt hinsichtlich Essen ist der Markt. Markt bedeutet in Mexiko nicht in unserem Verständnis Verkauf von Obst und Gemüse unter freiem Himmel, sondern in erster Linie Markthallen. In jedem Viertel gibt es zumindest eine kleine Markthalle (bis hin zum riesigen, mehrstöckigen Mercado San Juan de Dios), wo man neben Obst und Gemüse auch Fleisch, Milchprodukte, Eier, andere pflanzliche Erzeugnisse, Putzmittel, Haushaltswaren und manchmal sogar Kleidung kaufen kann. Stets dabei ist ein Bereich, wo verschiedene Mittagsmenüs, Tacos, Säfte, Milchshakes etc. angeboten werden. Auf dem Markt kann man gut und günstig essen.

Der Markt ist ein wichtiger Identifikationspunkt eines Viertels, Santa Teresita z.B. hat sich um den Markt herum vor allem seit seiner Konstruktion in den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts entwickelt. Ein weiterer wichtiger



Versteckte Läden: Apotheke in Juan Alvarez, Guadalajara, 2011

Punkt ist die Kirche. Jedes Viertel hat seine Kirche (die meist schon vor dem Markt viele Menschen angezogen hat). Die Kirche ist sowohl ein Anziehungspunkt für gläubige Menschen als auch ein Treffpunkt für die Bewohner des Viertels. Unabhängig von der Größe oder überhaupt dem Vorhandensein eines Kirchenvorplatzes.³

Supermärkte sind in Guadalajara selten. Wenn, dann sind sie riesengroß und gehören zu Ketten wie Walmart oder Soriana. Der tägliche Bedarf wird in zuvor erwähnten kleinen Läden oder den Markthallen des Viertels gedeckt. Zu den großen Supermärkten fahren die Tapatíos mit Vorliebe an Sams- und Sonntagen.

Es gibt nämlich keine gesetzlich festgelegten Ladenöffnungszeiten. Zwar hat sich ein gewisses Schema durchgesetzt – ca. von 9 bis 19 Uhr, eventuell mit Mittagspause –, sonntags haben ebenfalls viele Geschäfte geöffnet. Auf die Frage nach dem Grund antwortete ein Mexikaner, dass viele Leute es sich nicht leisten könnten, sonntags nicht zu arbeiten. Viele Geschäfte, insbesondere die allgegenwärtigen Kiosks, haben bis spät in die Nacht (23 Uhr) geöffnet. Hier gibt es alles in kleinen Mengen: kalte Getränke, Brot, Tortilla, Toilettenpapier, Teebeutel, Eier, Wasserkanister, Snacks, Käse, Milch, Klebeband, Pflaster... Ihre Konkurrenten sind große Ketten wie Oxxo und 7Eleven, die 24 Stunden geöffnet haben und an fast jeder Ecke zu finden sind. Viele Mexikaner bevorzugen jedoch, v.a. in Wohnvierteln, die kleinen Läden, wo der Besitzer einen mit Namen kennt und man weiß, um wie viel Uhr die tägliche Lieferung frischer Tortillas kommt.

Viele Geschäfte, Lokale und Werkstätten sieht man erst, wenn sie geöffnet sind, da sie sich hinter Garagentoren oder Jalousien verbergen. Aus unauffälligen Häuserfronten werden am Vormittag Sargverkäufe, Restaurants, Autowerkstätten, Tischlereien, Spielzeugläden, Sportschulen etc.

Tianguis

Tianguis haben eine lange Geschichte und Tradition in Guadalajara. Tianguis sind Straßenmärkte, für die ganze Straßenzüge gesperrt werden, damit die Händler, die zumeist nicht aus der Stadt stammen, dort ihre Waren verkaufen können. Ein Großteil der Waren ist Kleidung, es gibt jedoch auch oft andere Kleinigkeiten wie Kosmetika, CDs und Schmuck zu kaufen. Manche Tianguis werden kritisch beäugt, da die Verkäufer dazu übergegangen sind, den Strom der angrenzenden Gebäude anzuzapfen, bei der Befestigung von Planen Wände zu beschädigen und ansässige Geschäfte am Öffnen zu hindern, weil der Zugang schlichtweg verbaut wird.

Die Geschichte der Straßenmärkte beginnt mit einem Tianguis im Atrium der

³ Siehe auch die Beschreibungen von Analco und Santa Teresita.



Kirche San Sebastián, genannt „El Baratillo“, der bis 1903 eine Extension von einem Häuserblock erreicht. Hier wird mit neuen und gebrauchten Dingen gehandelt, die Leute kommen, um zu kaufen und zu tauschen. In den 40er Jahren wechselt der Tianguis seinen Standort und ist heute weiter östlich im Barrio de San Felipe de Jesús zu finden.⁴

Versteckte Läden: Möbelgeschäft in Federalismo, Guadalajara, 2011

Polizei- / Militärpräsenz

In der gesamten Stadt herrscht eine für den Europäer ungewohnte, manchmal bedrückende Polizei-Präsenz. Polizisten sind stets schwer bewaffnet und mit Helm ausgestattet. Bei Großveranstaltungen ist zudem die Policía Estatal und die Policía Federal unterwegs, in Härtefälle auch das Militär. Pick-Ups mit mehreren Polizisten fahren durch die Stadt, die Polizisten darauf tragen manchmal Sturmhauben.

Die Vorkommnisse in Verbindung mit der Drogenmafia, die sich früher auf den Norden Mexikos beschränkt haben, wandern immer mehr nach Süden. Guadalajara gilt als eine der sichersten Städte Mexikos, im Sommer 2011 war der Bundesstaat Jalisco der einzige, für den das Auswärtige Amt keine Reisewarnung verkündet hatte. Dennoch ist die Bevölkerung vorsichtig. Im November 2011 deponierte ein Kartell 26 Tote als Warnung im Zentrum Guadalajaras.

Unangemeldete Demonstrationen und Aktionen, die höchstwahrscheinlich nicht mit Wohlwollen der Politik einhergehen, mögen wohl bedacht sein, bzw. muss überlegt werden, was zu tun ist, wenn die Polizei einschreitet (die nicht sehr zimmerlich mit Störenfrieden umgeht): sprich wegrennen oder bleiben bis zur letzten Sekunde und für die zu vertretende Sache einstehen. (Manchmal kommt es auch zu Übergriffen von Seiten der Polizei auf Demonstrantinnen, wie zuletzt geschehen bei den Tumulten 2012 nach der Wahl von Präsident Enrique Peña Nieto.)

Verkehr

Ich möchte mich nicht auf Guadalajaras Verkehrsprobleme versteifen, muss aber dennoch etwas genauer darüber berichten, da viele der heute den Alltag bestimmenden Probleme der Stadt daraus resultieren.

Hierarchie im Straßenverkehr

Wer kein Auto besitzt, fährt mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder geht zu Fuß. Zufußgehen ist etwas für arme Leute. Die Fußgänger stehen ganz unten in der

⁴ Vgl. Municipio de Guadalajara 2008, Analco, 9.

Hierarchie. Das Straßenüberqueren kann lebensgefährlich werden, wenn man sich nicht an das ungeschriebene Gesetz „Das Auto zuerst“ hält. Prinzipiell sollte man die Fahrbahn erst betreten, wenn kein Auto mehr in Sicht ist (ungeachtet eventueller Zebrastreifen oder Ampeln). Da es kaum Fußgängerampeln gibt, sollte man sich stets mit einem Blick auf die Ampeln für den Autoverkehr versichern, dass noch immer das grüne Licht leuchtet. Da beinahe alle Straßen Einbahnstraßen sind, muss man sich deshalb bei einer großen Straße mit Mittelstreifen des Öfteren umdrehen. An sehr stark befahrenen Straßen und Schnellstraßen gibt es manchmal Fußgängerbrücken.

Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr ist eine der größten Herausforderungen der Zona Metropolitana de Guadalajara. Die Möglichkeit einer städtischen, wirtschaftlich und sozial nachhaltigen Entwicklung der ZMG hängt von einer funktionierenden Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ab, die die Bedürfnisse der Stadtbewohner befriedigt.

Während die Stadt wächst und die Anzahl der Autos zunimmt, beeinträchtigen Staus und die nicht zuletzt dadurch verursachte Luftverschmutzung sowie der Lärm Gesundheit und Lebensqualität der Einwohner der ZMG, vor allem derer die im Stadtzentrum leben und arbeiten. Über 70% der täglichen Wege pro Person in der ZMG werden mit öffentlichen Transportmitteln erledigt. Oft sind es lange Fahrten zur Arbeit, unbequem, unter großem Gedränge in den Fahrzeugen, unter riskanten Bedingungen. Die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein notwendiger Basis-Service der Stadt und hat sich zu einem der wichtigsten Problempunkte der ZMG entwickelt.

Es ist anzunehmen, dass in Guadalajara heutzutage 34,4% der Wege zu Fuß und 2,2% mit dem Fahrrad zurückgelegt werden⁵ und nur wenig über ein Viertel (27%) aller Wege mit dem Auto dennoch hält es ein Monopol von 90% des öffentlichen Raumes in der Stadt.⁶ Der öffentliche Verkehr ist heute gut ausgebaut, wenn auch nicht zentral koordiniert.

Bus

Drei verschiedene Busunternehmen konkurrieren, wenn auch bei gleichen Preisen. Von insgesamt rund 270 verschiedenen anarchisch zirkulierenden Buslinien sind allein im Zentrum über 170 unterwegs, deren Nummernsystem undurchschaubar ist.

Die Zeiten der Rush Hours sind: 08.00-09.30, 12.30-14.30, 18.00-20.00. Die Busintervalle orientieren sich an diesen Zeitfenstern: während um 08.30 Uhr alle drei Minuten ein Bus vorbeikommt, wartet man um 11.00 Uhr vielleicht eine halbe Stunde.

Um mit einem Bus zu fahren, muss man ihn zuerst einmal anhalten. Fixe Haltestellen gibt es selten, eher Orte, meist vor Kreuzungen, die sich mit der Zeit als guter Einsteigepunkt etabliert haben. Man stellt sich hin, sobald man den nahenden Bus als den gesuchten identifiziert hat, hält man die Hand hinaus und hofft, dass er anhält. (Das ist nicht selbstverständlich, denn wenn der Bus voll ist oder die Fahrer unter Zeitdruck oder kurz vor Dienstende stehen, fährt er manchmal einfach vorbei.) Zum Aussteigen wird man auf etwaigen Haltewunsch an der nächsten Kreuzung, wo man gut halten kann, abgesetzt.

Vielleicht zehn Busse in der Stadt können Rollstuhlfahrer befördern. Sie verfügen über eine hydraulische Hebebühne, deren Betätigung den Busverkehr entscheidend verzögert.

⁵ Basierend auf einer Datenerhebung in der ZMG 2008.

⁶ Vgl. <http://www.hazquesueda.org/transporte.php>

Donnerstag, 20. Oktober 2011

Wer zu Fuß geht, hat keine Eile. Die durchschnittliche Geschwindigkeit der Fußgänger in der Innenstadt liegt weit unter der der Europäer. Man schlendert und schaut. Nichts kann so dringend sein, dass man sich sehr beeilt. In Mexiko gehört Zuspätkommen zum Alltag dazu.

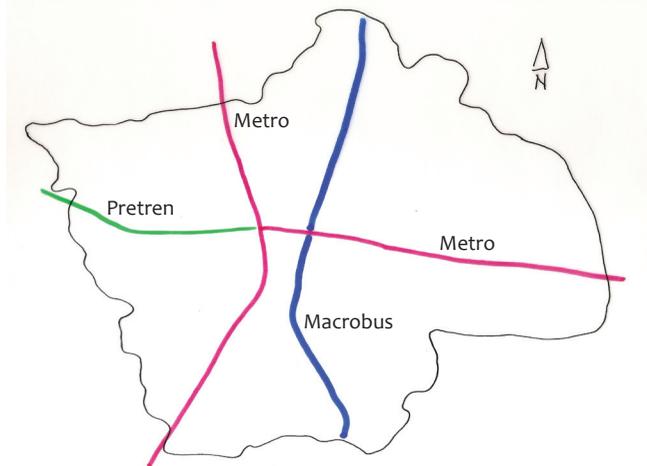
Metro/Pretren

Es gibt zwei Metrolinien in Guadalajara: 1 und 2. Linie 1, die von Norden nach Süden verläuft, fährt 19 Stationen (12 oberirdische, 7 unterirdische) an, Linie 2, die vom Zentrum nach Osten verläuft, 10 (oberirdische). Pro Tag transportiert die Metro 55.000 Passagiere.

Der 2006 eingeführte Pretren bildet quasi den Arm der Linie 2 nach Westen. Er reicht vom Stadtzentrum Guadalajaras bis zum Busbahnhof von Zapopan.

Macrobus

Der Macrobus verkehrt auf der Calzada Independencia von Nordosten nach Südwesten. Endstation im Norden ist der Mirador de la Barranca bzw. die CU-AAD der Universidad de Guadalajara. Endstation im Süden ist die Avenida Fray Angélico en Miravalle. Dazwischen liegen 27 Stationen. Beim Mercado San Juan De Dios gibt es einen Verkehrsknotenpunkt, der die zwei Metrolinien und den Macrobus zusammenführt.



Taxi

Taxis sind gelb und zahlreich in Guadalajara. Man kann sie mit der Hand anhalten. Man tut gut daran, vor der Fahrt den Fahrtpreis ausverhandeln, ab 22 Uhr ist er allgemein höher.

MIV

In der städtischen Zone, Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG), wo die jährlichen Ausgaben öffentlicher Gelder für Infrastruktur des Verkehrs in erster Linie dem Privatverkehr gelten, ist in den letzten zehn Jahren die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel von 68% auf 45% gesunken, während sich die Anzahl von Privatautos in dieser Zeit verdoppelt hat. Im Jahr 2000 waren es noch 750.000 Autos, Ende 2009 über 1,5 Mio. Dies zeigt, wie Stadt und Mobilität in starke Abhängigkeit des Privatautos geraten sind, einhergehend mit einem allgemeinen Verlust von urbaner Effizienz, Menschlichkeit, Gesundheit, dem sozialen Netz und der Umwelt.

Zwischen 2000 und 2005 stieg die Anzahl von PKWs jährlich um ca. 7%. 2005 zirkulierten in der Zona Metropolitana de Guadalajara fast 1,5 Mio Autos, die immer mehr Platz und steigende Investitionen von öffentlicher Hand erfordern. Guadalajara hängt dem Denken der 60er Jahre an in dem Glauben, es sei sinnvoll-

„Ich habe meine Studenten der TEC im Westen der Stadt (eine der teuersten Privatunis) gefragt, wie oft sie in der letzten Woche ihr Haus zu Fuß verlassen haben (die meisten wohnen in einer Gated Community) – niemand, im vergangenen Monat – ein paar. Es gab sogar Studierende, die innerhalb des letzten Jahres niemals sich ohne Auto fortbewegt haben. Das hat auch mit der Struktur der Cotos zu tun, die für den Autoverkehr konstruiert worden sind. Oft gibt es gar keine Gehwege und die Distanzen sind zu groß, um sie zu Fuß zurückzulegen. In der Stadt brauche ich maximal fünf Minuten zu Fuß, um zu einem Kiosk zu gelangen. Wenn ich in einem Coto wohne, brauche ich dafür wahrscheinlich fünf bis zehn Minuten mit dem Auto.“

(Alfredo Hidalgo Rasmussen, COM:PLOT)

ler, Staus mit der Umwandlung von bestehenden Straßen in schnelle Verkehrsachsen entgegenzukommen, statt mit Geld ein gut funktionierendes öffentliches Verkehrssystem zu entwickeln.⁷

Jährlich passieren im Bundesstaat Jalisco 50.000 Unfälle, 2011 sind dabei 1.219 Menschen auf der Straße gestorben. Das sind beinahe 100 pro Monat!⁸ 2012 starben insgesamt 47 Menschen bei Unfällen, die von Bussen des öffentlichen Verkehrs von Guadalajara verursacht wurden. 2011 waren es sogar 55 Personen.⁹

Zum Vergleich: Die Apa vermeldete im Januar 2013, auf Österreichs Straßen seien 2012 522 Personen ums Leben gekommen und damit so wenige wie noch nie seit dem Beginn der Aufzeichnungen im Jahr 1950.¹⁰

Parken

An hoch frequentierten Orten gibt es Parkuhren, die jedoch manchmal nicht funktionieren, oder es sind schlichtweg zu wenige Parkuhren vorhanden, so dass Autofahrer dann verwirrt davorstehen. Auch haben ein paar Betrüger illegale Parkuhren aufgestellt.

Fahrrad

Ebenso wie in Graz hat Fahrradfahren eine lange Geschichte und Tradition in Guadalajara.¹¹ In den letzten Jahren hat man kontinuierlich versucht, die Bedingungen für Fahrradfahrer zu verbessern, und es haben sich zahlreiche Lobbies gebildet, um die Rechte von Fahrradfahrern durchzusetzen.



Fahrradfahrer, Guadalajara, Ende 19. Jh., Museo de la Ciudad

7 Vgl. de la Torre Escoto 2006, 163.

8 Vgl. <http://www.informador.com.mx/jalisco/2011/344674/6/fallecen-110-personas-al-mespor-accidentes-viales.htm>.

9 Vgl. <http://www.informador.com.mx/jalisco/2013/427626/6/cierra-2012-con-49-muertos-por-el-transporte-publico.htm>.

10 Vgl. <http://www.salzburg.com/nachrichten/oesterreich/chronik/sn/artikel/so-wenig-verkehrstote-wie-noch-nie-in-oesterreich-41778/>.

11 Graz hat eine lange Fahrradtradition. Bald nach der Erfindung des neuen Fortbewegungsmittels werden erste Fahrradvereine gegründet. Das Hochrad ist anfangs noch Luxusgegenstand und der 1882 gegründete Grazer Bicycle-Club äußerst exklusiv. Um 1900 ist das Auto das neue Statussymbol für die gehobene Gesellschaftsschicht und das Fahrrad mutiert zum Verkehrsmittel der niedrigen sozialen Schichten. Ein Fahrrad ist für immer mehr Menschen erschwinglich, was der Arbeiterklasse eine gewisse Mobilität bzw. Freiheit gibt. Als Folge der Weltwirtschaftskrise steigen die Tarife des öffentlichen Verkehrs und viele Menschen steigen aufs Fahrrad um. 1935 kommen auf 1.000 Straßenbahnpassagiere 1.030 Fahrradfahrer. (vgl. Brunner 2003, 380)

Institutionen / Gruppierungen

Bikla

„Bikla – Bici Pública“ entspricht dem System der Wiener Citybikes. Bikla ist eine Firma, die gegen einen kleinen Unkostenbeitrag Fahrräder zur öffentlichen Nutzung anbietet. Kurze Distanzen für einen kleinen Preis, um die Rotation der Fahrräder und einen täglichen Zugewinn neuer Nutzer zu gewährleisten. Es ist das erste Fahrrad-Projekt in Guadalajara, das es möglich macht, das Fahrrad an einer anderen Station als der, wo man es ausgeliehen hat, zurückzugeben. So soll Bikla nachhaltig die Fortbewegungsgewohnheiten der Tapatíos verändern und im Auto zurückgelegte Wegstrecken reduzieren. BIKLA wurde in Guadalajara von Industrial Designern und Unternehmern entwickelt, die selbst begeisterte Radfahrer sind.

Guadalajara 2020

Guadalajara 2020¹² ist eine Vereinigung, gegründet von einer Gruppe von Bürgern, Wissenschaftlern und Unternehmern, die öffentlich-private Projekte generiert und versucht, eine harmonische, nachhaltige und lebenswerte Metropole zu verwirklichen. Es ist eine überparteiliche Bürgergruppe, der es gelungen ist Institutionen und Behörden zur Unterstützung von Aktivitäten mit gesellschaftlichem Nutzen zu bewegen. Sie setzt sich für Stadtforschung und -planung ein, behandelt Umweltthemen wie die Wiederherstellung von Parks und der Barranca und die Rettung von Quellen sowie Wasserzu- und -abflüssen, aber beschäftigt sich auch mit Mobilität und hat die Vía Recreativa entwickelt. Guadalajara 2020 arbeitet eng mit der Regierung zusammen.

La Vía Recreativa

Mexikaner haben oft kein ausgeprägtes Gesundheitsbewusstsein. Sie wissen nicht, welche Nahrungsmittel gesund sind, wie man sie verwendet, wie man Kinder optimal ernährt, welche Gesundheitsrisiken sich in übermäßigem Konsum von Fast Food und Soft Drinks verbergen, wie wichtig Bewegung für den Körper ist. Mexiko hat nach den USA weltweit die zweithöchste Anzahl fettleibiger Menschen.

„La Vía RecreActiva“¹³ der ZMG ist ein Sozialprogramm, das es möglich macht, Straßenraum sonntags für einige Stunden im großen Rahmen der Erholung und Unterhaltung von Leuten aller Altersklassen zu widmen. Für sechs Stunden, von 8 bis 14 Uhr, werden verschiedene, zusammenhängende Straßenzüge (mehrspurige Hauptstraßen) für den motorisierten Individualverkehr und Busse gesperrt und an Fußgänger, Fahrradfahrer, Inlineskater etc. übergeben.

2004 findet die erste Vía RecreActiva mit einer Route von 11 km von Tétlán nach Los Arcos für die Dauer von vier Stunden und 10.000 begeisterten Nutzern des neuen Angebots statt. 2007 schließt sich die Gemeinde von Zapopan dem Projekt an, 2008 die Gemeinden Tlaquepaque und Tlalajomulco, 2009 Tonalá. Heute zählt die Vía RecreActiva durchschnittlich 140.000 Besucher auf einer Route von über 65 Kilometern.

Bei der Vía Recreativa gibt es neben Sportangeboten wie Fahrradverleih und -reparaturmöglichkeiten, zur Verfügung gestellten Springseilen und Hula-Hub-Reifen auch Tische, an denen spielerische Aufklärung über Ernährung und Sport stattfindet.



Bicicleta Blanca, in memoriam der Fahrradfahrer, die bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommen sind, by Ciudad Para Todos

12 Vgl. <http://www.gdl2020.com.mx>

13 Vgl. <http://www.gdl2020.com.mx/recreactiva>



La Vía RecreActiva, Guadalajara, 2011

Die „Vía RecreActiva“ definiert folgende Ziele:

- den öffentlichen Raum zurückzugewinnen
- eine Stadt im Maßstab der Menschen zu konstruieren
- Zusammenleben, Kommunikation, Zusammenhalt und soziale Bewegung zu unterstützen
- einen Raumes, der sich an den demokratischen Werten, Respekt und Toleranz orientiert, zu generieren
- ein Zugehörigkeitsgefühls zur Stadt zu kreieren
- angemessene Nutzung der freien Zeit und gesunde Beschäftigung mit Sport, Entspannung, Kunst und Kultur, Wissenschaft und Technologie, der Entwicklung des Sozialen etc. zu fördern
- aus der Vía RecreActiva einen Versuch von Bürgererziehung zu machen.
- Guadalajara zu einer freundlichen, spielerischen Stadt zu machen.
- alternative Fortbewegungs-/ Verkehrssysteme zu etablieren.
- das Ambiente von Freiheit, Zusammenleben und persönlicher Teilnahme, das auf dieser städtischen Achse erzeugt wird, mit in andere Teile der Stadt zu nehmen.

Die Routen der Vía RecreActiva in Guadalajara, <http://www.gdl2020.com.mx/recreactiva>





Aktuelle Routen der Vía Recreativa Guadalajara (25,6 km):

- RUTA 1: Gigantes – Javier Mina – Juárez – Vallarta hasta la Minerva (11.6km)
- RUTA 2: Chapultepec – Niños Heroes – Paseo de la Arboleda – El Sol - Tonantzin – Capuchinas – 12 de diciembre (5.2km)
- RUTA 3: Calzada Juan Pablo II – Aquiles Serdán – Blvd Marcelino García Barragan (8.8km)

Das Feedback der Stadtbewohner ist durchweg positiv. Für sie ist das sonntägliche Ereignis mehr als nur eine Sportgelegenheit – Presidente de GDL2020 José Palacios Jiménez:

„Wir wollten eine menschliche, grüne und bewegliche Stadt. Wir haben mit 11km begonnen, geöffnet für vier Stunden (von 8 bis 12 Uhr), besucht von 3.500 Personen am ersten Tag. Heute, nach sieben Jahren gibt es sonntags 400.000 Menschen, die das Angebot nutzen. Wir haben uns gefragt, was machten all diese 140.000 Menschen sonntags, bevor es die Via Recreativa gab?“¹⁴

Ein Fahrradfahrer gibt darauf als Antwort:

„Wir haben ferngesehen oder irgendetwas zu Hause gemacht.“

Eine Passantin erklärt:

„Wir nutzen die gemeinsame Zeit der Familie, machen Sport und wir zeigen unserem Kind von klein auf, wie man sich gesund beschäftigen kann.“

Eine andere:

„Es ist wie eine große Familie: Erwachsene helfen Kindern, Kinder helfen jüngeren Kindern etc.“ Als Friseurin bedankt sie sich für die Via Recreativa und gibt gemeinsam mit anderen Friseurinnen ihren Beitrag in Form von einem Gratis-Haarschnitt.

Ciudad Para Todos (Stadt für alle)

„Ciudad Para Todos“¹⁵ ist eine Organisation gegründet 2007 von Bürgern (nicht nur Architekten und Stadtplanern) der Stadt Guadalajara, die mit dem unkontrollierten Wachstum und dem dadurch veränderten Lebensraum der Stadt unzufrieden sind und etwas dagegen tun möchten. Dies beinhaltet eine Auseinandersetzung mit politischen, architektonischen, stadtplanerischen und moralischen Themen, die sich oft in Aktionismus ausdrückt. Besonderer Wert wird auf nachhaltige Verkehrslösungen in der Zona Metropolitana de Guadalajara, gelegt. Auf ihrer Website erklären sie ihr Anliegen folgendermaßen:

„Die Kinder sollen wieder auf der Straße spielen können, die Leute sollen entscheiden können, wie sie sich fortbewegen, sicher, mit Würde und schnell. Grünflächen sollen

„Es ist sehr wichtig, dass wir Bürger uns organisieren und versuchen Projekte auf die Beine zu stellen und dass wir lernen mit der Regierung zusammenzuarbeiten und sie mit uns. Das beste Beispiel ist dafür das sonntägliche Ereignis der Vía Recreativa.“

(Thomás López Miranda, Mitglied bei GDL2020)

14 Vgl. Streetfilms: Via Recreativa – Guadalajara. <http://vimeo.com/34649520>, 29.01.2012

15 <http://www.ciudadparatodos.org/>



Fahrradweg-Malen, by Gerardo Montes de Oca, Ciudad Para Todos

Tempo 30 bitte, by Carlos Maguey



geschützt werden, (Lebens)Räume sollen für die Leute zurückgewonnen werden. Die Meinungen aller sollen gehört werden, die Regierung soll den Inhalt der Staatskassen gerecht verteilen. Personen mit eingeschränkter Mobilität sollen in der Lage sein, sich in ihrer Stadt selbst von einem Ort zum anderen bewegen zu können. Die Städte sollen ihren Bewohnern gehören.“

„Ciudad Para Todos“ arbeitet eng mit anderen Vereinigungen wie „Transeunte“¹⁶, „GDL en bici“¹⁷, „Bici 10“¹⁸ und „Bikla – Bici Pública“¹⁹ zusammen. Wie man an den Namen (bici bzw. bicileta heißt Fahrrad) erkennen kann, beziehen sich die meisten auf den heute schwach entwickelten Fahrradverkehr in Guadalajara, der Fußgängerverkehr wird selbst unter Aktivisten vernachlässigt.

„Bicicleta Blanca“²⁰ ist ein Projekt von Ciudad Para Todos und Gdl en bici, das aufzeigt, wo Fahrradfahrer durch Verkehrsunfälle ums Leben kamen. An dieser Stelle werden weiße Fahrräder als Warnung und Erinnerung z.B. an Strommasten befestigt. Innerhalb von drei Jahren und vier Monaten wurden in der área metropolitana de Guadalajara 100 Bicicletas Blancas platziert. Um für sichereren Radverkehr zu sorgen, haben die Aktivisten aufgrund mangelnder Unterstützung von Seiten der Regierung auch schon kilometerlange Fahrradwege oder -abstellplätze auf den Straßen markiert. An falsch geparkte Autos, die den Verkehr auf den Gehsteigen blockieren, verteilen sie „Strafzettel“.

Ein weiteres Projekt der engagierten Bürger ist „Adopta un bache“: Löcher im Straßenbelag werden durch farbige Markierungen gekennzeichnet – zum einen, um auf die Missstände aufmerksam zu machen, zum anderen um die Straßenbenutzer zu warnen.

16 <http://transeunte.org>
 17 <http://www.gdlenbici.org>
 18 <http://www.bici10.org>
 19 <http://bikla.net>
 20 <http://gdlenbici.org/categoria/bb/>

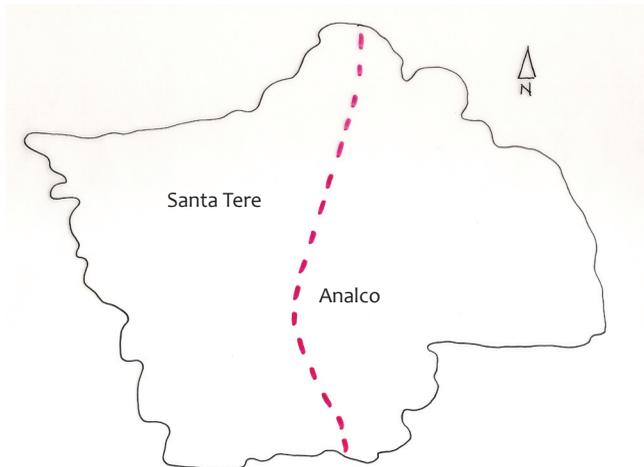
Guadalajara – zwei Flussufer, zwei Stadtviertel, zwei Entwicklungen

Im Fortschritt meiner Betrachtungen der Straßennutzung in Guadalajara, habe ich mich auf auf verschiedene Straßenzüge in zwei Stadtvierteln konzentriert: Analco und Santa Teresita. Beide sind als „Barrios tradicionales“ (traditionelle Stadtviertel) bekannt.

Gibt es in Graz die Mur, die die Stadt in rechts und linkes Murufer teilt und seit jeher für soziale Inkohärenz sorgt, so war es in Guadalajara einst der Fluss San Juan de Dios, an dem sich auf der einen Seite die Spanier und auf der anderen die Indígenas ansiedelten. An seiner Stelle verläuft heute die in beide Richtungen bis zu vierspurige Calzada Independencia. Analco befindet sich am östlichen „Ufer“, Santa Teresita im westlichen Teil der Stadt. Obwohl der Fluss längst kanalisiert wurde, besteht die Trennung nach wie vor, nicht nur architektonisch, sondern v.a. in den Köpfen der Menschen.

Seit jeher gibt es zwei Guadalajaras: das westliche der wohlhabenden, allseits bekannten Leute – Poniente – und das östliche, wo die anonyme Masse und die Arbeiter wohnen – Oriente.

(Vgl. Magaña Mancillas/Rendón García 1992, 68)



Das Barrio tradicional²¹ zeichnet sich durch einen starken persönlichen, sozialen Bezug seiner Bewohner zu ihrem Wohnort aus – es besitzt eine starke Identität. Mit dem Viertel und den Menschen, die es bewohnen, gehen gewisse Wertvorstellungen und Verhaltensweisen einher. Heterogenität des Raumes und seiner Nutzung ermöglicht soziale Interaktion und Integration, auch durch die kurze Gehdistanz zwischen dem Wohnhaus und Plätzen, Straßen oder dem Markt, wodurch ständig spontane Treffen mit anderen Bewohnern entstehen.²²

Außer den drei alten ehemaligen Dörfern Analco, Mexicalzingo und Mezquitán gibt es in Guadalajara noch acht weitere Barrios Tradicionales, darunter auch Santa Teresita.

21 Unterschied Barrio – Colonia: Barrio ist ein selbst gewachsenes Stadtviertel, Colonia ist ein Stadtviertel, das aus der Stadtplanung heraus entstanden ist. (siehe auch „Colonia vs. Barrio, S.65)

22 Vgl. Mejia Ramirez 2008, 39.

Analco

Geschichte

Analco bedeutet auf Náhuatl²³ „auf der anderen Seite des Flusses“. Neben Mexicaltzingo und Mezquitán gehört Analco zu den umliegenden Dörfern Guadajaras, die später als Stadtviertel eingegliedert werden.

Analco entsteht kurz nach der Stadt Guadalajara im Jahr 1542. Die Franziskaner gründen ihr Kloster in Tetlan, übersiedeln dann nach Guadalajara und lassen sich dort nieder, wo die Kirche San Sebastián, heute die älteste Kirche Guadajaras, steht, um von dort ausgehend die Region um Tonalá und Huentitán zu evangelisieren. Beinahe die ganze indigene Bevölkerung von Tetlan folgt den Mönchen, die sich in Analco niederlassen²⁴, und liefert die notwendigen Arbeitskräfte für den Aufbau der kolonialen Stadt. So schreibt Don Alonso de la Mota y Escobar, Bischof von Guadalajara, um 1606:

„Die Stadt hat eine Vorstadt, deren Bewohner Indios verschiedener Nationen sind, vor allem jedoch mexikanisch. In der Sprache der Indios nennt sich dieser Ort Analco. Fast alle Indios sind von Beruf Handwerker und verrichten für die spanischen Nachbarn notwendige Arbeiten. Dafür verdienen sie gut ihren Lebensunterhalt.“²⁵

Während die Spanier westlich des Flusses das heute historische Zentrum errichten, bleibt der Teil östlich des Flusses lange unberührt und Analco bis 1559 ein von Indígenas regiertes Dorf. Im Jahr 1552 wohnen in Analco 550 Menschen, genauso viele wie in Guadalajara. Die Indígenas finden hier für den Ackerbau geeigneten Boden und genügend Wasser vor. Zu jener Zeit ist der Fluss San Juan de Dios noch sauber und beheimatet Fische und essbare Frösche.

Analco wächst schnell und teilt sich bald in das alte Analco mit seinem sozialen und religiösen Zentrum rund um San Sebastián und das neue Analco, dessen Zentrum sich bei der Kirche San José de Analco befindet. Die beiden Plätze bilden bis heute die sozialen Treffpunkte in Analco. Obwohl die Dörfer Mexicaltzingo, Mezquitán und Analco 1667 als Stadtviertel eingegliedert werden, behalten sie ihre eigene Regierung und sind unabhängig.

Analco entwickelt sich zu einem traditionsreichen Viertel, dessen wirtschaftliches und soziales Leben von drei Faktoren bestimmt wird: Religion, kommerzielle Aktivität und selbstständige Beschäftigung durch die Arbeit in Werkstätten. Analco liefert den Spaniern stets gute Handwerker für den Aufbau der neuen Stadt (vor allem Maurer und für alle Steinarbeiten), obwohl Missbrauch der Arbeitskräfte damals beinahe Usus ist.²⁶

Ab dem 17. Jahrhundert, als Analco noch ein ländliches, traditionelles Dorf ist, fungiert es quasi als Tor zur Stadt, da dort die Zollstation positioniert ist, die den Verkehr von und nach Mexico City kontrolliert. Bald darauf beginnt sich kommerzielle Aktivität zu regen. Zu Beginn des 17. Jahrhunderts ist die Population Analcos bereits auf 3.000 Einwohner angewachsen.²⁷ Die Bevölkerung besteht zum Großteil aus Criollos und Mestizen und nur mehr zu einem geringen Prozentsatz aus Indios.²⁸

Im 19. Jahrhundert vollzieht Analco die Wandlung vom ruralen Dorf zum kommerziellen und Arbeiterstadtviertel. 1821 wird Analco im Zuge der Unabhängigkeitserklärung offiziell zum Stadtviertel Guadajaras erklärt und im Laufe des 19.

„Die Traditionen und die Fröhlichkeit der Bevölkerung Analcos haben sich verändert, sich an andere Orte verlagert oder sind schlichtweg verloren gegangen. Heute ist es ein armes Viertel, bekannt für seine unzähligen Werkstätten, seine Vecindades und Hütten. Von Tradition her ein fleißiges, strebsames und kreatives Viertel hat es sich heute zum Arbeiterviertel verändert.“

(Lomeli Suarez, 1982, 65)

23 Náhuatl: am häufigsten gesprochene indigene Sprache Mexikos.

24 Das franziskanische Kloster übersiedelte bereits 1543 auf die andere Flussseite von San Juan de Dios.

25 Cornejo Franco, 1993, 40.

26 Vgl. Municipio de Guadalajara, Analco, 2008, 7.

27 Vgl. Lomeli Suarez, 1982, 53f.

28 Vgl. Municipio de Guadalajara, Analco, 2008, 7.

Jahrhunderts entwickelt es sich zu einem der Teile Guadajaras mit den meisten Einwohnern, nicht zuletzt da es auf der Route nach Los Altos und Mexiko City liegt, was für einen nicht abbreißenden Migrantenstrom sorgt.²⁹

Im Arbeiterviertel Analco gibt es gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts, als die Bevölkerung die 15.000 übersteigt, mehr als 300 Werkstätten (Ein Schwerpunkt liegt auf textilen Werkstätten, die Ponchos, Decken, Sandalen etc. herstellen.) und kleine Fabriken; 22 Kohlenhandlungen vertreiben den damals in der Stadt gefragten Brennstoff.³⁰ Die Einwohnerverzeichnisse von 1821 und 1822 zeigen, dass in Analco sich rund 14,8% der männlichen und 10,1% der weiblichen Arbeitskraft Guadajaras befinden.³¹

Bis 1903 konzentrieren sich die Wohngegenden auf die Gegend um die beiden Kirchen. 1907 entsteht ein neuer Anziehungspunkt, als der Mercado Allende eröffnet wird und Analco zu einem der ersten Stadtviertel macht, das eine Markthalle hat. Noch heute werden dort traditionell in großen Mengen Maiskolben verkauft.³²

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts sind die häufigsten Berufe: Händler, Maurer, Schuhmacher, Tischler, Näherin, Dienstmädchen. Nur wenige Menschen haben höhere Bildung und so gibt es nur drei Ärzte, zwei Lehrer und einen Ingenieur. Es gibt zwei Schulen, eine Schule für Mädchen, ein Kinderpflegeheim und ein Ausbildungszentrum für Handwerk. Das größte Problem ist, dass es kein Krankenhaus gibt, so dass die Bewohner bei Beschwerden das im benachbarten Viertel San Juan de Dios aufsuchen müssen.

Alkohol, Prostitution, hygienische Misstände

Ein großes Problem sind auch der Alkoholismus und die Prostitution. Eine statistische Erhebung aus dem Jahr 1920 listet 227 Läden auf, von denen 200 alkoholische Getränke verkaufen. Am häufigsten werden Vinitas getrunken, Wasser gemischt mit Mezcal oder anderem Alkohol. Die Polizei führt regelmäßige Razzien durch und findet stets viele Betrunkene auf den Straßen vor. Sieben Jahre später ist der Kampf gegen die Prostitution inzwischen erfolgreich gewesen, es gibt nur noch sechs Bordelle.³³

Lange Zeit gilt Analco als dreckiger, gesundheitsschädigender Ort. Die Behausungen sind aus Lehm, die Dächer mit Stroh gedeckt, ohne sanitäre Anlagen. Um die sanitären Zustände des Viertels zu verbessern, wird 1906 mit der ersten Etappe der Kanalisierung des Flusses begonnen. Die Bewohner entsorgen hier ihren Müll ebenso wie tote Tiere. Besonders wenn der Wasserstand niedrig und es besonders heiß ist, erfüllt das schwarze Wasser die Luft mit bestialischem Gestank. Über der Brühe kreisen unzählige Mückenschwärme.

Durch die Kanalisierung verschwinden auch die bisherigen alten Brücken. Es entsteht jedoch ein neues Straßennetz, genauer gesagt die Calzada Independencia, die es ermöglicht, Analco besser mit dem Westen der Stadt zu verbinden.³⁴ 1926 wird die Straßenbeleuchtung eingeführt und die nächtliche Sicherheit in den Straßen ändert sich schlagartig zum Guten.³⁵ 1942 wird Analco dem Kanalisationsnetz angeschlossen und mit Trinkwasser versorgt. Zwei Jahre später werden die Straßen rund um die Kirche San Sebastián gepflastert.³⁶ Analco ist für seine prächtige Pflasterung berühmt. Das Aussehen der Straßen ist jedoch nicht nur auf die meisterhafte Ausführung durch Pflas-

15. Oktober 2011, 15 Uhr

Auf dem Weg nach Analco treffe ich auf Höhe des Mercado San Juan de Dios das erste Mal in Guadajaras auf zwei Menschen, die nicht Spanisch, sondern die Sprache der Indigenas sprechen. Ein Vater unterhält sich mit seinem Sohn auf Huichol. Passender könnte der Beginn meines ersten Spaziergangs in das älteste Viertel der Stadt nicht sein.

Kein Tourist und wenige Mexikaner aus dem „Westen“ verirren sich nach Analco, umso mehr falle ich auf, teilweise fühle ich mich unsicher. Umso mehr, wenn ich dort auf viele Menschen treffe, die nichts tun, weil sie nichts zu tun haben. In geschäftigem Treiben fühle ich mich wohler... Dabei ist Analco tagsüber eines der sichereren Viertel der unteren Gesellschaftsschicht nahe dem Stadtzentrum.

Sonntag, 23. Oktober 2011, 15.30 Uhr

Ich komme an einigen Häusern vorbei, wo die Türen offen stehen. Die ganze Familie ist zum Essen versammelt. Zuerst bin ich mir nicht sicher, ob es kleine Restaurants oder Privathäuser sind – Aufgrund der vielen essenden Menschen in einem Raum und der Informalität, die viele Lokale hier haben. Von außen ist oft schwer erkennbar, was sich hinter den Mauern verbirgt.

29 Vgl. Municipio de Guadajaras, Analco, 2008, 9.

30 Vgl. ebda., 10.

31 Vgl. ebda., 10.

32 Vgl. ebda., 12.

33 Vgl. ebda., 13.

34 Vgl. ebda., 10f.

35 Vgl. ebda., 13f.

36 Vgl. ebda., 14.

terer des Viertels, sondern auch auf den damals quasi nicht-existenten Verkehr, der es beschädigen könnte, zurückzuführen.

Alcaicerías / Vecindades



Zugang zu einer Vecindad in Alanco heute, Guadalajara, 2011

Vecindades (wörtl. Hausgemeinschaft/Nachbarschaft/Nachbarn), auch Alcaicerías genannt, bezeichnen Wohnsituationen, bei denen viele Menschen für wenig Geld auf sehr engem Raum zusammenleben. Der Ursprung von Gründungen von Vecindades ist wahrscheinlich in dem gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts herrschenden chronischen Mangel an Wohnmöglichkeiten zu finden. Das System ist ein Gemeinschaftswohncentrum: Jedes vermietete Zimmer in einem Haus beherbergt einen kompletten Haushalt, alle zu dem Haushalt gehörenden Personen bewohnen nur diesen einen Raum. Die sanitären Möglichkeiten teilen sich mehrere Familien.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts gibt es Vecindades in der ganzen Stadt, aber die Gegebenheiten der Gebäude variieren stark. Manche bestehen in alten verlassenen Bauwerken, alten ruinösen Villen ohne Besitzer, die besetzt werden, andere Vecindades werden genau auf ihren Nutzen hin zugeschnitten und gebaut. Einer der wenigen erhaltenen Pläne stammt aus dem Jahr 1901 und beschreibt detailliert eine Vecindad in der Calle Medrano: Im Patio befinden sich zentriert die sanitären Anlagen und die gemeinsame Waschküche, die Zimmer sind ringsum angeordnet. In diesem Fall gibt es zwei Arten von Wohnräumen: einen für Familien, der außer dem Zimmer noch eine Küche und einen privaten Patio inkludiert, sowie einen mit separatem Eingang zur Straße hin und kleinem Geschäftslokal neben dem Wohnraum. Oft ist ein Raum jedoch zugleich Küche, Krankenstation, Werkstatt und Schlafzimmer für eine Familie von zehn, zwölf Personen und ihre Haustiere wie Hühner oder Hunde. Werkstätten in den Vecindades führen immer wieder zu Beschwerden der Nachbarn bezüglich Lärm oder Risiken.³⁷

Aufgrund der Lebensumstände ist es logisch, dass sich viele Probleme des Zusammenwohnens ergeben – sowohl innerhalb einer Einheit als auch innerhalb einer Vecindad. Viele werden nicht nur von den Bewohnern verursacht, sondern auch durch die Nachlässigkeit von Besitzern, die sich nicht um ihre Grundstücke kümmern und sie verwarhlosen lassen. Sowohl die Bewohner als auch die Stadtverwaltung versucht Ordnung in das Chaos zu bringen. So stellen die Bewohner z.B. Regeln auf, die man teilweise bis heute auf den Wänden alter Vecindades in Alanco lesen kann. Ein Beispiel der Vecindad in Calle Medrano 169:

„Personen, die schlechtes Verhalten an den Tag legen und Skandale provozieren, sind nicht willkommen im Gegensatz zu anständigen und ehrlichen Leuten. Personen, die diese Regelung nicht befolgen, werden gezwungen, das Haus zu verlassen. Wir öffnen um 5 Uhr. Diejenigen, die nach 23 Uhr nach Hause kommen, müssen zahlen. Kinder und Jugendliche haben den Wohnraum nach 22 Uhr nicht mehr zu verlassen.“³⁸

Die Gesellschaft hat Angst, dass die widrigen Umstände der sanitären Anlagen der Vecindades und die Vecindades im Allgemeinen eine große Ansteckungsgefahr mit Krankheiten etc. mitbringen, so dass die Regierung Mindesthygienevorschriften erlässt. Die Junta Directiva del Congreso Superior de Salubridad publiziert 1895 folgende Zeilen³⁹:

“Die Vecindades-Häuser und öffentlichen Schlafmöglichkeiten müssen zumindest eine Latrine je 16 Bewohner haben. Alle Vecindades und Pensionen sollen täglich um 8 Uhr früh ihre Patios reinigen; die Besitzer bzw. Vermieter sind dafür verantwortlich. Bei Verstopfung von Kanälen und Leitungen ist deren Bereinigung augenblicklich durchzuführen, um Wasserstaus und Beschädigungen zu vermeiden.“⁴⁰

37 Vgl. Solís Matías, 1986, 87.

38 Solís Matías, 1986, 88.

39 Vgl. El Heraldo. Tomo IV 2a época, No 293. Guadalajara 1895

40 Solís Matías, 1986, 89f.

Dennoch ist das Problem damit nicht aus der Welt geschafft. 1911 werden in einer Schrift der Regierung *Vecindades* wie folgt definiert: „Häuser, in denen mehr als zwei Familien leben“. In jeder *Vecindad* solle es einen Hausmeister geben, der sich um Vorkommnisse jeder Art kümmere und bei Bedarf die Polizei informiere. Außerdem sei es seine Aufgabe, dafür zu sorgen, dass dort nur anständige Leute leben, das Haus in sich in sauberem Zustand befinde und im Fall einer ansteckenden Krankheit das Gesundheitsamt informiert werde. Zudem solle ein Register mit allen Namen und Zimmern angelegt werden, so dass man sofort wisse, wo wer wohne.⁴¹

Eine Studie über die sozialen Bedingungen in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts hat ergeben, dass zu dieser Zeit eine große Anzahl von Familien in Hausgemeinschaften lebt. Im Durchschnitt gibt es pro Haus fünf Mieter. Die typische Familie in Analco zu dieser Zeit hat sechs Kinder.⁴² In keinem anderen Barrio der Stadt gibt es so viele *Vecindades* wie in Analco. Im Jahr 1950 werden von der Stadtverwaltung 234 *Vecindades* gezählt, zum Großteil mit prekären, gesundheitsschädigenden Verhältnissen, die wohl nicht zuletzt auch dadurch entstehen, dass die Menschen sehr zusammengedrängt leben.

Bis 1974 gibt es ein Programm der städtischen und der Landeregierung zur Revitalisierung vieler *Vecindades*. In den 50er und 60er Jahren profitieren viele Familien von niedrigen Grundstückspreisen, kaufen Grund und Haus und ziehen fort. Andere baufällige *Vecindades* werden zu Privathäusern umgebaut. Die *Vecindades*, die heute noch existieren, haben nichts mit den alten, baufälligen Substandard-Wohngemeinschaften gemein. Sie haben alle sanitäre und infrastrukturelle Anschlüsse, die Bewohner entstammen meist ein und derselben Familie.⁴³

Werkstätten – Aus Wohnnutzung wird Mischnutzung

Nach dem Zweiten Weltkrieg, als das Auto sich großer Beliebtheit erfreut und immer mehr verbreitet, entsteht eine Zone, die einem einzigen Ersatzteillager ähnelt und wo man neue, gebrauchte und gestohlene Teile finden kann.⁴⁴ 1955 wird eben dort der Central de Autobuses⁴⁵ eröffnet und KFZ-Werkstätten, Hotels, Restaurants, Bars und Geschäfte schießen aus dem Boden. Aus einer Wohngegend wird eine mit gemischter Nutzung ohne adäquate Bedingungen.⁴⁶ In den Straßen Gante, Analco, 20 de Noviembre, Bartolomé de Las Casas und Insurgentes ändert sich die Nutzung der Häuser drastisch: aus Wohnhäusern werden improvisierte Werkstätten und Eisenwarenhandlungen. Allein in der Straße Gante gibt es bis 1992 45 dieser Geschäftslokale.⁴⁷

1992 werden 65% der Grundstücke zum Wohnen genutzt, 91% davon für reine Wohnnutzung, 9% zeigen Mischnutzung. Laut der Volkszählung von 1990 verfügen 97% der 4.090 Wohnhäuser über einen Anschluss an die Kanalisation, beinahe alle über Elektrizität und 90% über eine Wasserversorgung mittels Wasserleitung. 40% der Häuser werden von ihren Eigentümern bewohnt, 60% sind vermietet.⁴⁸

Eine Studie aus dem Jahr 1990 (in Auftrag gegeben vom INEGI – Instituto Nacional de Estadísticas, Geografía e Informática) identifiziert im sozio-ökonomischen Sinn in erster Linie drei Schichten als Bewohner des Viertels: die obere Unterschicht, die untere Mittelschicht, die obere Mittelschicht.⁴⁹

Sonntag, 23. Oktober 2011, 15:30 Uhr

Ramón Ramirez arbeitet seit 20 Jahren in einer *Raspaderia* an der Südseite des Platzes San José de Analco. Er fühlt sich relativ sicher, da ihm gegenüber auf dem Platz ein Wachhäuschen der Polizei ist. Als ich ihn an einem Sonntagnachmittag besuche, ist die *Raspaderia* leer, nur Ramón sitzt an einem Tisch und schaut Fußball. Das sei auch der Grund für fehlende Kundschaft an diesem Tag, wie er mir erklärt. Normalerweise sei an Sonntagen das Lokal fast voll besetzt, aber Fußball komme in Mexiko an erster Stelle. Ein paar Leute fahren mit dem Auto vorbei und nehmen ein Eis mit. Natürlich passieren hier auch nicht so schöne Dinge, wie an allen anderen Orten auch. Hin und wieder werde jemand überfallen, Damen der Schmeiß heruntergerissen und die Handtasche geraubt. Man müsse schon etwas aufpassen und sich überlegen, wann man welchen Weg nehme. Entlang der *Calzada Independencia* gebe es viele *Cantinas*, weshalb es dort auch nicht so sicher sei, man wisse nie, was dort als nächstes passiert, wo es vor Betrunkenen wimmele. Es ist nicht nur wichtig, zu wissen, wie sicher ein Ort ist, sondern auch, wie man dort hinkommt. So frage ich Ramón, wie ich abends am besten wieder zur *Calzada Independencia* komme, um dort in den Bus zu steigen. Er empfiehlt mir die Straße *Guadalupe Victoria* Richtung Westen. Weiter südlich sei es etwas unberechenbar bzw. ich würde manche Personen bei ihren dunklen Geschäften stören. Auf dem Weg zu *Calzada* komme ich an unbeleuchteten Straßen vorbei – auf den ersten Blick schwarz und leblos – und bin froh, dass ich dort nicht einbiegen muss.

41 Vgl. Solís Matías 1986, 90.

42 Vgl. Municipio de Guadalajara, Analco, 2008, 13.

43 Vgl. ebda., 16.

44 Vgl. ebda., 18.

45 Es war der erste zentrale Busbahnhof in Mexiko, was Guadalajara einen avantgardistischen Ruf einbrachte. Die Gegend gilt heute als nicht ungefährlich, von einem nächtlichen Besuch ist dort dringend abzuraten.

46 Vgl. Municipio de Guadalajara 2008, Analco, 17f.

47 Vgl. ebda., 19.

48 Vgl. González Romero/Pérez Bourzac 2000, 32.

49 Vgl. ebda., 27.

Mittwoch, 26. Oktober 2011,
18.30-20.00 Uhr

Auf dem Hinweg von Revolución zum Platz San Sebastian de Analco sticht mir eine Ansammlung von Müllsäcken ins Auge. Der Zustand des Gehwegs lässt zu wünschen übrig. Allerdings kann man solche Stellen auch dort finden, wo ich wohne. Wenn man Analco betrachtet, hat man immer den Ruf dieses Stadtviertels im Hinterkopf. Das Leben erwacht in Analco erst am Abend. Bisher war ich immer zwischen 15 und 17 Uhr hier. Wochentags wie sonntags das gleiche Bild: ruhige Straßen, wenige Geschäfte (Kiosks, Eis-, Saftläden, eine Wäscherei), die geöffnet sind, kaum Leute auf den Plätzen, maximal ein paar Kinder, die sich unter dem Basketballkorb versammeln. In der Nacht erwacht das Viertel zum Leben. Am Platz San José de Analco treffen sich die Leute, um zu essen, zu trinken und Tischfußball zu spielen. Jeden Abend von ca. 19 bis 23 Uhr, sieben Tage die Woche. In der Abenddämmerung werden die Stände rund um den Platz aufgebaut, aus dem Fitnesscenter, das ich bisher immer übersehen habe, tönt Musik, der innen neonpink gestrichene Friseursalon zieht Vorübergehende an, Kinder spielen Basketball und zielen auf den einzelnen Korb ohne Netz. Bei Geschäften und der Wäscherei treffen sich Nachbarn auf einen Schwatz. Um 18, 19 und 20 Uhr ist Messe. Das Murmeln und der Gesang dringt durch die alten Mauern. Der Platz vor San Sebastian de Analco wird am Abend ebenfalls mehr frequentiert als tagsüber, aber ihm fehlt das Licht, das Leben und das Ambiente des anderen. Im Pavillon in der Mitte spielen ein paar Kinder mit einem Ball. Das Publikum ist wie immer bunt gemischt. Die Calzada präsentiert sich in der Nacht erstaunlicherweise weniger widerlich als am Tag, abgesehen von den Cantinas.

Die Katastrophe

Am 22. April 1992 um 10.14 Uhr vormittags passiert die große Katastrophe, die Analcos Zukunft prägt: 212 Leute sterben bei einer Folge von Explosionen im Südosten der Stadt durch die Reaktion von Kohlenwasserstoff in Zuleitungsrohren mit Industrieabfällen, davon 167 Einwohner Analcos. Der Unglückstag ist ein Ferientag, wodurch viele Kinder nicht in der Schule, sondern auf der Straße unterwegs sind und die Explosionen aus nächster Nähe miterleben.⁵⁰

Das explosive Gemisch, das sich in den Rohren gesammelt hat, zerstört rund 10 km der Zona Oriente von Guadalajara, von der Calzada de Independencia bis zu La Nogalera, davon fast zwei Straßenkilometer allein im Stadtviertel Analco und die dazugehörige Infrastruktur (Abwasser-, Trinkwasserleitungen, Strom, Telefon etc.). Die sanitäre Infrastruktur ist auf einem breiten Gebiet blockiert, was zu enormer Verschmutzung führt. Viele Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen bleiben aus, da die Gebäude nicht benutzbar sind oder ihre Besitzer nicht in der Lage sind, ihr Geschäft zu führen. In der Umgebung der Katastrophe sind insgesamt 156 Häuserblöcke, damals 0,6% der Zona Metropolitana, beschädigt, 32.000 Einwohner, 0,98% der Bevölkerung Guadajaras, betroffen.⁵¹

Die Folgen der Explosion sind in der Calle Gante und 20 de Noviembre nicht zuletzt deshalb so verheerend, weil 83% der 352 Grundstücke ausschließlich zu Wohnzwecken genutzt werden. Nach dem Unfall sind 96% der Gebäude in diesen Straßen zerstört oder stark beschädigt. Nur zwölf bleiben unversehrt. Die seit damals unbesiedelten Grundstücke zerstören die Kontinuität des bestehenden Netzes und der zwischenmenschlichen Beziehungen, die lange Zeit den Charakter des Viertels geprägt haben.⁵²

Die stark beschädigten Gebäude der Häuserfront werden abgerissen und aus dem Abtransport des Bauschutts entwickelt sich ein neues florierendes Gewerbe. Was den Wiederaufbau betrifft, ist man sich uneins, ob man Altes und Bewährtes wiederaufbauen soll oder die Möglichkeit nutzen Neues, Adäquateres zu bauen. Da man sich nicht entscheiden kann, liegen die Flächen brach. Bis heute führt großteils eine große Schneise durch das Gebiet, die (unversehrt gebliebenen) Häuser sind somit um 20m von der Straßenmitte zurückgesetzt. Viele lassen sich schlecht vermieten, da die Menschen täglich an die Katastrophe erinnert werden, die viele Leute das Leben kostete. Die Zone wirkt unvollendet, aus Stücken zusammengesetzt, einige Gebäude fertiggestellt, andere verlassen.⁵³

Die Zerstörung bringt nicht nur eine Bevölkerungsabwanderung, sondern auch eine Veränderung des Viertelcharakters mit sich. Nachkommen alteingesessener Familien verlassen das Viertel, andere, vor allem aus ärmeren Randgebieten, kommen, um sich dort – oft nur übergangsweise – niederzulassen.⁵⁴ Die ursprüngliche Einheit, das soziale Netzwerk, das sich über viele Generationen etabliert hat, ist verloren gegangen. Gab es bei der Volkszählung 1990 18.471 Einwohner, sind es bei der Volkszählung 1995 nur noch 14.932. Das bedeutet einen 20prozentigen Bevölkerungsverlust durch die Explosionen.

Analco heute mit den Augen der Bewohner und Besucher

Eine Umfrage zu Beginn des 21. Jahrhunderts hat zu Tage gebracht, dass ein wesentlicher Teil der Arbeiter des Stadtviertels (über 35%) nicht dort wohnt. Der Großteil der Bewohner wohnt bereits seit über zehn Jahren in Analco, ein bedeutender Teil seit über fünf Jahren und eine kleine Minderheit erst seit kürzerer Zeit.⁵⁵

50 Vgl. Sánchez Martínez 2001, 26.

51 Vgl. ebda., 28.

52 Vgl. González Romero/Pérez Bourzac 2000, 32.

53 Vgl. Sánchez Martínez 2001, 51f.

54 Vgl. González Romero/Pérez Bourzac 2000, 27.

55 Vgl. ebda., 41.



Mit den angebotenen Dienstleistungen in Analco zeigen sich die meisten zufrieden. 66% geben an, das Viertel nicht regelmäßig zu verlassen, am häufigsten werden über die Stadt verteilte Shoppingcenter, das Zentrum, Märkte und das Viertel San Juan de Dios besucht. Die Hälfte der Befragten hält Analco für ein gut gelegenes Viertel mit genügend Infrastruktur, 17% bemängeln Probleme mit der Wasserzufuhr, 14% Unsicherheit und unzulängliche Straßenbeleuchtung. 54% halten Analco für ein unsicheres Viertel aufgrund von Rauben, Kriminalität im Allgemeinen, Angst vor neuerlichen Explosionen, dem einfachen Konsum von Alkohol und Drogen, fehlender Sicherheit im öffentlichen Raum, „negativer“ Charaktereigenschaften der neu zugezogenen Leute aufgrund von fehlender Arbeit.⁵⁶

66% der der Bewohner Analcos sind zufrieden mit ihrem Stadtviertel, ihnen gefallen ihre Wohnsituation, die Autonomie des Sektors, die dort herrschende Ruhe und Sicherheit, das Identitätsgefühl, etablierte soziale Netze, die gute Erreichbarkeit. 20% sind unzufrieden, da sie sich unsicher fühlen und aufgrund des Viertel-Charakters im Allgemeinen. 70% der nicht in Analco Wohnhaften sind zufrieden, da sie sich mit dem Viertel identifizieren, Ruhe und Sicherheit genießen und mit der Zeit persönliche Beziehungen aufgebaut haben.⁵⁷

Als Hauptprobleme empfinden die Befragten (Bewohner und Nicht-Ansässige) den Anstieg von Kriminalität und Drogenabhängigkeit, Armut und Arbeitslo-

Darstellung der Explosionen von 1992, by Manuel Sánchez Martínez 2001, 26



Zerstörung nach den Explosionen 1992, FaroViejo.Com.MX

⁵⁶ Vgl. González Romero/Pérez Bourzac 2000, 43.

⁵⁷ Vgl. ebda., 43.

„Die Idee des traditionellen Handwerker- und Arbeiterviertels existiert nur noch in wenigen Köpfen der Bevölkerung – weder der alteingesessenen, noch in der vorübergehenden.“

(González Romero/Pérez Bourzac, 2000, 29)

sigkeit, den Anstieg von Aktivitäten des Dienstleistungssektors auf Kosten der Qualität von Wohnbereichen, Verschmutzung, Verschlechterung der zwischenmenschlichen Beziehungen und des öffentlichen Raumes, den Wegzug von Nachbarn, Stau, die Unsicherheit neue Explosionen betreffend sowie fehlende Unterstützung für Betroffene. Die Probleme werden von 77% der Personen direkt als Folgen mit den Explosionen von 1992 in Verbindung gebracht.⁵⁸

Die Beschäftigung der Bewohner liest sich in absteigender Reihenfolge folgendermaßen: Dienstleistungssektor, Hausfrau, Arbeiter in verschiedensten Werkstätten, in kleiner Zahl Selbstständige.⁵⁹ Ein großes Problem ist durch fehlende Arbeitsplätze entstanden, was negative Auswirkungen auf das Stadtviertel hat. „Der informelle Handel ist ein Ausweg aus der Arbeitslosigkeit und ist im Viertel sehr präsent“, schreiben Daniel González Romero und María Teresa Pérez Bourzac.⁶⁰

Die Viertelstruktur verzeichnet eine relative Dichte von 40 Ew./ha und verschiedene Typologien. Ausgehend von einem homogenen Zentrum diversifizieren sich die Gebiete zu den Grenzen des Viertels hin, ganz besonders im Bereich der zerstörten Straßen.⁶¹ Das Herz Analcos befindet sich nach wie vor rund um die Kirche San Sebastián. Was fehlt, sind wie immer und überall, eigene Grünflächen sowie ein Sportzentrum. Analco hat bis heute den Ruf, der beste Ort zu sein, um sein Auto reparieren zu lassen oder Ersatzteile zu beziehen. Man findet geschätzte 300 Werkstätten und 200 Ersatzteilläden.⁶²

Der spezielle Charakter, den der Sektor Reforma hat, entsteht in den Augen seiner Bewohner durch: relative Selbstständigkeit⁶³, Erreichbarkeit, die Position in Hinblick auf das Stadtzentrum, zwischenmenschliche Beziehungen, Sicherheit etc.⁶⁴



Kinder erfrischen sich im Brunnen am Platz San José de Analco, by Sector Reforma

58 Vgl. González Romero/Pérez Bourzac 2000, 44.

59 Vgl. ebda., 28.

60 Vgl. ebda., 29.

61 Vgl. ebda., 36.

62 Vgl. Municipio de Guadalajara, Analco, 2008, 21f.

63 Relative Selbstständigkeit bezieht sich auf die dem Viertel eigene Fähigkeit existenzielle städtische Grundprobleme wie Arbeitsmöglichkeiten oder Infrastruktur selbst zu lösen.

64 Vgl. González Romero/Pérez Bourzac 2000, 40.

Interview: Kulturzentrum „Al Otro Lado del Río“

Silvia Leticia Pérez Córdoba hat in ihrem Haus in Analco das Kulturzentrum „Al Otro Lado del Río“⁶⁵ gegründet. Ich habe mit ihr über ihr Projekt⁶⁶ gesprochen:

Y: Was war der Auslöser, dieses Kulturzentrum zu gründen?

S: Ziel von „Al Otro Lado del Río“ ist es, ein kulturelles Angebot und künstlerischen Unterricht in einem Sektor der Stadt auf die Beine zu stellen, der zwar reich an eigenen kulturellen Manifestationen ist, dem aber zur gleichen Zeit die künstlerische Infrastruktur fehlt, die in der Stadtmitte oder im Westen der Stadt vorhanden ist. Von Seiten der Stadtregierung gibt es Unterstützung für Kulturinstitutionen im Westen der Stadt, im Osten sieht es dagegen mehr als dürftig aus. Früher gab es viele Künstler und Kunsthandwerk in Analco und Metzcázingo – heute ist davon nicht mehr viel übrig. „Al Otro Lado del Río“ soll auch an die großen Künstler und Intellektuellen, die in Analco geboren wurden und gestorben sind, erinnern.

Was bedeutet das Kulturzentrum für Sie selbst und für Analco?

Analco gibt sich inzwischen etwas verschlossener, da es in den letzten Jahren nach dem Unglück in den 90ern zu einem „Bewohnerwechsel“ gekommen ist. Es ist schwieriger geworden, die Leute aus dem Viertel zu erreichen. Umso wichtiger ist es, sie in der Kunst und gemeinsamen kulturellen Erlebnissen zusammenzuführen. Ich bin in diesem Haus geboren, in ihm verwurzelt und möchte meinen Teil zum Fortbestehen der Kultur beitragen. Ich selbst bin Musiklehrerin und habe das Privileg, dieses Haus zu besitzen und damit die Möglichkeit, anderen diesen Raum zur Verfügung zu stellen. Das Café gibt es seit einem Jahr; früher war hier ein „Musik- und Literaturhaus“, jetzt ist es ein Kulturzentrum. Bisher haben wir noch keine Lizenz für ein Kulturzentrum, da sich das Café in einem Wohnviertel befindet.

Wie sieht das Programm aus, das das Kulturzentrum anbietet?

Wir verstehen uns als multikulturelles Zentrum und öffnen unsere Pforten für verschiedene Ausdrucksformen. Wir bieten Workshops und Kurse an, die ein breites Publikum ansprechen sollen. Es ist für kleine Kinder genauso etwas dabei wie für Senioren. Aktuell wird Musikunterricht für Gesang, Geige, Keyboard und Gitarre angeboten, Tanzunterricht in Ballett, Jazz-Dance, Hip-Hop und Breakdance sowie Yogastunden, Mal und Zeichenunterricht. Es gibt Platz für Ausstellungen von Fotografen, Malern und Zeichnern.

Jedes Wochenende gibt es eine Veranstaltung sowie Feste mit Themenschwerpunkten wie Día de la Independencia, Fiesta Revolucionaria, Día de Muertos, Concierto Navideño, die Tradition geworden sind. Außerdem gibt es ein Café, wo Getränke und Snacks angeboten werden. Ab 20.00 Uhr gibt es Livemusik, Karaoke, Theatervorstellungen, Tanzdarbietungen und audiovisuelle Präsentationen.

Wie erfahren die Stadtbewohner von Ereignissen im Kulturzentrum?

Informationen darüber werden über Einträge in der Rubrik der kulturellen Veranstaltungen der Zeitung Milenio, die jedes Wochenende erscheint, und über Facebook weitergegeben. Außerdem werden Plakate geklebt und im Radio darauf aufmerksam gemacht. Mundpropaganda ist jedoch eines der bewährtesten Mittel, um auch Leute aus anderen Vierteln anzuziehen. Die, die kommen, sind meist zwischen 20 und 45 Jahren und wohnen nicht in Analco.



Das Kulturzentrum befindet sich in Constitución 257, zwischen 5 de mayo und 28 de enero, drei Häuserblöcke von der Av. Revolución und der Calz. Independencia entfernt.



Aktivitäten im Kulturzentrum, by Al Otro Lado del Río

⁶⁵ Al Otro Lado del Río: auf der anderen Seite des Flusses.

⁶⁶ Weitere Informationen auf <http://alotroladodelriocentrocultural.blogspot.co.at> oder <http://www.youtube.com/watch?v=1Qn1TvfTJs8>

Interview: „Sector Reforma“

Alejandro Fournier, Gründungsmitglied der Künstlergruppe „Sector Reforma“, die ein Haus in Analco zur Kunstproduktion und als Ausstellungsraum nutzt (Guadalupe Victoria 398), hat mir seine Erfahrungen mit Analco geschildert. „Sector Reforma“ sind Alejandro Fournier, Javier Cárdenas Tavizon und Santino Escatel.

Y: Was ist „Sector Reforma“, seit wann gibt es diese Verbindung, was macht ihr?

A: „Sector Reforma“ wurde 2003 gegründet, am 26. September 2003 wurde die erste Ausstellung eröffnet. Die Gründungsmitglieder waren fünf Personen: Javier und ich haben Kunst studiert und uns schon vor der Gründung von „Sector Reforma“ ein Atelier geteilt. Santino ist Architekt wie auch Alfonso Hernandez und Rocio Serra, die anfangs mit dabei waren. Wir haben ein Jahr lang zusammen gearbeitet, bevor sie beschlossen, sich ausschließlich der Architektur zu widmen. Das Haus in Analco haben wir hergerichtet, um Kunst zu produzieren und zu zeigen. Es befindet sich in der Straße Guadalupe Victoria, ein Block von der Kirche von San José de Analco und der Kirche San Sebastian und den dazugehörigen Plätzen entfernt und ist somit perfekt positioniert.

Warum habt ihr euch für Analco entschieden? Normalerweise raten einem die Leute davon ab, in diesem Gebiet herumzugehen, zu hässlich, zu gefährlich... Und ihr eröffnet dort ein Haus der Kunst.

Der Hauptgrund war, einen Ort zu haben, wo wir unsere Projekte realisieren können. Damals gefiel uns die Idee, etwas zu vereinen, auf der anderen Seite wollten wir uns von der Idee des Zentralismus distanzieren. Es erschien uns sehr reizvoll mit einem der ältesten Stadtviertel „zusammenzuleben“. Wir haben sehr bewusst gesucht: die Nähe der Calzada macht die Teilung der Stadt erfahrbar: die eine, die andere Seite der Stadt, Poniente, Oriente. Wir haben es als Herausforderung betrachtet, etwas in einer Gegend zu machen, wo man in der Nähe Betrunkene und Prostituierte auf der Straße trifft, wo gestohlene Autoteile weiterverkauft werden. Dieser Ort hat aber auch eine ganz eigene Atmosphäre, hier scheint teilweise die Zeit stehen geblieben zu sein.

Unser Projekt hat sehr gut funktioniert, denn wir haben es geschafft, zu einem Knotenpunkt zwischen den Künstlern, die von außen kommen, und der Tradition des Viertels zu werden, was uns eine ganz eigene Dynamik verschafft hat.

Wie reagierten die Menschen, die in Analco leben? „Endlich passiert etwas“ oder eher „Was wollen die denn“?

Ich glaube, es gibt eine große Freiheit und Toleranz in dieser Hinsicht auf der anderen Seite der Calzada, die in der Natur der alten Barrios liegt. Bei manchen Aktionen muss man vorsichtiger sein. Wir hatten keine Probleme bei Soundinstallationen, die Nachbarn beschwerten sich nicht. Die, die sich sowieso für Kunst interessieren, kommen, die anderen nicht. „Sector Reforma“ ist vor allem ein physischer Raum. Die letzten Projekte haben wir außerhalb dieses Raumes realisiert. Wir haben einige Zeit auf der Straße gearbeitet, im öffentlichen Raum, oder außerhalb der Stadt.

Auch in den Straßen von Analco?

Ja, wir haben auch dort Aktionen gemacht, vor allem auf den Plätzen von Analco. Oft nehmen wir Inspirationen aus dem unmittelbaren Umfeld und tragen sie woanders hin. Eine Inspiration aus Analco führte zu einer Ausstellung im Museo de la Ciudad mit Projekten, die ihren Ausgang in Analco hatten.

„Die Kinder und Jugendlichen zieht es in andere Gegenden.“

Bisher war ich immer nur nachmittags unterwegs, weil die Leute mich mehr oder weniger davor gewarnt haben, später dorthin zu gehen.

Ich bin der Meinung, das Viertel hat einen schlechteren Ruf verglichen mit dem, was tatsächlich dort passiert. Die Straße, in der wir unsere Basis haben, erscheint mir ziemlich sicher, ebenso die umgebenden.

Wer lebt in Analco? Sind es vorwiegend Ältere? Gibt es Familien? Als ich durch die Straßen von Analco spazierte, habe ich wenige junge Leute gesehen.

Ja, es gibt viele Ältere. Die Kinder und Jugendlichen zieht es in andere Gegenden. Es gibt Familien, die seit Generationen hier wohnen, es gibt jedoch Unterschiede. Es gibt Häuser, die sehr gut in Schuss und gepflegt sind und Leuten gehören, die Geld haben, und auf der anderen Seite den Kontrast des Vernachlässigten bis hin zu verlassenem und verfallenden Häusern. Es ist eine Zone der Stadt, wo man ein Auge darauf haben muss, dass der Bestand bewahrt und regelmäßig restauriert wird. Es gibt einige architektonische Schätze, die aber oft vernachlässigt werden.

Wie sicher ist Analco? Mir erscheint die Gegend rund um den alten Busbahnhof und zwischen Revolución und Javier Mina am gefährlichsten.

Ja, dort ist es sehr unsicher. Auch nahe der Calzada, Richtung Javier Mina, Plaza de los Marriachi, Plaza Tapatía ist es dunkel und nicht touristisch. Es gibt einige Cantinas – und wo es Cantinas gibt, kann es nachts gefährlich werden.

Bist du nachts auf den Straßen von Analco unterwegs?

Ja.

Fühlst du dich dabei unwohl?

In dem Rechteck, das von Av. Revolución und Av La Paz aufgezogen wird, bis zur Plaza de la Bandera ist es nachts ziemlich sicher, sodass es kein Problem ist, wenn man zu Fuß unterwegs ist. Es ist der schlechte Ruf, der Analco und der Gegend nahe der Calzada anhängt. Wie du sagst, in der Nähe von Javier Mina ist es sehr verlassen und desolat, in der Nähe des alten Busbahnhofs gibt es viele Geschäfte und Werkstätten; alles wirkt sehr industriell. Das Herz Analcos sind die zwei Plätze bei San Sebastian und San José de Analco. Seit jeher gehen die Menschen dorthin, um sich zu treffen und sich die Zeit zu vertreiben. Am Abend ist da richtig viel los. Viele Leute bzw. Produkte sind sehr bekannt, wie z.B. das Eis von Garafa. Das ist es, was die Leute anzieht – Altbewährtes, Altbekanntes und -geliebtes.

Analco ist ein Stadtviertel, aber eigentlich gibt es ein eigenes kleines Barrio im Barrio.

Stimmt. Irgendwann versteht man, wie es funktioniert. Alle kennen sich, es gibt eine Gemeinschaft – eine geschlossene Gemeinschaft, die sich selbst schützt. Wenn du Teil dieser Gemeinschaft bist, ist es wesentlich unwahrscheinlicher, dass dir etwas passiert. Man gewöhnt sich an die Gegend und weiß, dass es nicht so gefährlich ist. Es ist der zweifelhafte Ruf, der an Analco klebt, dabei gibt es zahlreiche Viertel, die um einiges gefährlicher sind als dieses.

Ich beschäftige mich mit Analco und Santa Tere. Viele Leute, die nicht in diesen Vierteln wohnen, sagen, dass sie sich ähnlich sind. Leute aus Santa Tere sagen: Nein, wir haben nichts mit Analco gemein, Analco und Santa Tere – unterschiedlicher gehts nicht.

In Analco liegt der Schwerpunkt auf dem Wohnen, es gibt nicht viel Handel. Es hat nicht zugelassen, dass Modernität sich breitmacht. Die Essensstände, die

„Irgendwann versteht man, wie es funktioniert. Alle kennen sich, es gibt eine Gemeinschaft – eine geschlossene Gemeinschaft, die sich selbst schützt.“

„Es ist der zweifelhafte Ruf, der an Analco klebt, dabei gibt es zahlreiche Viertel, die um einiges gefährlicher sind als dieses.“

es abends an der Plaza de San José de Analco gibt, gehören quasi einer Familienmafia. Es ist eine Familie, die jeden vertreibt, der in ihrem Revier auch einen Puesto de Comida aufbauen möchte. Diese Familie verdient seit Jahrzehnten mit diesen Ständen ihr Geld, sieben Abende die Woche – ein Beispiel, wie die Leute zusammenhalten, sodass sich vor Ort kaum etwas ändert. Es gibt keine neuen Geschäfte, OXXOs oder was auch immer. Aus demselben Grund ist auch die ursprüngliche Sprache so lange erhalten geblieben.

Um welche Uhrzeit beginnt das Leben auf den Plätzen von Analco?

Das Viertel erwacht täglich zwischen sieben und elf Uhr abends zum Leben. Samstags ist mehr los als sonntags. Samstags treffen sich die Leute eher an der Plaza de San Sebastian, wo der Pavillon ist, sonntags an der Plaza de San José de Analco.

Im Sommer putzen immer ein paar Kinder den Brunnen und nutzen ihn dann als Planschbecken. Die Statuen vor der Kirche San Sebastian (zwei berühmte Indios) nutzen sie als Fußballtor. Jedes Team hat seinen Schutzpatron und je nachdem, wer gewinnt, wird diese Figur geschmückt.

Gibt es noch viele Indígenas in Analco?

Es gibt einen Markt, einen großen Mais-Umschlagplatz, in der Nähe von San Sebastian, dort sieht man sehr viele.

Als ich das erste Mal nach Analco gegangen bin, kam ich an einer Ecke vorbei, wo ein Mann mit seinem Sohn Huichol gesprochen hat. Das war vielleicht meine erste Begegnung mit Analco: mitten in der Stadt zu sein, eine Sprache zu hören, die ich nicht kenne und nicht verstehen kann.

Analco ist ein Ort, wo Menschen noch nach alten Mustern leben und Dinge geschehen, die man nicht mehr an vielen Orten in der Stadt erleben kann: Straßenverkäufe von Handwerkskunst, Kinder, die bis spät in der Nacht auf der Straße spielen, alte Spiele...

Wart ihr die einzigen, die sich Analco als Ort für Ausstellungen ausgesucht haben, und um dort zu arbeiten, oder sind schon andere Künstler auf die Idee gekommen?

Soweit ich weiß, sind wir die einzigen – abgesehen von dem Kulturcafé mit Galerie. Im Patio de los Angeles neben der Kirche San Sebastian hat ein Kulturzentrum der Stadt seinen Sitz. Neben Büros gibt es dort manchmal Workshops u.Ä.

„Die Stadt tut alles, um den Zugang von der Calzada aus schwieriger zu gestalten, statt das Viertel in den Rest der Stadt zu integrieren.“

Gibt es in Analco viele Vecindades?

Ja, es gibt einige Vecindades, man erkennt sie nur oft von außen nicht. Es ist wie mit den Häusern: von außen weiß man auch nie, wie groß sie wirklich sind. Oft sind sie sehr verwinkelt und zusammengestückelt, da zu verschiedenen Zeiten etwas angebaut wurde.

Wo, würdest du sagen, ist die schönste Zone des Viertels?

Ich denke bis zu drei Blöcke jeweils um die Plazas.

Ist Analco nachts gefährlicher als Santa Tere? Mir wurde z.B. erzählt, dass es nachts in Santa Tere regen Drogenhandel gibt.

Ich glaube, dass es vor einigen Jahren gefährlicher war. Heute siehst du nachts niemanden auf der Straße. Manchmal bin ich erst um drei Uhr morgens nach

Hause gegangen und habe mich dabei nicht unwohl gefühlt. Aber es kommt natürlich darauf an, wo man geht. Zwischen Av. Revolucion und dem Mercado San Juan de Dios zirkulieren oft Motorradbanden und was weiß ich was für dunkle Gestalten. Nicht einmal die Polizei lässt sich dort gerne blicken. In Analco ist es ruhig, es gibt keine Bars und kaum Drogenhandel. Ab zwölf Uhr sind alle im Bett und keiner mehr auf der Straße.

Hat sich in den letzten 20 Jahren, bzw. seit ihr angefangen habt in Analco zu arbeiten, etwas im Viertel verändert? Gab es nennenswerte Straßenrenovierungen oder Ähnliches?

Es gab Erhaltungsmaßnahmen bei den Plätzen, sie haben sich um den Asphalt gekümmert, aber nicht um die Pflasterung. Man sollte sich mehr um den Zustand der Straßen kümmern, ich denke, es fehlt da auch an Bewusstsein und Interesse. Früher war das hier eine gute Gegend.

Wenn ich zu Fuß unterwegs bin, achte ich immer auf den Zustand der Gehsteige. Als ich mir die Gehwege in Analco angeschaut habe, habe ich festgestellt, dass man keinen Unterschied zu denen in Capilla de Jesus (wo ich wohne) oder Santa Tere gibt. Jede Straße verfügt über Gehsteige mit Pflasterung, die zwar an manchen Stellen desolat ist, aber so ist das ja beinahe überall in der Stadt. Ich hatte zuerst vor, mich mit der Entwicklung, der Erhaltung und den Unterschieden zwischen den Gehsteigen in Oriente und Poniente zu beschäftigen – aber es gibt eigentlich keine.

Ja, sie sehen ziemlich gleich aus, aber man kann schon sagen, dass momentan eher in die neuen Viertel investiert wird. Analco stehen nur begrenzte finanzielle Mittel zur Verfügung und die Stadt tut alles, um den Zugang von der Calzada aus schwieriger zu gestalten, statt das Viertel in den Rest der Stadt zu integrieren.

Was sind die größten Probleme Analcos?

Irgendwann wird es den äußeren Einflüssen nicht widerstehen können und seine Tradition und seinen Charakter verlieren. Außerdem wird dem Wissen um die Attraktivität des Viertels nicht mit regelmäßiger Instandhaltung Tribut gezollt. Viele Leute sind auf das Leben im Stadtzentrum fixiert und möchten eines Tages fortziehen.

Was wird den Kindern in der Schule über die Geschichte Analcos beigebracht und in welchem Stil?

Die Kinder lernen, dass Analco auf der anderen Seite des Flusses bedeutet und mit der Stadtgründung einhergeht. Sie lernen über die Spanier und die Indios und dass das Wort "Tapatio" auf einen Tausch zwischen Spaniern und Indios zurückgeht. Die Art und Weise, wie Geschichte gelehrt wird, würde ich als neutral bezeichnen – ohne herabwürdigenden Unterton in Bezug auf die Indígenas.

„In Analco ist es ruhig, es gibt keine Bars und kaum Drogenhandel. Ab zwölf Uhr sind alle im Bett und keiner mehr auf der Straße.“

Ein Eindruck von Analco





Linke Seite:
Das Viertel wirkt untertags wie ausgestorben

Rechte Seite:
Der Platz San José de Analco erwacht mit der Abenddämmerung
zum Leben

Guadalajara, 2011

Santa Teresita

Geschichte

Das Viertel Santa Teresita gehört zu den jüngsten Stadtvierteln Guadalajaras und ist aus der Colonia Villaseñor entstanden. Bei seiner Gründung (Die Stadt ist zu dem damaligen Zeitpunkt eine Provinzstadt mit weniger als 110.000 Einwohnern.) befindet es sich an der nordwestlichen Stadtgrenze, heute liegt es näher am Stadtzentrum als am Stadtrand.

Der Besitzer der Hacienda de la Providencia in Zapopan, Pedro Villaseñor, sucht 1906 an, gemeinsam mit den Flächen der Quinta und Algodón die Colonia Villaseñor zu bilden, was ihm auch genehmigt wird unter der Voraussetzung, im Viertel einen Markt und eine Schule zu errichten.⁶⁷

Im zweiten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts sind schon einige Grundstücke verkauft und bebaut, jedoch ohne jegliche Reglementierung durch die Stadtregierung, wie ein Schriftstück aus dem Jahr 1907 zeigt: Die Baustellen-Behörde ersucht den Eigentümer von Villaseñor bzw. Algodonal, alle Pläne, die realisiert und bisher nicht präsentiert worden sind, vorzulegen, damit sie einer Prüfung unterzogen werden können – d.h. dass elf Jahre Bautätigkeit ohne Aufsicht vonstattengegangen sind, was die fehlende administrative Kontrolle über Dimensionierung von Häuserblöcken, Grundstücken und Straßen zeigt.⁶⁸ Die Vorschriften von Seiten der Stadt konzentrieren sich im Allgemeinen auf den Erhalt flüssigen Verkehrs und die Auflage, dass Großgrundbesitzer einen Teil ihres Grundes für die Gestaltung öffentlicher Räume stiften müssen.

Die Historikerin Carmen Casteñeda datiert den Ursprung des Viertels Santa Teresita mit dem Jahr 1923. Landbesitzer Don Silvano Camberos verkauft 1925 über 120 ha für ihn nutzloses, da auch unter Wassermangel leidendes Land, proportioniert in Grundstücke von 50 bis 100m² zu geringen Preisen, da die Parzellen nicht infrastrukturell erschlossen sind. Nach einer Anzahlung kann der Rest in Raten abgezahlt werden. So bauen viele Migranten, die mit ihren Ersparnissen angereist sind, hier ihr Haus.⁶⁹ Familien aus verschiedenen Gegenden der Region und des Landes werden hier sesshaft, aber vor allem solche, die mit Padre Román Romo, seit 1933 Kaplan des neuen Viertels, in Beziehung stehen. Der Großteil von ihnen stammt wie Padre Román Romo aus dem Dorf Santa Ana de Guadalupe in der Region Altos de Jalisco (der Bergregion Jaliscos) im Osten der Stadt.

Das Leben in der Colonia ähnelt immer mehr dem in einem der alten Barrios. Mit der Zeit verwendet man den Namen Barrio de Santa Teresita nach der Kirche Santa Teresa del Niño Jesús, die sich in der Mitte der Colonia befindet – bis kaum jemand noch von der Colonia Villaseñor spricht.⁷⁰

Etwas, was die Leute von Santa Teresita seit jeher besonders auszeichnet, ist ihr Streben nach Weiterentwicklung. In der Zeit, als sich die Stadt nicht dazu in der Lage sieht, ihnen die notwendige infrastrukturelle Versorgung zur Verfügung zu stellen, errichten die Bewohner ihr Viertel aus eigener Kraft. Ermutigt von Padre Román Romo bauen sie die Pfarrkirche, graben Brunnen, um sauberes Wasser zu bekommen, konstruieren Toiletten in den Häusern und Vecindades, verlegen Rohre für die Wasserversorgung und Entwässerung, pflastern die Straßen und sorgen für Beleuchtung.

Der Pfarrer bringt seinen Mitmenschen nicht nur Infrastruktur, sondern hat auch ein Auge auf das Verhalten der Einwohner. Sein Organisationstalent ermöglicht den erfolgreichen Anschluss an die Stadt Guadalajara. Von Seiten des Gemeinde-

67 Vgl. López Moreno 2002, 168.

68 Vgl. ebda., 168.

69 Vgl. Municipio de Guadalajara 2008, Santa Teresita, 11.

70 Vgl. López Moreno 2002, 171.

rats und der Landes- und Bundesregierung wird nach und nach für Trinkwasser, Abwasser, Strom, Straßenpflasterung, Schulen und ärztliche Versorgung gesorgt. Der Pfarrer kann sogar durchsetzen, dass zwielichtige Nachtlokale und Cantinas auch in Zukunft im Viertel unerwünscht bleiben und als Polizei junge Männer guten Benehmens aus der Nachbarschaft eingesetzt werden.⁷¹ Als die städtische Polizei 1940 Polizeipatrouillen zur Verfügung stellen will, wird dies von der Bewohnern abgelehnt, da sie bereits ihre eigenen haben. Das Barrio ist bereits autonom geworden.⁷² 1940 beherbergt Santa Teresita über 500 Familien und erstreckt sich über 30 Häuserblöcke.⁷³

1950 gibt es Werkstätten und andere Familien-Geschäfte in jedem Block. Die selbstständige Erwerbstätigkeit ist fundamental für die kommerzielle Zone, wie sie sich heute präsentiert. Als 1951 der Markt Manuel Ávila Camacho eröffnet wird, kommt seine Hauptklientel nicht aus Santa Tere, sondern aus der Colonia Ladrón de Guevara im Osten des Viertels. Kurz darauf öffnen die ersten Banken (sieben im Jahr 2008) und teure Modegeschäfte.⁷⁴ 1960 wohnen bereits 30.000 Menschen auf einer Fläche von 100 Häuserblöcken.⁷⁵

1981 stirbt Padre Ramón Romo. Nachdem die Stadtverwaltung mit der Zeit die religiösen Organisationen ersetzt, verwandelt sich das Viertel mit der Zeit in eine laute, kommerzielle Zone, frequentiert vor allem von der kaufkräftigen Mittelschicht. Der Mittelpunkt des Viertels bleibt dennoch die Kirche. 30 Jahre hat man an ihr gebaut, um sie fertigzustellen. Die Umgebung der Kirche hat sich zur rentabelsten kommerziellen Zone des Viertels entwickelt. Es gibt kleine Geschäftslokale, die für über 10.000 Pesos monatlich vermietet werden. Die Sicherheitslage ist akzeptabel, auch da, wie zuvor erwähnt, Bars und Diskotheken fehlen, die Nächte sind relativ ruhig.⁷⁶

Das Viertel ist groß im Vergleich zu anderen in der Stadt – schließlich bestand das „El Algodonal“ aus 123ha Land. Im Westen wird es von der Avenida Américas (Ladrón Guevara) begrenzt, im Osten von Frías (La Capilla de Jesús), im Süden von Joaquín Angulo (Colonia Villaseñor), im Norden von Colomos (Mezquitán Country). Eine andere Version besagt, dass es sich bis Los Maestros im Norden erstreckt.⁷⁷ Es ist kaum eine Grenze festzulegen, da jeder Bewohner seine subjektive Vorstellung davon hat. Die meist befahrenen Straßen sind José María Vigil, Jesús García, Herrera y Cairo, Garibaldi, Andrés Terán und Pedro Buzeta. Mehr als zehn Busrouten durchqueren das Gebiet.

Handel – Aus Wohnnutzung wird Mischnutzung

Der Handel ist seit jeher eine wichtige Einkommensquelle für die Familien, die sich in Santa Tere ansiedeln. Mitte der 30er Jahre des 20. Jh. gibt es kleine Krämerladen, Tabakläden, die eine oder andere Apotheke usw. Die Kirche ist der Mittelpunkt des Viertels, wo sich die Mitglieder der Pfarrgemeinde regelmäßig einfinden. So dauert es nicht lange, bis sich kleine Straßenstände um die Kirche gruppieren. Mit der Zeit werden aus den temporären Ständen permanente Geschäfte, die sich in den angrenzenden Straßen wie Manuel Acuña und Ramos Millán ansiedeln. In erster Linie kann man hier Hühner, Eier, Obst, Gemüse, Hülsenfrüchte, Mais und Kleidung kaufen.

1951 wird der Mercado Manuel Ávila Camacho eröffnet, die bestehenden Geschäfte übersiedeln dorthin. Den Bewohner des Viertels stehen nun alle Einkaufsmöglichkeiten offen, ohne ins Stadtzentrum fahren zu müssen. Häufig wird

Sonntag, 09. Oktober 2011, 14.00 Uhr

Mein erster Spaziergang nach Santa Tere ist an einem Sonntag. Alles ist wie ausgestorben. Man begegnet kaum Menschen auf der Straße. Die Sonne brennt herunter, hier und da gibt es ein Kiosk, das geöffnet hat, so dass man sich etwas zu trinken kaufen kann. Viele Geschäfte verbergen sich hinter heruntergelassenen Garagentoren, wie ich in den nächsten Tagen feststellen kann. Manche Läden machen auch in der Mittagspause „dicht“.

Mittwoch, 12. Oktober 2011, 16.00 Uhr

Eine alte Frau verkauft Schwämme und Plastikallerlei auf der Straße. Ihre Waren hat sie auf dem Gehweg ausbreitet. Natürlich hat sie dafür keine Genehmigung. Einmal, erzählt sie, kam die Polizei vorbei und hat zwei Kisten ihrer Waren mitgenommen. Die hohe Strafe hätte sie niemals zahlen können. Das hat sie für einige Wochen zurückgeworfen, bis sie wieder Neues zum Verkauf besorgt hatte. Seit diesem Vorfall hatte sie keine Konfrontation mit der Polizei mehr und verkauft wie eh und je auf dem Gehsteig.

Samstag, 15. Oktober 2011, 13 Uhr

Parken heißt hier nicht unbedingt Parken. Parken heißt auch, das Auto zu be- bzw. entladen, das Auto zu waschen. In der Straße Manuel Acuña beim Markt gibt es vier Spuren, davon wird eine Spur als Parkspur, eine zum Fahren, eine zum „temporären Parken“ und wieder eine zum Parken genutzt. Fußgängerübergänge sind zum Teil mit Zebrastreifen gekennzeichnet – der Sinn ist fraglich, da diese Markierung von Autofahrern nicht wahrgenommen, geschweige denn respektiert wird. Ampeln gibt es nur an großen Straßenkreuzungen wie an der Ecke Andrés Telar/Manuel Acuña. An dieser Kreuzung gibt es auch zwei Straßenstände, wo Zuckerrohr, Kokosnüsse und Früchte verkauft werden, die jeweils dort an der Ecke positioniert sind, wo Fußgänger die Straße überqueren sollten. Einer steht im Bereich der Behindertenrampe.

71 Vgl. Mejía Ramirez 2008, 10.

72 Vgl. Municipio de Guadalajara 2008, Santa Teresita, 14.

73 Vgl. López Moreno 2002, 168.

74 Vgl. Municipio de Guadalajara 2008, Santa Teresita, 18.

75 Vgl. López Moreno 2002, 168.

76 Vgl. Municipio de Guadalajara 2008, Santa Teresita, 21.

77 Vgl. ebda., 20.

Tostadas de cueritos bei Don Ramón auf der Straße



Mittwoch, 19. Oktober 2011, 19:30 Uhr

Der Tag neigt sich dem Ende zu, die Lichter der Geschäfte leuchten in der Abenddämmerung. Der Konsumverkehr wird weniger, manche Obsthändler schieben schon ihre Karren nach Hause, andere Straßenhändler bauen ihren gerade erst auf. Vor der Kirche steht ein ...stand. Auf den Stufen drängen sich Bewohner Santa Teres und tauschen den neuesten Klatsch des Viertels aus. Für einen Vorplatz gab es keinen Platz und kein Geld, als die Kirche konstruiert wurde. So müssen sich die Bewohner mit den Stufen begnügen. Neben der Markthalle scheint dies der Treffpunkt Nr.1 zu sein. Nein, halt, es gibt noch ein paar seit Jahrzehnten bewährte Anziehungspunkte: Da wäre zum einen Don Ramón, der mit seinen 65(?) Jahren noch immer lieber auf der Straße seine Tostadas de cueritos verkauft statt in seinem Lokal (Tostadas Don Ramón), das er auch seit einigen Jahren in Santa Tere besitzt, oder der Chipsstand, wo Kartoffeln von Hand ins siedende Fett gerieben werden. Angeblich kann man hier die besten Chips der ganzen Stadt kaufen und die Menschen kommen extra hierhergefahren, um Knabberereien für abendliche Partys zu kaufen. Die Kartoffeln werden hier bereits in dritter Generation gerieben.

Auch die Wohngegenden erwachen abends zum Leben. Vor manche Häuser werden Tische und Bänke gestellt, um Hungerige zu verköstigen. Manchmal gibt es einen Tacosgrill auf der Straße, manchmal kommt das Essen direkt aus dem Haus.

das Viertel heute durch seine Geschäfte identifiziert – sowohl von Bewohnern des Stadtzentrums als auch von Bewohnern des Viertels. Die Handelszonen dienen als Kontaktzonen, Zonen der Interaktion zwischen Verkäufern oder Bewohnern und Leuten aus anderen Stadtvierteln, die ihre Einkäufe hier erledigen.

In Santa Tere kann man viele verschiedene Geschäfte finden, neben Kleidung kann man hier auch Gewürze (wie in dem Geschäft „Mamá Coneja“), Stoffe, Dekorationsartikel oder Möbel, Korbwaren etc. kaufen. Die hauptkommerzielle Zone befindet sich zwischen Ramos Millán und Pedro Buceta, im Norden begrenzt von Hospital, im Süden von Herrera y Cairo. Hier gilt: 80 % Handel, 10 % gemischte Nutzung, 10 % Wohnen. Radial vom Markt ausgehend geht die Haupthandelszone in die schwache gewerbliche Nutzung über, wo das Verhältnis zum Wohnen 50/50 beträgt, noch ein paar Blöcke weiter außen sinkt der Anteil der Geschäfte auf 30 %.

Heute herrscht eine Mischnutzung vor. Manche Händler wohnen über ihrem Geschäft oder im gegenüberliegenden Haus. Die Infrastruktur einer ursprünglichen Wohnsiedlung ist nicht unbedingt für die Funktion eines Geschäftsviertels ausgelegt, so dass es an Parkplätzen für Bewohner, Beschäftigte und Kunden fehlt. Bisher gilt in dem täglichen Auto-Kampf „First come, first serve“. Bewohner und Beschäftigte sitzen in dieser Hinsicht jedenfalls am längeren Hebel, da sie morgens die ersten sind. Dies ergibt nicht selten Parken in mehreren Reihen/Spuren, die normalerweise für den Verkehrsfluss vorgesehen sind.

Zählt Santa Tere 1990 noch 17.445 Einwohner, so sind es 2000 nur noch 14.585, da viele Wohnhäuser in Geschäfte umgewandelt worden und die Bewohner von Santa Tere weggezogen sind – ein Trend, der anhält. Marktfrau Estela berichtet: „Vor zwanzig Jahren gab es weniger Geschäfte, aber die Besitzer haben ihr Grundstück/ihr Haus verkauft, heute sind die Mieten sehr hoch.“ Dadurch, dass heute weniger Menschen tatsächlich im Viertel wohnen, ist es des nachts manchmal wie ausgestorben, es wird unsicherer.

2008 befinden sich in Santa Tere über 1000 Geschäfte, die sich über die Jahre etabliert haben. Die Liste ist nicht enden wollend: Schulen, Boutiquen, Märkte, Galerien, Optiker, Glaswaren, Werkstätten, Teppichläden, Tlapalerías⁷⁸, Konditoreien, Arztpraxen, Weinhandlungen, Birrierías⁷⁹, Möbelgeschäfte, Druckereien, Eisläden, Geschenkläden, Schuhgeschäfte, Apotheken, Friseure, Wechselstuben,

⁷⁸ Fachgeschäft für Maler-, Elektriker-, und Handwerkerbedarf.

⁷⁹ Birria: Mexikanischer Schmorbraten.



Die besten Chips der Stadt gibts frisch aus Santa Tere, sagen die Tapafios

Blumengeschäfte, Bäcker, Parfümerien, Uhrmacher, Tortillerías, Büchereien, Reisebüros, Süßwarenhändler, Immobilienhändler, Gewürzläden, Fleischereien, Tostaderías, Schuhputzer (nicht wie im Stadtzentrum mit eigenem Stand auf der Straße, sondern zwanzig nebeneinander in einem Geschäftslokal), Schumacher, Perückenmacher, Korbmacher und mehr Kunsthandwerk.⁸⁰

In Santa Tere hat auch der Verkauf von Snacks in großen Mengen seinen Ursprung. Noch heute kommen Leute aus allen Ecken der Stadt nach Santa Tere, um frisch zubereitete Chips für Feiern zu kaufen. Aber auch die erste Filiale einer großen Kette ist inzwischen in Santa Tere eingezogen: an der Ecke Herrera y Cairo/Gabriel Ramos Millán befindet sich ein OXXO, einer der 24h-Läden, wo man rund um die Uhr Snacks, Getränke und andere Dinge kaufen kann.

Der Tianguis in Santa Tere

Auf dem wöchentlichen Tianguis in Santa Tere findet man in erster Linie Kleidung für jeden Anlass, aber auch Schuhe, CDs, Spielzeug, Kosmetik etc. Neben den Verkaufsständen werden die Straßen auch von Essensständen bevölkert, wo man sich mit Tacos und anderem Fingerfood den Bauch vollschlagen kann. Abgerundet wird das sonntägliche Spektakel durch Straßenverkäufer, die Nagelzwicker, Streichhölzer, Hühneraugencreme, Süßigkeiten, Aguas Frescas, Tejuino oder Früchte anbieten.

Der Tianguis in Santa Tere findet sonntags statt und besetzt die hauptkommerzielle Zone des Viertels. Daraus resultieren verschiedene Probleme.

Die Tianguis-Verkäufer haben von Seiten des Gemeinderats die Erlaubnis, ihre Stände ab 6 Uhr morgens aufzubauen. Zuvor müssen die Anwohner ihre auf der Straße geparkten Autos entfernen bzw. ihre Fahrzeuge aus der Garage holen, damit sie nicht den ganzen nächsten eingeschlossen und nicht verwendbar sind. Die Anordnungen werden jedoch nicht respektiert. Ab 4 Uhr morgens beginnen die Fierros, Leute, die ihr Geld damit verdienen, für die Verkäufer der Tianguis deren Stände aufzubauen, so dass sie nur noch zwischen 7 und 8 Uhr ihre Waren platzieren müssen, mit ihrer Arbeit. Für Ärger mit den Anrainern sorgt nicht nur der frühmorgendliche Lärm an einem Sonntag und die Scherereien, einen neuen Standort für das eigene Auto zu finden, sondern auch die Dreistigkeit der Fierros, die Planen der Stände an Fenstergittern, Stromleitungen, Markisen und

⁸⁰ Vgl. Municipio de Guadalajara 2008, Santa Teresita, 19.



Der umstrittene Tianguis in Santa Tere, Guadalajara, 2011

Schildern der Geschäfte zu befestigen und den Strom anzuzapfen. Nach Ende des Tianguis werden die Verkaufsstände wieder auf Pick Ups verstaut – zurück bleibt als Andenken eine Menge Müll, der im Laufe des nächsten Tages von einem extra engagierten Mülldienst eingesammelt wird.

Unter dem Tianguis leiden die Geschäftsinhaber in den Straßenzügen, wo der Tianguis stattfindet, da sie an diesem Tag ihre Geschäfte nicht öffnen können. (Manchmal kann man sich zwischen der Rückwand eines Straßenstandes und der Hauswand nur noch hindurchquetschen.) Ebenso leidet der Markt, der an diesem Tag viele Kunden an die Essensstände des Tianguis verliert. Gewinn macht an diesem Tag keiner, geöffnet wird in erster Linie für Stammkunden.

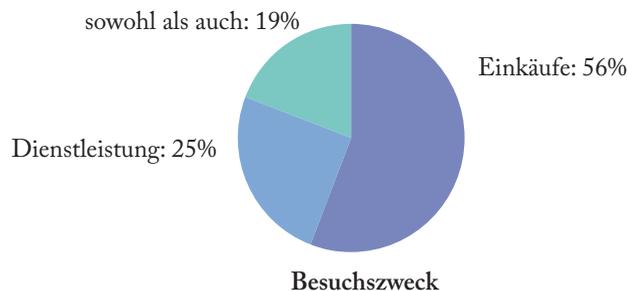
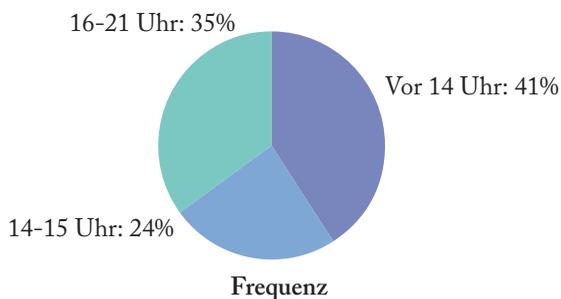
Der Tianguis besetzt ca. 13 Blöcke, wenn man zur reinen Verkaufsfläche auch noch die Abstellplätze für die (meist großen) Fahrzeuge der Straßenverkäufer und der Kunden hinzuzählt, die den Verkehrsfluss zum Erliegen bringen.

Santa Tere

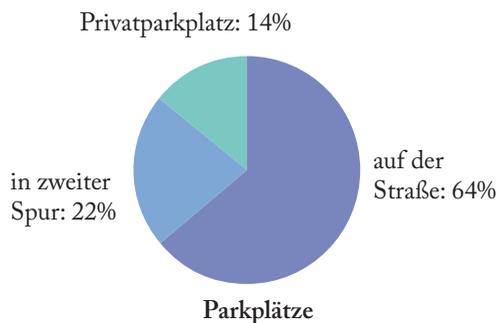
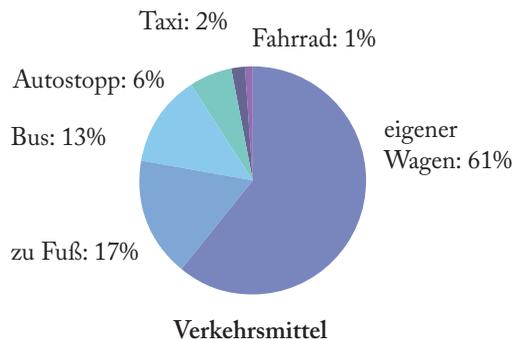
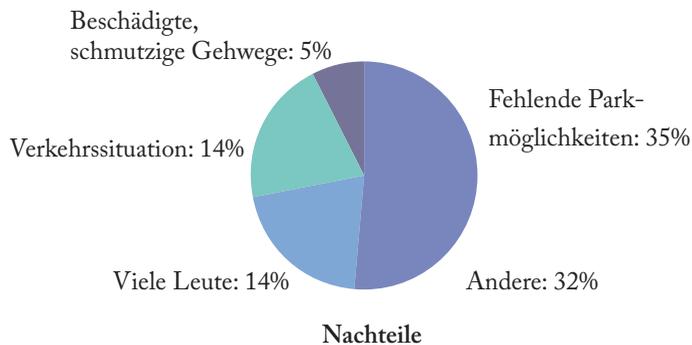
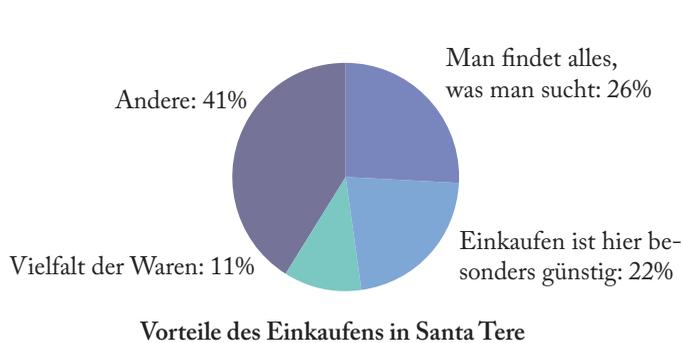


Konsumentenfrequenz in Santa Tere

Eine Studie aus dem Jahr 2008, die in Zusammenarbeit der Händlervereinigung von Santa Teresita mit der Gemeinde entstanden ist, zeigt die Konsumentenfrequenz im Stadtviertel und daraus resultierende Probleme. Die Hauptnutzergruppe sind Frauen zwischen 24 und 35 Jahren aus der Mittel- und unteren Mittelschicht mit einem monatlichen Einkommen zwischen 6.800 und 25.000\$Mex. 84% der Leute, die in Santa Tere einkaufen oder Dienstleistungen in Anspruch nehmen, wohnen nicht dort.



Die stärkste Frequenz gibt es von 11-12 Uhr, 14-15 Uhr und 18-20 Uhr, wenn die Leute in Santa Tere ihr Mittag- bzw. Abendessen einnehmen.



Ab 8.30 Uhr ist ein Großteil des Verkehrsnetzes durch die Autos der Händler, Verkäufer etc. ausgelastet bzw. überlastet. Durch die fehlenden Parkplätze entstehen weitere Verkehrsprobleme: Nachdem man sein Auto oft nicht abstellen kann, ist es Usus, dass eine Person immer wieder um den Block fährt oder in zweiter Reihe parkt, während die andere einkauft.

Interview: Santa Teresita – Stärken und Schwächen

Lic. Manuel Flores (Leos genannt), Vorsitzender der Händlervereinigung von Santa Tere, besitzt ein Korbwarengeschäft in Andres Teran 487. Nachdem er mir als der Mann, der am meisten über Santa Tere weiß, empfohlen wurde, habe ich ihn zum Interview gebeten.

Y: Welches Bild haben die Tapatíos von Santa Tere?

L: Sie sehen ein Barrio Tradicional, von denen es nur wenige in Guadalajara gibt. Barrio Tradicional bedeutet, dass das Viertel über lange Zeit seine Geschichte und Tradition bewahrt hat. Der Handel, der sich entwickelt hat, ist hier ein Teil davon und steht nicht im Widerspruch dazu.

Worin unterscheidet sich Santa Tere von anderen Stadtvierteln, z.B. von Analco?

Da gibt es klare Unterschiede. Santa Teresita ist ein Barrio Tradicional, vor zwanzig Jahren war es natürlich noch traditioneller. In den 1970ern gab hier einen kommerziellen Boom. In Analco nicht. Analco blieb quasi in der Zeit stehen, Santa Teresita erlebte eine plötzliche kommerzielle Entwicklung ohne Planung, es gab nicht einmal entsprechende Infrastruktur. Der Tianguis hielt Einzug ins Viertel, viele Geschäfte eröffneten innerhalb kürzester Zeit. Viele Familien zogen fort, die Fincas wurden abgerissen oder in Läden umfunktioniert. Ein wichtiger Punkt ist auch die geografische Lage: Santa Teresita befindet sich in der Nähe von Colonias, deren Bewohner ökonomisch gut gestellt sind (Americana, Providencia, Jardin de Vallarta, Jardines de Universidad). Viele von ihnen kommen zum Einkaufen hierher. Analco hingegen ist von Colonias umgeben, die knapp bei Kasse oder sogar arm sind. Niemand denkt daran, sein Geld in Analco zu lassen.

Warum fand dieser Boom hier statt und nicht anderswo?

Bevor der Tianguis nach Santa Teresita kam, gab es viele gut bekannte Geschäfte und Restaurants, die Leute aus einem weiten Umkreis anzogen – z.B. Fruchtsäfte und Licuados von „Las Titas“ in der Markthalle. Das gibt es schon seit 56 Jahren und inzwischen über mehrere Generationen. Ein anderes Geschäft, das es schon seit 54 Jahren gibt, verkauft alles für die Handarbeit: Bänder, Verschlüsse, Kleidung. In erster Linie Kurzwaren. Seit neuestem gibt es auch Stoffe zu kaufen, was bei der Kundschaft großen Anklang findet. Auch die Konditorei gegenüber dem Markt hat seit langem eine treue Kundschaft und einen hervorragenden Ruf.

Wann beginnt die Geschichte des Stadtviertels?

1945-1950 zogen die ersten Leute hierher, 1950 wurde der Markt errichtet, zuerst ganz primitiv aus Brettern, Blech und Karton. Der Markt ist heute noch keine 100 Jahre alt. Wir haben vorgeschlagen, das Gebäude als historisches Bauwerk unter Denkmalschutz zu stellen. Die Behörde war angetan, musste uns aber leider vertrösten: „Sobald das Gebäude mindestens 100 Jahre alt ist, können wir darüber reden. Vorher besteht leider keine Chance.“

Steht das Stadtviertel nicht unter Denkmalschutz?

Das sollte es, die Realität sieht aber anders aus! Wenn jemand eine Finca abreißen möchte, bekommt er keine Erlaubnis dafür, dennoch geschieht genau das.

Wer lebt eigentlich noch in Santa Tere? Stimmt es, dass die Besitzer der Geschäfte quasi hinter ihren Geschäften wohnen?

„Santa Tere ist voller Kontraste, das ist Teil seiner Magie. Kontraste der Farben, Geschmäcker, Gerüche, der Häuser, des Essens, der Menschen. Die Unterschiede und die Kombination von all dem macht es einzigartig und traditionell.“

Ein hoher Prozentsatz der Fincas in Santa Tere sind heute Geschäfte. Die, die darin arbeiten, sind nicht alle aus Santa Tere. Inzwischen gibt es nur noch wenige, die über oder hinter ihrem Geschäft leben. Die meisten wohnen in der Umgebung des Barrios.

Welche Gesellschaftsschicht wohnt hier?

Die Mittelschicht.

Mir wurde erzählt, dass sich die Nachbarn in Santa Tere alle kennen. Wie zeigt sich das? Gibt es Treffen, Versammlungen?

Viele der Leute hier haben Santa Teresita nie verlassen. Mich kennen z.B. viele Menschen. Ich bin von hier. Ein Großteil der Leute von Santa Teresita ist von hier, ist hier geboren. Meine Großeltern haben hier gelebt, meine Mutter – wir sind Leute dieses Barrios. Man kennt sich, weil man sich täglich sieht und dieselben Menschen hier seit Jahrzehnten wohnen.

Was hat sich in Santa Tere in den letzten, sagen wir 20, Jahren verändert?

Santa Teresita ist enorm gewachsen. Früher gab es weniger Geschäfte und mehr Wohnhäuser. Dann haben immer mehr Leute ihre Häuser verkauft und neue Geschäftslokale sind entstanden.

Was gefällt Ihnen bzw. gefällt Ihnen nicht an den Straßen von Santa Tere? Was fehlt oder gehört dringend verbessert?

Da gibt es vieles. Endlich das Treiben des Tianguis (gesetzlich) zu regeln, so dass er nicht die Nachbarn und die alteingesessenen Geschäfte beeinträchtigt. Was fehlt – etwas mehr Sicherheit. Eine größere Bereitschaft von Seiten der Regierung, unsere Kritik, Vorschläge und Bitten anzuhören. Pflasterung, Sauberkeit, Ordnung, notwendige Instandhaltungen. Die Handelsvereinigung von Santa Teresita kümmert sich nicht nur um den Handel, sondern auch darum, genau diese Dinge zu erreichen.

Um auf den Tianguis zu sprechen zu kommen: hier verkaufen Leute, die nicht aus Santa Tere kommen, sonntags ihre Sachen. Wie ich mitbekommen habe, sind die Bewohner des Viertels nicht allzu gut darauf zu sprechen.

Es gibt bei der Gemeinde eine Stelle, die sich um den Tianguis kümmert und ähnliche Aktivitäten von Straßenhändlern. Es gibt Regeln, Vorschriften und Kontrollen. Wer auf dem Tianguis verkaufen möchte, lässt sich in eine Liste eintragen, gibt bekannt, wo. Normalerweise sind das keine Einzelpersonen, sondern Gruppen, die sich schon in Richtung Gewerkschaften entwickelt haben. Der Tianguis ist jeden Tag an einem anderen Ort.

Es ist also so etwas wie ein informelles Geschäft, das die Regierung mit Verträgen etwas zu regulieren versucht?

So ist es. Die gleichen Verkäufer verkaufen ihre Sachen täglich an anderen Orten. Informeller Handel bedeutet, dass diese Personen im Gegensatz zu den Händlern von Santa Tere keine Steuern oder Beiträge zahlen und keine Lizenz der Gemeinde besitzen. Da gibt es eine große Diskrepanz: diese Leute verkaufen die gleichen Sachen wie wir, ohne die notwendigen Abgaben zu leisten.

Ich bin mit Enrique Reyes, der die Tour Gastronomica organisiert, durch das Viertel spaziert und er hat mir einige schöne Häuser gezeigt mit der Erklärung, dass viele

„Ein Großteil der Leute von Santa Teresita ist von hier, ist hier geboren. [...] Man kennt sich, weil man sich täglich sieht und dieselben Menschen hier seit Jahrzehnten wohnen.“

Besitzer stolz auf ihre Häuser sind und sie deshalb besonders schön herrichten und besonderes Pflaster auf dem Gehsteig verlegen.

Santa Tere ist voller Kontraste, das ist Teil seiner Magie. Kontraste der Farben, Geschmäcker, Gerüche, der Häuser, des Essens, der Menschen. Die Unterschiede und die Kombination von all dem macht es einzigartig und traditionell. Und das empfinden nicht nur wir so. Es gab schon ein paar Artikel über unser Barrio in verschiedenen Medien, auch international.

Würden Sie sagen, dass Santa Tere und Analco irgendetwas gemeinsam haben?

Nein, gar nichts. Dort wohnen auch ganz andere Leute, das ist eine andere Kultur!

Würden Sie nach Analco gehen oder gefällt es Ihnen dort nicht?

Ja, ich bin dort schon gewesen. Analco hatte einige Dinge, die auch Menschen, die nicht dort ansässig sind, angezogen haben. Die Tortas Ahogadas von Analco waren sehr lecker. Waren! Ebenso die Churros mit Schokolade – damals. Erinnerst du dich an den Trubel am Sonntag in Santa Tere? Da kommt man nicht einmal richtig durch die Straßen. Wenn du durch Analco gehst, hast du so viel Platz, dass du Sportübungen machen könntest.

„Mexikos größten Probleme sind das große soziale Gefälle, das Fehlen von Möglichkeiten (auch finanzieller Art) und die Korruption!“

Als ich durch Analco spazierte bin, habe ich mich ein bisschen unwohl gefühlt mit meiner weißen Haut und den blonden Haaren. Ich fälle eben auf.

Das kann ich mir vorstellen. Das ist, als ob ein Schwarzer durch einen Raum voller Weißer ginge. Das Niveau ist dort ein anderes. Haben dich die Männer lüstern angeschaut?

Ein bisschen. Überhaupt habe ich eigentlich nur Männer auf der Straße gesehen, keine Frauen.

Vor über 40 Jahren gab es im Osten von Analco viele Vecindades, wo die Prostitution florierte. Diese Frauen waren aus der unteren Gesellschaftsschicht, arm und brauchten Geld. Analco entwickelte sich zu einer Stadt der Prostitution, bis die Polizei einschritt und Razzien durchführte. Analco ist hässlich im Vergleich mit Santa Teresita. Hier sieht man auch viele Menschen, v.a. Frauen, mit heller Haut, blauen Augen, guter Figur etc. Die Leute hier sind an diesen Anblick gewohnt. In Analco fallen solche Personen auf. Zum einen erkennen die Bewohner dort sofort, dass diese Frau nicht aus ihrem Viertel ist, was gleichzusetzen ist mit einem gewissen Misstrauen. Zum anderen betrachten sie sie wie eine Katze ihre mögliche Beute.

Sie haben gesagt, dass Sie sich wünschen, es wäre hier ungefährlicher. Es ist also gefährlich? Bis zu welcher Uhrzeit trauen Sie sich zu Fuß auf die Straße?

Gefährlich ist es in der ganzen Stadt. Gefährlich ist es in Analco und noch weiter im Osten ist es noch viel gefährlicher. Die Leute dort, rauben dir deine Tasche. Die Leute hier nicht. Wenn es hier gefährlich wird, dann nicht durch die Leute aus Santa Teresita, sondern die, die von außerhalb kommen.

Sie gehen also auch nachts zu Fuß?

Ja.

Wie nutzen Sie den öffentlichen Raum? Stellen Sie manchmal Ihre Ware auf den Gehsteig oder die Straße? Stört es Sie, wenn manche Leute ihre Sachen auf dem Gehsteig verkaufen?

Der Gehsteig gehört niemanden, auch nicht der Regierung. Der Gehsteig gehört dir, mir, allen. Natürlich stört es mich, wenn jemand den Platz nutzt, um dort sein Geschäft zu treiben. Das ist illegal, eine Folge der Korruption. Die Korruption ist das Problem.

Und wie sieht es aus mit den Essensständen auf der Straße? Viele Leute essen dort.

Ich liebe es, auf der Straße zu essen.

Aber das ist doch auch nicht ganz legal, oder? Viele stellen ohne Erlaubnis ihre Stände auf.

Das stimmt, nur wenige haben eine Erlaubnis dafür. Aber wir befinden uns in einem unterentwickelten Land. Es gibt nicht sehr viele Möglichkeiten und noch weniger finanzielle Mittel. Es gibt gravierende soziale Unterschiede: sehr wenige besitzen sehr viel, sehr viele besitzen sehr wenig. Schau dir an, wo es die meisten Aufstände in Lateinamerika gibt – Argentinien, Chile, Nicaragua, Salvador, in Europa schaut das anders aus. Wenn es dort so etwas gibt, dann sind es ideologische Bewegungen. Hier nicht – hier geht es darum: Ich habe Hunger, ich habe kein Geld, ich habe kein Dach über dem Kopf, ich will aber leben. Mexikos größten Probleme sind das große soziale Gefälle, das Fehlen von Möglichkeiten (auch finanzieller Art) und die Korruption! Prinzipiell hätte Mexiko alles, was man braucht, um den Menschen ein gutes Leben zu ermöglichen und die Wirtschaft in Schwung zu bringen – selbst Bodenschätze wie Gold, Silber u.Ä.

Hier herrscht sehr starker Verkehr – Autos, Busse... Gibt es da Probleme?

Ohja, der Verkehr hier ist furchtbar. Außerdem sind die Ampeln nicht synchronisiert. Es ist ein Durchzugsverkehr, v.a. in Manuel Acuña und Herreira y Cairo, Andres Teran und Ramon Millan. Die unglaubliche Anzahl an Autos in dieser Stadt ist ein großes Problem, das wir haben. Wenn die Leute mit dem Bus fahren, dann oft, weil sie es leid sind, ewig nach einem Parkplatz zu suchen.

„Der Gehsteig gehört niemanden, auch nicht der Regierung. Der Gehsteig gehört dir, mir, allen.“

Ein Eindruck von Santa Teresita





In Santa Tere kann man viele Dinge kaufen – in Geschäften, an Ständen, auf der Straße. Und man wird ganz bestimmt auch nicht verhungern, an beinahe jeder Ecke gibt es Puestos de comida, Guadalajara, 2011

Analyse Barrios

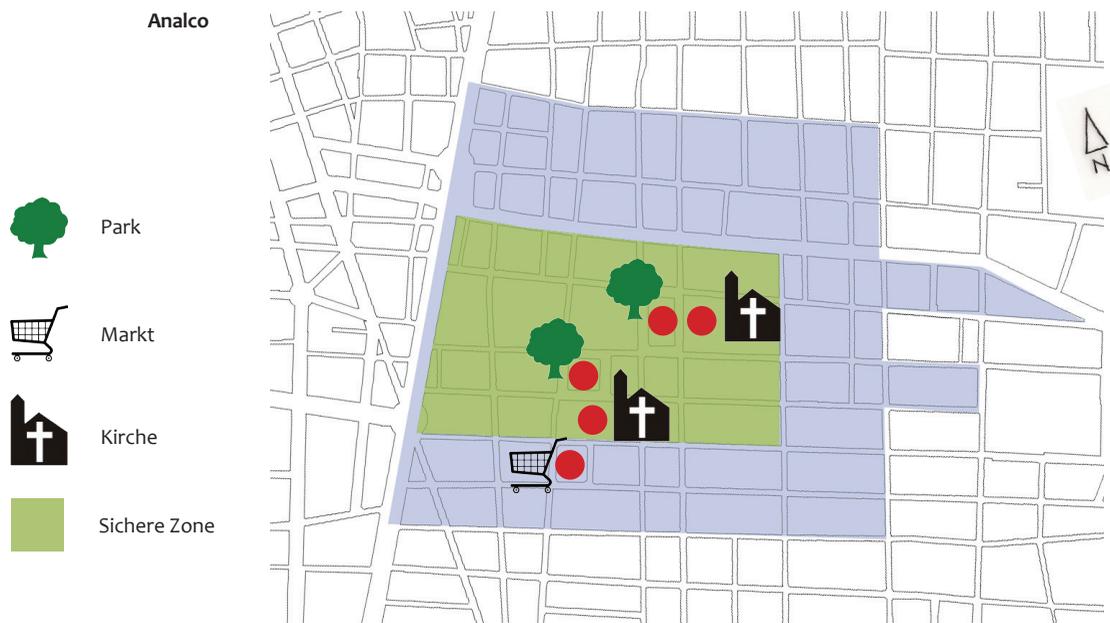
Die von mir untersuchten Stadtviertel Analco und Santa Tere gehören zwar beide zu den Barrios Tradicionales, unterscheiden sich aber deutlich im Charakter. Während es in Santa Tere tagsüber vor Besuchern bzw. Konsumenten nur so wimmelt, erscheint Analco ruhig, beinahe in sich gekehrt. Fremde fallen auf und werden angestarrt – ich natürlich umso mehr. Analco ist als Wohngebiet deklariert, in Santa Tere floriert das Geschäftsleben.

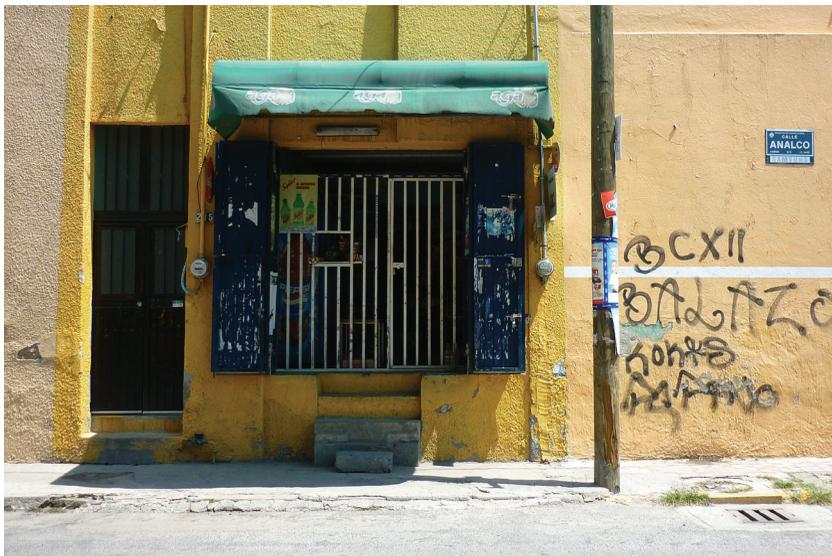
Analco ist meiner Empfindung nach dreigeteilt. Von Norden nach Süden kann man drei Streifen unterscheiden. Zwischen der Straße Gigantes und Revolución befinden sich vor allem Autowerkstätten und verlassene Häuser, das Gebiet ist schmutzig und verursacht Unbehagen. Zwischen Revolución und Cuitláhuac befindet sich reines Wohngebiet, nur um die zwei Plätze bei den alten Kirchen haben sich ein paar kleine Geschäfte bzw. Dienstleistungen wie Friseur oder Fitnesscenter angesiedelt. Südlich von Cuitláhuac sollte man sich nachts eher nicht hinbegeben. Hier wird gestohlene Ware verkauft und rund um den alten Busbahnhof blüht die Prostitution.

Nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen habe ich mich bei meinen Untersuchungen auf den mittleren Streifen von Analco konzentriert. Ich bin mir bewusst, dass die Analyse Analcos (und der Vergleich mit Santa Teresita) nicht als stellvertretend für den gesamten Oriente angesehen werden kann.

Belebtheit

Man könnte sagen, das Belebungschema der beiden Orte ist genau umgekehrt: Santa Tere lebt bei Tag, in der Nacht wird es still. Wenn die Letzten ihre Einkäufe erledigt haben, schließen die Geschäfte ihre Türen, die Besitzer und Angestellten fahren nach Hause, denn die meisten wohnen nicht in Santa Tere. Dem Viertel widerfährt ein ähnliches Schicksal wie den nachts ausgestorbenen Innenstädten.





Vergittertes Kiosk in Analco, Guadalajara, 2011

Analco schläft bei Tag, am Abend erwacht es zum Leben, die Menschen gehen in die Kirche und treffen sich danach am Platz zum Essen, Spielen, Reden etc. Tagsüber spielen maximal ein paar Kinder mit einem Ball und ältere oder unbeschäftigte Personen ruhen auf einer Bank aus oder machen ein Mittagsschläfchen.

Sicherheit

In Analco sind (aus Angst vor Überfällen) fast alle Kiosks vergittert. D.h. man betritt nicht den Laden, sondern ordert an einer Luke des Gitters, das die gesamte Ladenfront bedeckt. Das Viertel ist ruhig, scheint aber nicht immer ganz entspannt. Das Wissen um Kriminalität in der Nähe ist immer präsent.





Die Häuserreihen unterscheiden sich äußerlich kaum, links Analco, rechts Santa Tere, Guadalajara, 2011

Die Sicherheitslage in Santa Teresita ist in den letzten Jahren durch weiteren Wegzug von Bewohnern des Viertels, nächtliche Vereinsamung der Straßen und somit fehlende Augen auf die Straße im Sinne von Jane Jacobs angespannter geworden. Bewohner berichten von vermehrten Überfällen, Santa Tere gehört aber gewiss nicht zu den Sorgenkindern der Stadt.

Verkehr

Ein großer Unterschied zwischen Analco und Santa Tere ist das Verkehrsaufkommen. Während in Santa Tere zweispurig geparkt wird und Autos aus Parkplatzmangel um den Block fahren, während z.B. die Frau einkaufen geht, passieren die Straßen in Analco nur ein paar Autos pro Minute oder sogar weniger. Die Busfrequenz in Santa Tere ist sehr hoch, während Analco nur wenige Linien queren. Trotz des hohen Verkehrsaufkommens gibt es in Santa Teresita kaum Ampeln, in Analco abseits der Avenida Revolución auch nicht. Fußgängerübergänge sind rar gesät; in Analco braucht man sie nicht und in Santa Tere sind sie meist durch Verkaufswagen verstellt.

Bebauung

Die Häuser in Santa Tere sind ein- oder, etwas seltener, zweistöckig. Die Räume der alten Bauten sind mit 3,50m bis 4m sehr hoch. Die Standardfassade zeigt eine schmale Tür zwischen zwei kleinen Fenstern. Der Zugang erfolgt direkt vom Gehsteig aus, Vorgärten oder Garagen sind nicht vorhanden. Die Fassade ist oft durch besondere Strukturen, Fliesen oder Bemalung verschönert, Besitzer zeigen gerne, dass sie stolz auf ihre Häuser sind.

Die (heute noch zum Teil erhaltenen) Vecindades waren die ersten Häuser Santa Teres, heute gehen vom Patio aus Zugänge zu den Zimmern. Manchmal werden sie scherzhaft „el coto del centro“⁸¹ genannt; in einer Vecindad wohnen heute maximal zwei bis drei Familien.

In der Bebauung von Analco gibt es ein paar wahre Schätze. Schade nur, dass sich niemand darum kümmert, dass diese Villen erhalten bleiben. Prinzipiell sehen die Häuser ähnlich aus wie in Santa Tere, hinter so manchen Fassaden verstecken sich aber Vecindades, von denen es heute noch einige gibt.

Aneignung

Bei der Aneignung des öffentlichen Raumes dominieren in Guadalajara stark die wirtschaftlichen Impulse, wie es in Graz nicht möglich wäre. Als Beispiele seien

81 Coto: Ausdruck für gated communities, wie sie auch in den USA üblich sind, die sich überall am Stadtrand Guadalajaras finden.



nur die mobilen Straßenverkäufer und Artisten an Kreuzungen, Schuhputzer, aber auch das abendliche Treiben im Jardín San José de Analco und die Straßenstände in Santa Tere genannt. Letztere haben natürlich auch einen sozialen Mehrwert, da man sich hier auch über Neuigkeiten im Viertel austauschen kann. Individuelle Impulse wie das Aufstellen von Sesseln etc. vor der Haustür hingegen sind eher selten. Hier zeigt sich die Kultur des introvertierten Wohnens.

Attraktivierung des Stadtviertels

2011 gab es die erste Tour Gastronomico in Santa Tere, wo den Teilnehmern an verschiedenen Stationen die bekanntesten Köstlichkeiten des Viertels schmackhaft gemacht wurden.⁸² In Santa Tere hat sich aber vor allem in den letzten 14 Monaten dank Ciudad Para Todos viel getan. Die Unterorganisation „Mejor Santa Tere“ kümmert sich um Gemeinschaftsprojekte, wie Gemeinschaftsgärten im Park an der Kreuzung Jesus García/Jaime Nunó, wo auch Kinder die Aufzucht von Gemüse lernen können, es gibt verschiedene regemäßige und kostenlose Aktivitäten im Park wie Salsa, Theater etc. und in der „Bici-Cueva“ kann man lernen, wie man sein Fahrrad reparieren kann. Die erste Aktion von „Mejor Santa Tere“, der auch in den Medien viel Aufmerksamkeit zukam, war das Projekt „8m²“ am autofreien Tag 2012, als die Gruppe verschiedene Parkplätze im Viertel besetzte



Gemeinschaftsgarten in Santa Tere, Guadalajara, 2013, Ciudad Para Todos

82 Vgl. <http://www.informador.com.mx/jalisco/2011/269246/6/los-sabores-de-santa-tere.htm>



8m², Autofreier Tag in Santa Teresita, Guadalajara, 2012, Ciudad Para Todos

und ihnen neue Nutzungen zuweisen, um zu zeigen, wie man diese 8m² auf eine Art und Weise nutzen könnte, dass sie die Kommunikation innerhalb und Identifikation mit dem Viertel stärkt.

Ciudad Para Todos organisiert seit einiger Zeit die Veranstaltungsreihe „Cine en el parque“. Das Freiluftkino macht an unterschiedlichen Plätzen in der Stadt Station, die den Organisatoren als passend und nicht genügend genutzt erscheinen. Das Echo auf die Filmvorstellung in Analco war eher gering.

In Analco versucht gerade sich ein Kulturzentrum zu etablieren, kämpft aber immer noch um Anerkennung von Seiten der Gemeinde. Schon vor ein paar Jahren scheiterte der Versuch ein paar Motivierter aus Poniente, dort ein Kulturcafé zu installieren.

Verweilen

Ein wesentlicher Ort des Verweilens bzw. sein Mobiliar fällt in Guadalajara großteils weg: Bushaltestellen. Es gibt nur ganz wenige mit Wartehäuschen oder Bank. Meist gibt es nicht einmal eine offizielle Haltestelle. Der Bus hält täglich in etwa an der gleichen Stelle, meist vor Kreuzungen, wo er gut halten und Menschen ein- und aussteigen können. Primäre Sitzgelegenheiten gibt es beinahe ausschließlich in Parks/auf Plätzen, auch sekundäre wie Mäuerchen, Vorsprünge, Poller etc. sind oft rar gesät

Analco hat das Glück, dass es im Viertel zwei große Plätze mit (schattigen) Sitzgelegenheiten (vor allem im Park zu San Sebastián de Analco) gibt. Somit sind ausreichend primäre Sitzgelegenheiten vorhanden. Bei den abendlichen Treffen an den Plätzen stellen die Essensstände zusätzlich Hocker auf. In Santa Tere überwiegen sekundäre Sitzmöglichkeiten (und auch von diesen gibt es nicht besonders viele, da das ganze Viertel ziemlich zugebaut ist), die nicht nur von Jugendlichen genutzt werden, sondern von jeder Altersgruppe. Generell gilt es in der Kultur Mexikos nicht als verwerflich, Treppen, Poller und ähnliches zum Ausruhen zu nutzen, was auch viele Leute tun, wenn sie eben z.B. auf den Bus warten.

Aktivitäten

Optionale Aktivitäten finden in Analco tagsüber kaum und beinahe ausschließlich in den beiden Parks statt. Das Viertel scheint wie ausgestorben, es passiert nichts, es gibt nichts zu sehen. Optionale und v.a. soziale Aktivitäten konzentrieren sich auf die Abendstunden, wenn beim Jardín San José de Analco die Straßenstände Leute anziehen.

In Santa Tere gibt es auf jeden Fall immer etwas zu sehen. Selbst wenn man nichts braucht, kann man durch die Straßen schlendern und schauen, was passiert und welche Waren gerade angeboten werden. Dies gleicht die fehlenden Aufenthaltsräume etwas aus.

Altersgruppen

In Santa Tere floriert das Geschäftsleben, einkaufen gehen in erster Linie Erwachsene. Kinder habe ich meist in Verbindung mit Freizeitaktivitäten, wie in einer Taekwondo-Schule, gesehen. Für viele Ältere ist da Treiben auf den Straßen zu hektisch. Sie bleiben wohl lieber zu Hause oder treffen sich bei Alteingesessenen wie im Korbwarengeschäft von Manuel Flores oder in der Markthalle.

Analco ist für Jüngere nicht sehr attraktiv, sie halten sich lieber im Zentrum auf. D.h. die Leute, die man im Viertel sieht, sind meist unter 12 Jahre alt oder über 30.

SANTA TERE 8 MT52

Sábado 22 septiembre, de 9am-4pm



Santa Tere necesita plazas, parques, banquetas anchas y más áreas verdes; para el Día Mundial Sin Autos 2012 ocuparemos varios cajones de estacionamiento para mostrar que en 8m2 puede suceder más que un auto estacionado:

!@s niñ@s pueden jugar, la gente puede reunirse a platicar y crear comunidad.
¡Acompáñanos!

En lugar de coches estacionados habrá bibliotecas comunitarias, talleres educativos para niñ@s y adult@s, serpientes y reptiles, mini-parques con juegos de mesa e instrumentos musicales, cursos de manualidades y artísticos... y mucho más.

En barrios tan representativos como Santa Tere es importante hacer notar la falta de espacio público y la urgente necesidad de encontrar lugares para convivir. Por ello este sábado 22 de septiembre – el Día Mundial sin Auto 2012 – demostraremos que el barrio se puede vivir de manera distinta y más humana.

Info: **Mejor Santa Tere:** mejorsantatere@gmail.com Tel:[044]331.300.7978



Analyse Straßenzüge

Innerhalb der zwei Stadtviertel habe ich einen bzw. mehrere Straßenzüge ausgewählt und genauer betrachtet. Einen Abschnitt mit vorwiegender Wohnnutzung, einen nahe einem für die dort lebenden Menschen attraktiven Ort, der zum Verweilen einlädt. In Analco ist dies der Jardín de San Sebastian de Analco (wo die Leute eher verweilen als im Jardín San José de Analco), in Santa Teresita die Kirche.

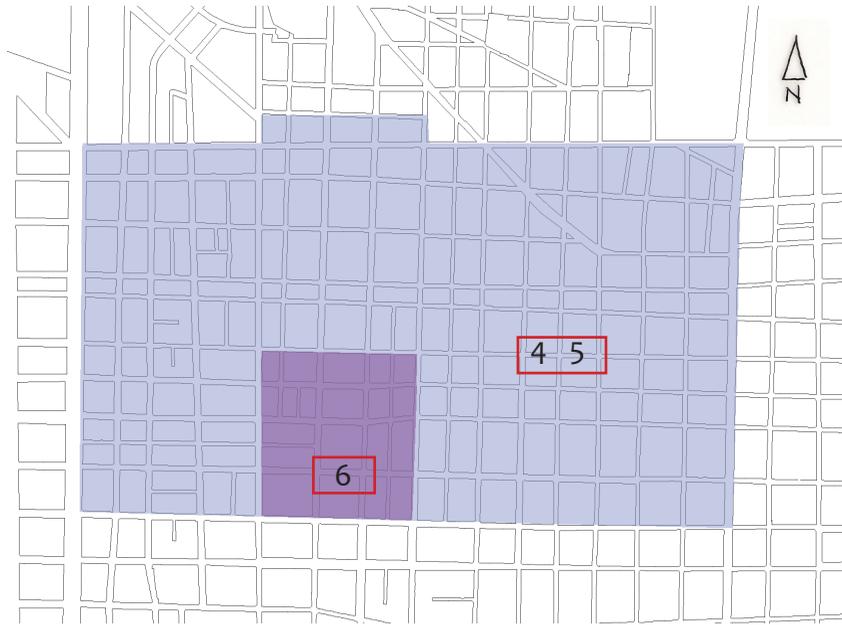
Nachdem sich meine Arbeit jedoch nicht mit Parks und Plätzen beschäftigt, konzentriert sich auch die Analyse auf Straßenzüge und die dazugehörigen Gehsteige, die ich hinblickend folgender Kriterien/Elemente untersucht habe:

- Dimension
- Hindernisse
- Möglichkeit, die Straße zu überqueren
- Niveauunterschied Gehweg/Fahrbahn
- Ampeln
- Pflasterung/Material
- Abflüsse
- Bäume
- Mülleimer
- Fassaden
- Gebäudehöhen/-flucht
- Verkaufs-/Essensstände
- Geschäfte/Auslage
- Straßenlaternen
- Verkehr
- Nutzung

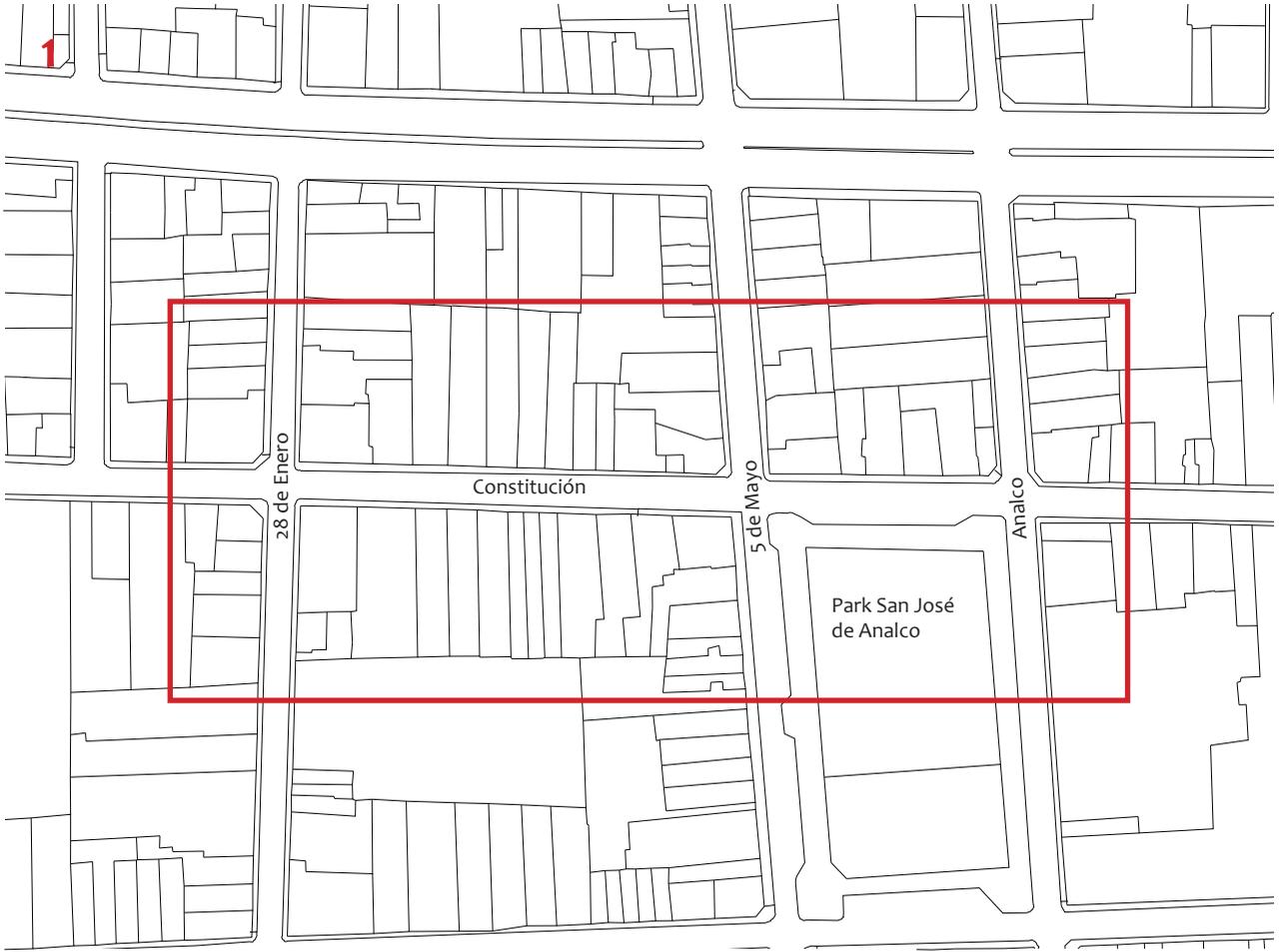
Das Reglamento Estatal de Zonificación (Estado de Jalisco, 2001) sieht bei kleineren Einbahnstraßen im Stadtgebiet eine Straßenbreite von 10 bis 15m vor, Gehsteigbreiten von 1,2 bis 3m, eine Park- und zwei Fahrspuren vor.

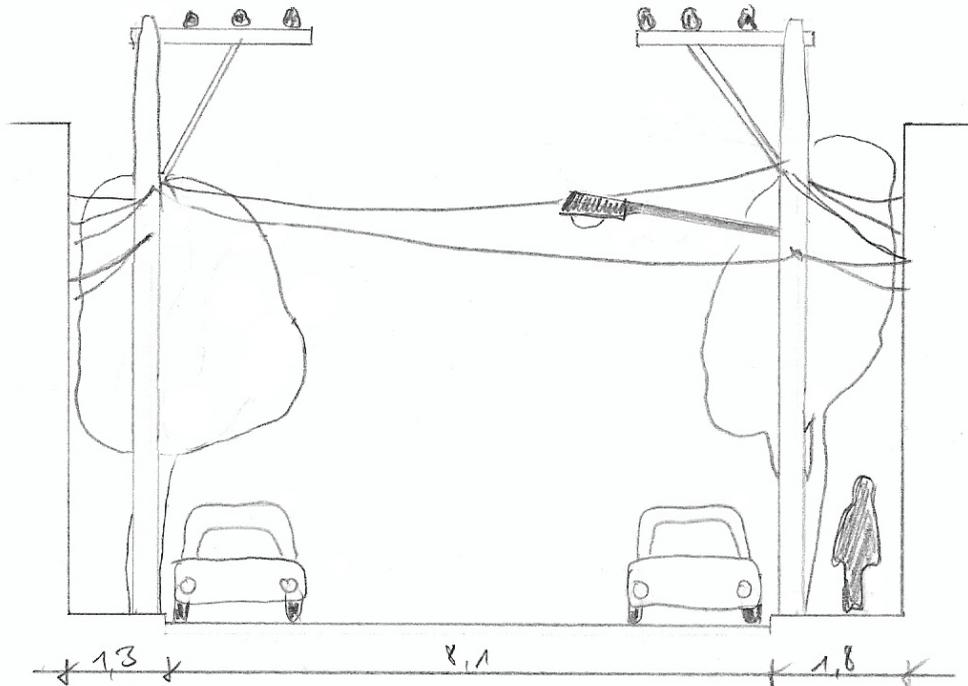


Ausgewählte Straßenzüge in Analco



Ausgewählte Straßenzüge in Santa Tere





Constitución / Analco – 28 de Enero
1:100

Constitución: zwischen 28 de Enero und 5 de Mayo

Nutzung: als Mischnutzung gekennzeichnet, jedoch nur in der Nähe der Kreuzung Constitución/5 de Mayo (Parknähe) zu bemerken (Waschsalon, chemische Reinigung, Eisenwarenhandlung/-werkstatt, friseur, Optiker, Kindergarten, Kulturzentrum)

Ambiente: von der 5 de Mayo kommend noch "lebendig" durch kommerzielle Nutzung, Richtung Calzada zunehmend verwahrlost, an der Kreuzung Constitución/28 de Enero steht ein großes, verlassenes Haus

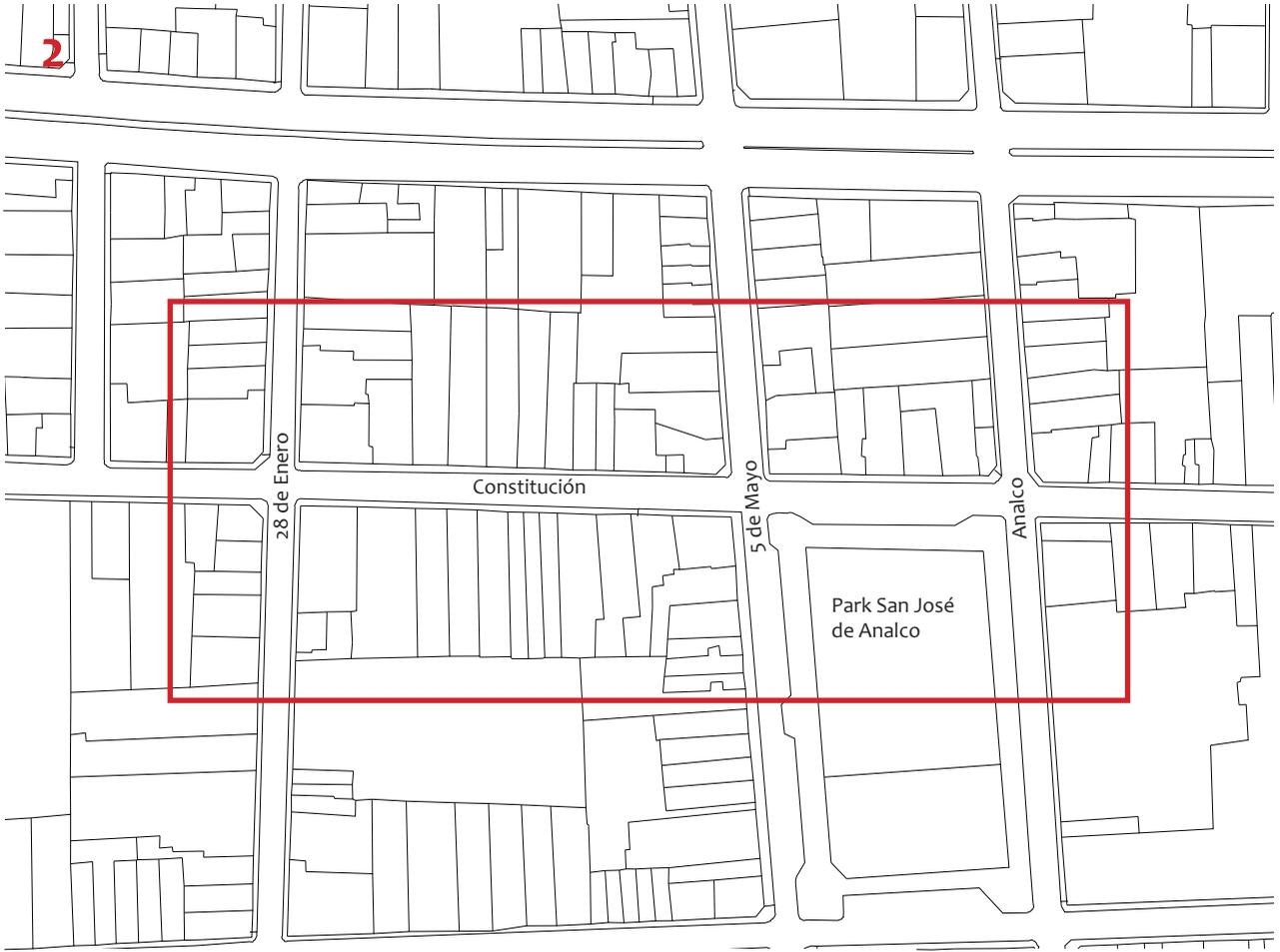
Architektur: Gebäude ein- bis dreistöckig, keine Vorgärten/-plätze, eine Fassadenflucht

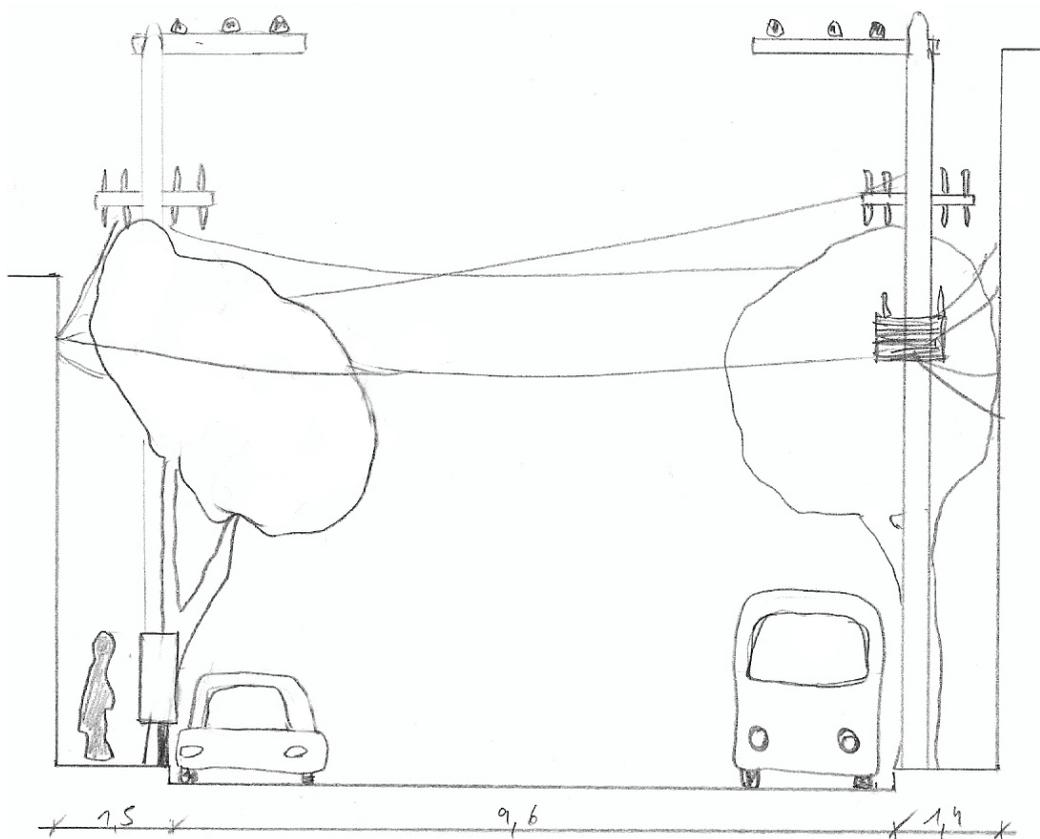
Verkehr: Ein Parkstreifen, ein breiter Fahrstreifen, ein Parkstreifen, nicht viel Verkehr, Überqueren der Straße jederzeit möglich, keine Ampel

Bodenbelag: Bordstein bröckelt, manchmal nicht mehr vorhanden, meist Beton

Ausstattung: 3 Straßenlaternen, 2 Mülleimer, 1 Telefonzelle

Bepflanzung: nördl. Straßenseite 1 Baum, südl. 2 Bäume





Constitución / 5 de Mayo

1:100

Constitución: zwischen 5 de Mayo und Analco

Nutzung: Mischnutzung (Kommerzielle Zone in Analco sehr schmal, beschränkt sich auf eine Häuserzeile rund um den Platz, quasi abrupter Übergang zu den Wohnstraßen)

Ambiente: Block liegt an einem Park, dementsprechend für das Viertel relativ reger Verkehr, aneinandergereihte Geschäfte, Waschsalon, Kiosk, Aguas Frescas, Zeitschriftenstand etc.

Architektur: Gebäude zwei-dreistöckig, keine Vorgärten/-plätze, eine Fassadenflucht

Verkehr: ein Parkstreifen, ein breiter Fahrstreifen, ein Parkstreifen, kaum Verkehr, Überqueren der Straße jederzeit möglich, keine Ampel

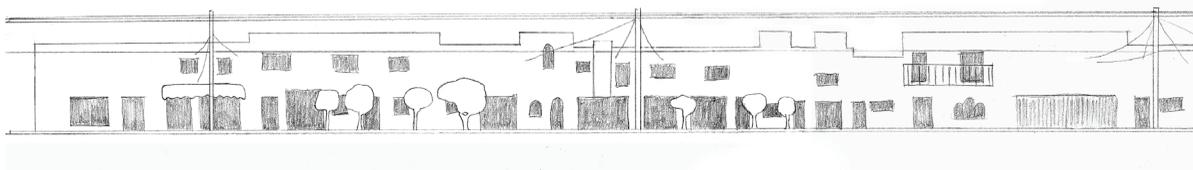
Bodenbelag: verschiedene Pflasterungen, unterschiedlich guter Zustand

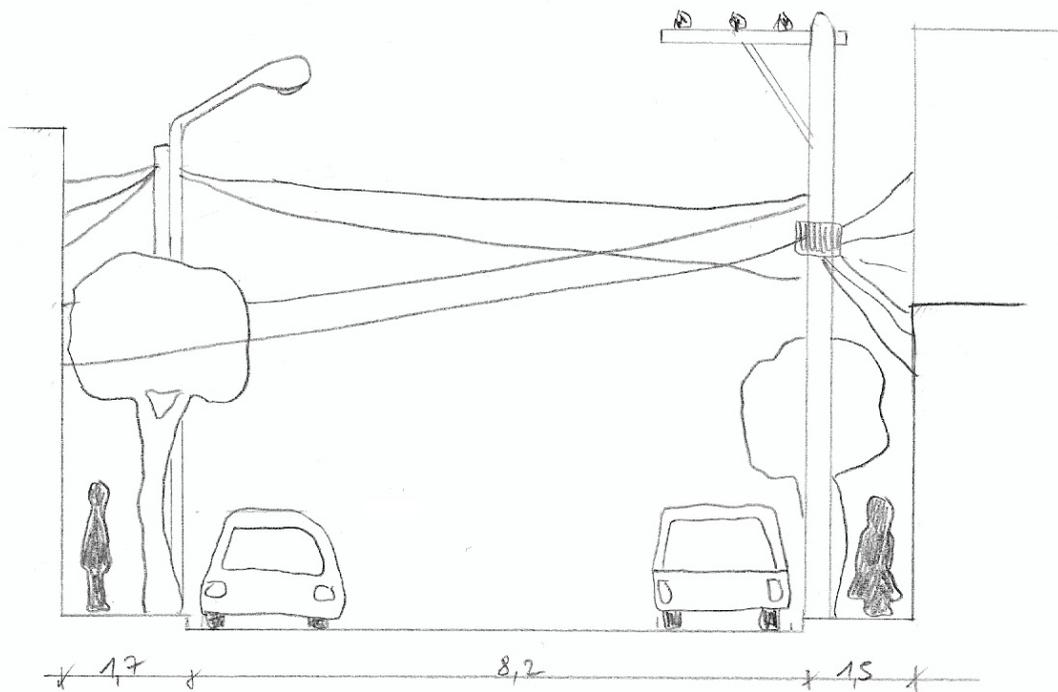
Ausstattung: 2 Straßenlaternen am Parkrand, 2 Mülleimer

Bepflanzung: Bäume im Park, gegenüberliegende, nördl. Straßenseite 3 Bäume, 1 Strauch



Analco





Constitución / Analco – Nicolas Bravo

1:100

Constitución: zwischen Analco und Nicolas Bravo

Nutzung: reines Wohngebiet + Schule (Colegio Martinez Negrete) + Zahnarzt

Ambiente: sehr ruhig, manche Haustüren stehen offen

Architektur: Gebäude ein- bis zweistöckig, keine Vorgärten/-plätze, eine Fassadenflucht

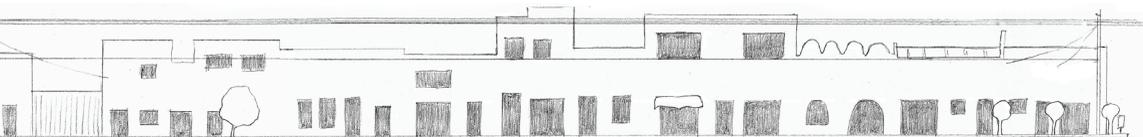
Verkehr: ein Parkstreifen, ein breiter Fahrstreifen, ein Parkstreifen, etwas Verkehr, Überqueren der Straße kein Problem, keine Ampel

Bodenbelag: verschiedene Pflasterungen, unterschiedlich guter Zustand, keine großen Löcher, aber Absenkungen des Bodens, Betonplatten mit Einfassungen für die Bäume, Bordsteinkanten kaum vorhanden, an einer der Kreuzung Constitución/Nicolás Bravo Abschrägung auf Straßenniveau (Behindertenrampe)

Ausstattung: 4 Mülleimer, 5 Straßenlaternen, 1 Telefonzelle

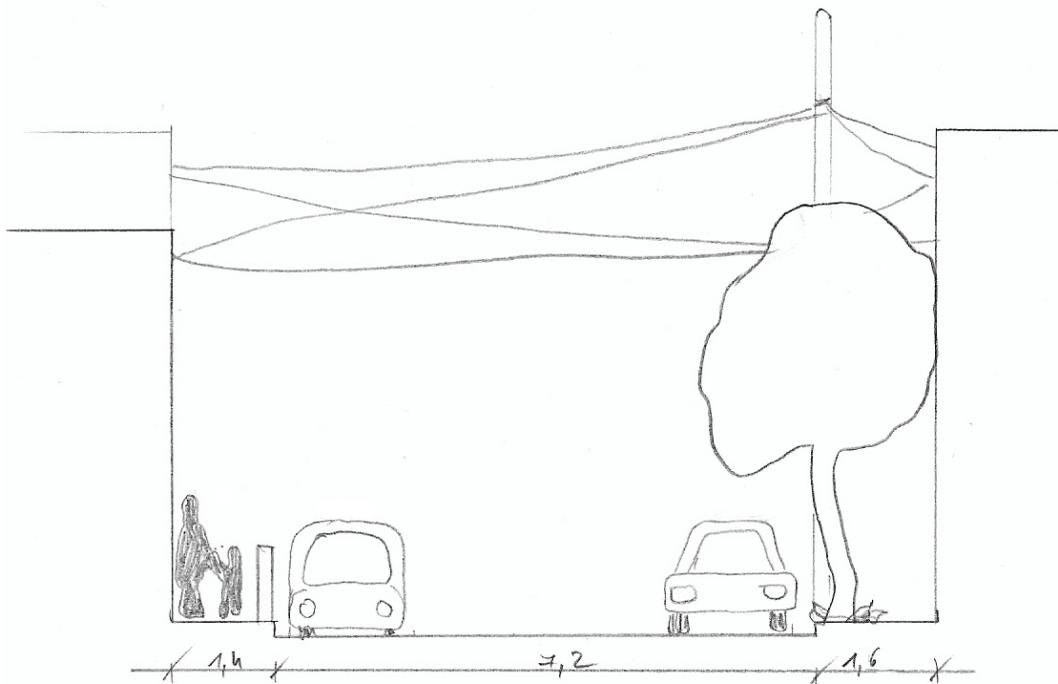
Bepflanzung: nördl. Straßenseite 10 Bäume, südl. 4 Bäume

Nicolas Bravo



1:500





Hospital / Ghilardi – Ignacio Ramírez
1:100

Hospital: zwischen Ignacio Ramírez und Ghilardi

Nutzung: Mischnutzung, aber überwiegend Wohnen, Tischlerei an der Kreuzung Hospital/Ignacio Ramírez, Fahrradwerkstatt an der Kreuzung Hospital/Ghilardi

Ambiente: wirkt nicht lebendig, sondern wie eine reine Durchzugsstraße, vor der Fahrradwerkstatt stehen manchmal zwei Stühle, wo Besitzer und Kunden sitzen und sich unterhalten

Architektur: Gebäude ein- bis zweistöckig, keine Vorgärten/-plätze, eine Fassadenflucht

Verkehr: ständig, ein Parkstreifen, ein Fahrstreifen, ein Parkstreifen, Überqueren der Straße bei Beachtung des Verkehrs möglich, keine Ampel

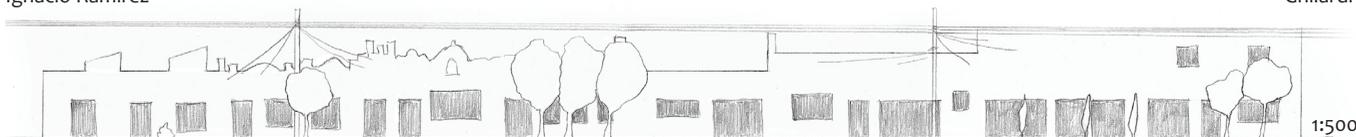
Bodenbelag: Pflasterung (oft traditionell rot-weiß) bzw. Beton, Fehlen von Pflastersteinen, aber keine tiefen Löcher

Ausstattung: 2 Straßenlaternen, 1 Mülleimer, Poller

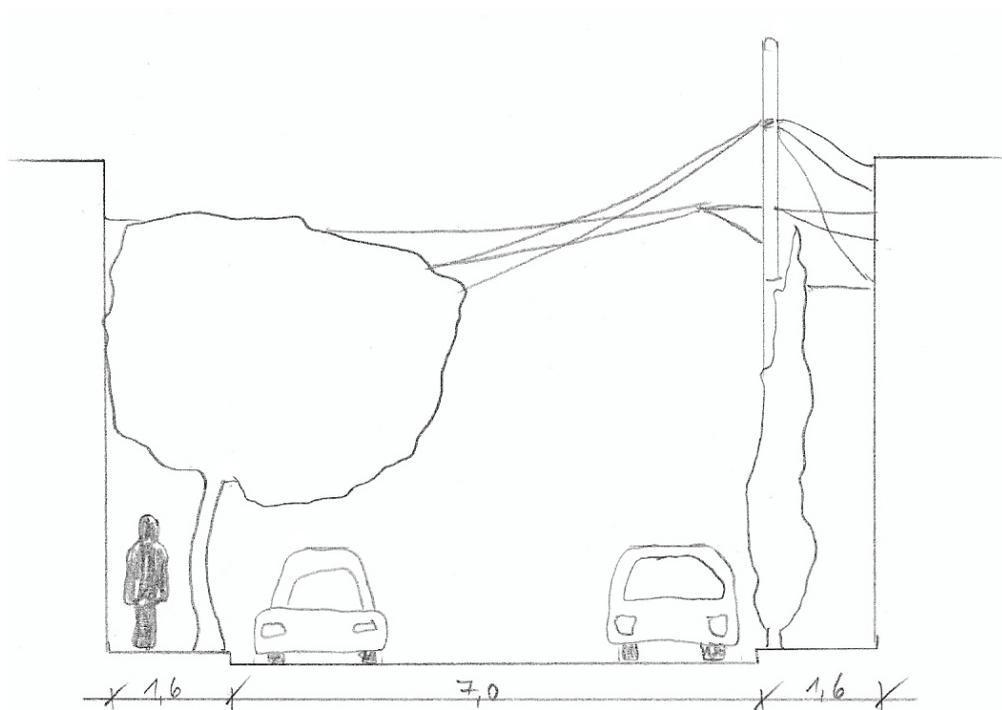
Bepflanzung: nördl. Straßenseite 3 Bäume, südl. 5 Bäume

Ignacio Ramírez

Ghilardi







Hospital / Ghilardi – Nicolás Romero
1:100

Hospital: zwischen Ghilardi und Nicolás Romero

Nutzung: Mischnutzung, aber überwiegend Wohnen, Kiosk an der Kreuzung Hospital/Nicolás Romero

Ambiente: wirkt nicht lebendig, sondern wie eine reine Durchzugsstraße, einzig das Kiosk scheint ein Treffpunkt zu sein

Architektur: Gebäude ein- bis zweistöckig, keine Vorgärten/-plätze, eine Fassadenflucht

Verkehr: ständig, ein Parkstreifen, ein Fahrstreifen, ein Parkstreifen, Überqueren der Straße bei Beachtung des Verkehrs möglich, keine Ampel

Bodenbelag: Pflasterung (oft traditionell rot-weiß) bzw. Beton, Fehlen von Pflastersteinen, aber keine tiefen Löcher, Abschrägungen an den Kreuzungen oft aufgrund von Erosion und Abnutzung

Ausstattung: 3 Straßenlaternen, 1 Mülleimer, Poller

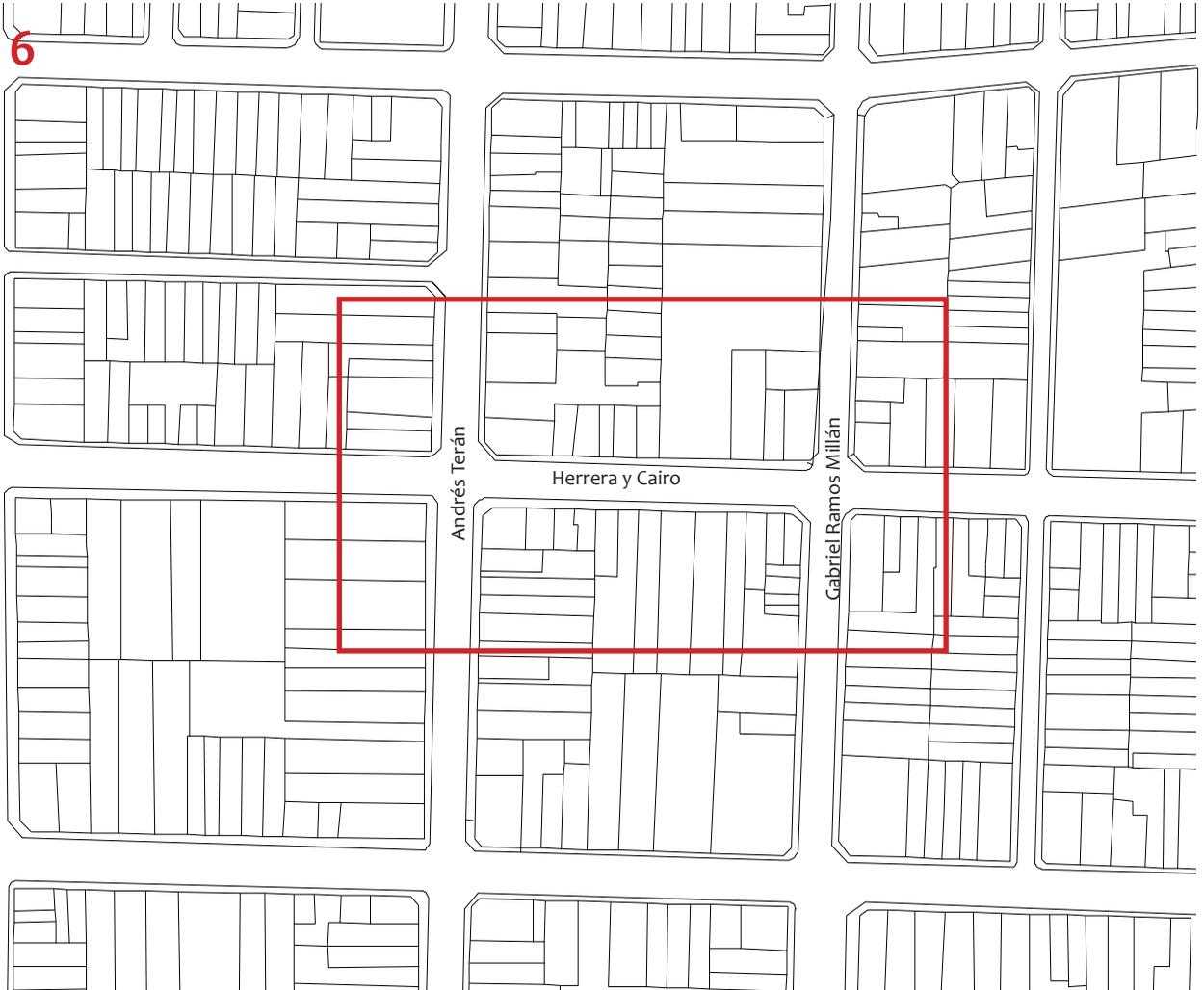
Bepflanzung: nördl. Straßenseite 9 Bäume (6 Orangenbäume, 3 Zypressen), südl. 6 (Orangen)Bäume, 1 Strauch

Ghilardi

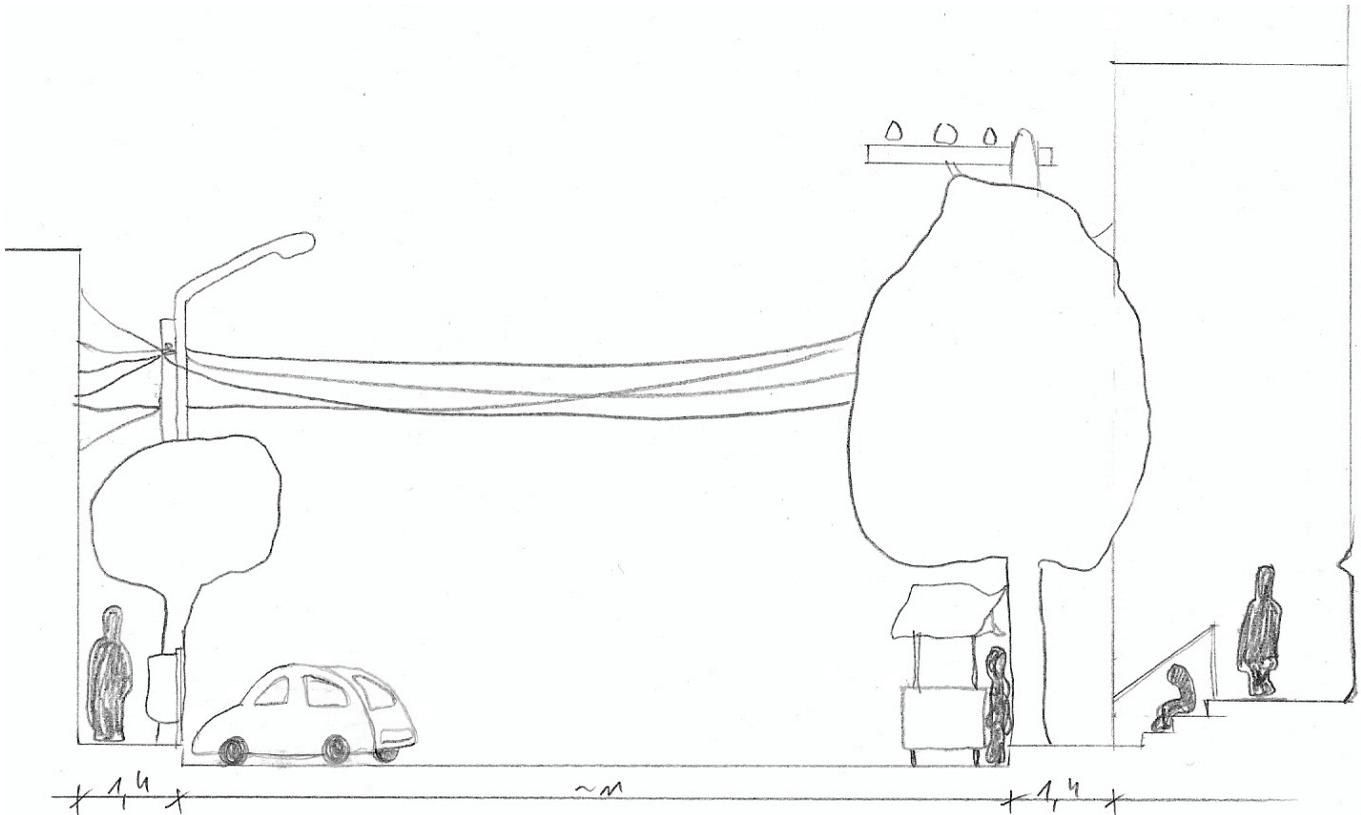


Nicolás Romero

1:500



Bei den vorherigen zwei Beispielen habe ich Straßenzüge ausgesucht, die eher im ruhigeren (Wohn)Bereich Santa Teres liegen, hier noch ein Beispiel aus der kommerziellen Zone.



Herrera y Cairo / Gabriel Ramos Millán
1:100

Herrera y Cairo: zwischen Andres Teran und Gabriel Ramos Millán

Nutzung: hochkommerzielle Nutzung, beinahe ausschließlich Geschäfte im EG, an der Kreuzung Herrera y Cairo/Gabriel Ramos Millán befindet sich der einzige OXXO¹ in Santa Tere, Puestos de comida vor der Kirche und an der Kreuzung Herrera y Cairo/ Andrés Teran

Ambiente: quirlig, lebendig, die Kirche und ihr Vorplatz samt Essensständen zieht die Leute an, man mag sich gerne dort aufhalten trotz starken Verkehrs

Architektur: Gebäude ein- bis zweistöckig, keine Vorgärten/-plätze, eine Fassadenflucht, Kirche etwas zurückversetzt mit kleinem Vorplatz, Schrägparkplätze an der südl. Straßenseite gegenüber der Kirche, wenig Platz auf den Gehsteigen durch starken Personenverkehr und eng an den der Hauswand stehenden Bäumen

Verkehr: sehr stark, zur Rush Hour gibt es immer Stau, Überqueren der Straße nach kurzer Wartezeit und mit Vorsicht möglich, keine Ampel, Problem Parken: zu wenige Parkplätze, zu wenige Parkuhren (eine Parkuhr für drei in diesem Bereich parkende Autos – niemand versteht, wer bezahlen soll), vor der Kirche halten Busse

Bodenbelag: Gehsteig in guter Verfassung, keine Löcher

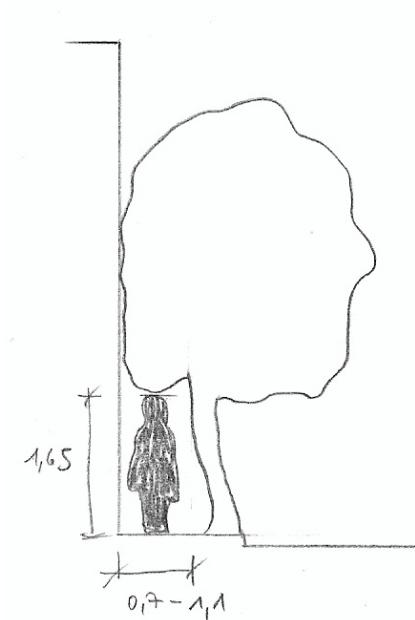
Ausstattung: 3 Straßenlaternen, 1 Mülleimer, Gully

Bepflanzung: nördl. Straßenseite 9 Bäume, südl. 6 Bäume

(Straße ca. 11m breit, geschätzt, da durch den ständigen Verkehr und parkende Autos nicht messbar²)

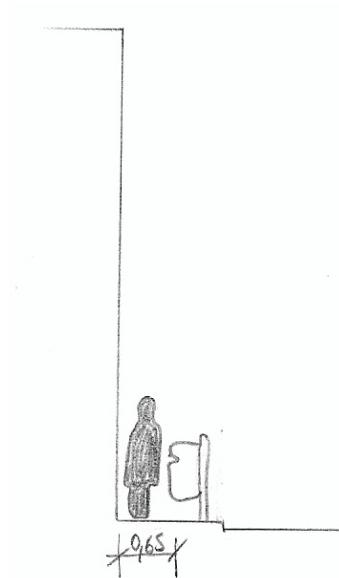
1 24h geöffnetes Kiosk einer großen Kette.

2 Die Abstände wurden mit einem Disto vor Ort gemessen.



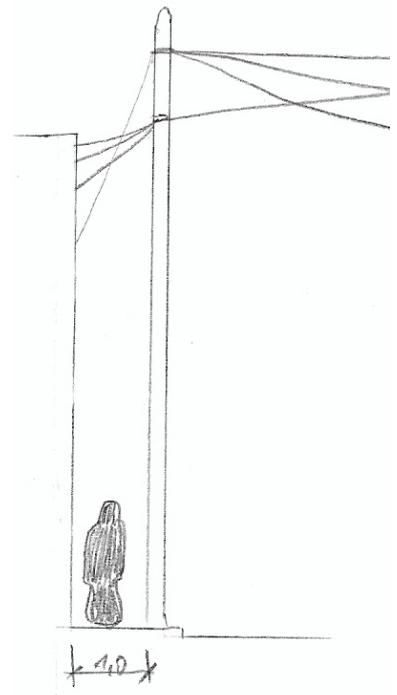
Baumstamm – Hauswand:

Abstand meist zwischen 0,7 und 1,1m



Mülleimer – Hauswand:

Minimalabstand in Herrera y
Cairo: 0,65m



Strommast – Hauswand:

Meistens 1,0m

Bei der Betrachtung der ausgewählten Straßenabschnitte hat sich der Abstand von Bäumen, Mülleimern und Strommasten als großes Problem herauskristallisiert. Der kleinste Abstand beträgt 0,65m. Ebenfalls ein Problem ist die zu geringe Höhe unter Bäumen, der Durchgang ist meist nur 1,65m hoch, so dass viele Menschen beim Gehen den Kopf einziehen müssen. Ein weiteres Problem sind Autos, die aus Parkplatzmangel auf dem Gehsteig parken – teilweise so, dass man nicht mehr daran vorbeikommen kann. Nicht zuletzt fehlende Absenkungen der Gehsteige an Kreuzungen machen die Gehwege für Menschen mit Beeinträchtigung quasi nicht passierbar.



Santa Tere: Parken auf dem Gehsteig,
wenn man keinen Parkplatz findet,
Guadalajara, 2011

Forschungsbericht

Während meines Forschungsaufenthalts in Guadalajara 2011 habe ich neben der Nutzung verschiedener Archive und Bibliotheken zur Aneignung der Stadtgeschichte und -entwicklung vor allem folgende Methoden der Feldforschung angewandt, um in das Geschehen der Stadt tiefer einzudringen: *Dérive*⁸³, unbeteiligte Beobachtung, qualitative Interviews, Feldtagebuch. Die Vermessung der Straßen und Gehsteige erfolgte mittels Disto, zur architektonischen Analyse wurden Skizzen und Fotografien angefertigt.

Bei meiner Forschung in Guadalajara bin ich auf verschiedenen Probleme gestoßen, die mir die Recherche erschwerten und dieser Arbeit eine andere Richtung gegeben haben. Die Erhebung in Archiven war nicht in dem Maße erfolgreich, wie ich es mir erwartet hatte, da es nur sehr wenig Material gibt, das älter als 50 Jahre ist. Um digitales Material zu bekommen, bedarf es der Erlaubnis des Archivdirektors, auf die man lange Zeit wartet. Über Analco findet man viel mehr geschrieben als über Santa Teresita. Bei der Datenerhebung (Online-Kontakt mit INEGI) gab es Schwierigkeiten die Kommunikation, aber auch später das sprachliche Verständnis bzw. die Interpretation der Daten meinerseits betreffend.

Bei der Feldforschung herrschte zum einen das Problem der Sicherheit, dass in Analco nur ein kleiner Bereich ungefährlich zugänglich war und nachts generell in beiden Vierteln davon abzuraten war, zum anderen, dass ich als Ausländerin immer ein gewisses Interesse auf mich zog, sodass unbemerktes Beobachten nicht möglich war. Die Beobachtung musste zudem eigentlich immer im Stehen oder Gehen erfolgen, nachdem es außer in Platzsituationen keine Sitzgelegenheiten gab. Die Vermessung der Straßen konnte an manchen Stellen aufgrund des regen Verkehrs nicht durchgeführt werden.

83 *Dérive* ist eine Methode der räumlichen und konzeptionellen Erforschung der Stadt und bedeutet soviel wie Dahintreiben und Umherschweifen. Dabei bewegt man sich – wie der Flaneur des 19. Jahrhunderts – mit wachen Sinnen vorzugsweise zu Fuß durch die Stadt. Neben den primären visuellen Eindrücken, wie z.B. Gebäude, sollen weitere Sinneswahrnehmungen wie Geräusche oder Gerüche wahrgenommen und mit vorhandenem Kontextwissen verknüpft werden. Die Atmosphäre des Raums soll wahrgenommen werden.

Fazit

Ich habe zu Beginn zwei Thesen aufgestellt:

These 1: Mexikaner nutzen den öffentlichen Straßenraum anders / intensiver als Österreicher

These 2: Man kann an der architektonischen Erscheinung des Straßenraumes erkennen, in welchem Stadtviertel er sich befindet bzw. welche gesellschaftliche Schicht ihn bewohnt / benutzt.

Diese Annahmen haben sich beide nicht eindeutig bestätigt. Das einst übliche Auf-der-Straße-Sitzen und Beobachten der Mexikaner ist im städtischen Kontext quasi verschwunden und nur mehr in ärmlichen und verkehrsarmen Gebieten zu finden. Das Zufußgehen ist auch den finanziell Schwächeren überlassen, wer es sich leisten kann, besitzt ein Auto und benutzt es exzessiv. Inzwischen gibt es verschiedene Projekte und Aktionen, um den Menschen die Straße wieder näherzubringen.

Wie auch für uns muss es einen Grund geben, warum Mexikaner Zeit im öffentlichen Raum verbringen: Einkaufen, Essen, Besuch des Marktes oder der Kirche, Benutzung bzw. Warten auf öffentliche Verkehrsmittel. Einen Unterschied zu Österreich stellt hier die Tradition des Essens auf der Straße dar, während in Österreich gerne Gastgärten genutzt werden. Zudem gibt es hier mehr Veranstaltungen wie Stadtfeste etc. im öffentlichen Raum. In Guadalajara beschränkt sich dies in erster Linie auf die *Vía RecreActiva*.

Viele Nutzungen des öffentlichen Raumes werden in Mexiko oft erst durch die dort herrschende Korruption ermöglicht. Zwar gibt es dort genauso wie hier viele Regeln und Gesetze, die die Nutzung des Straßenraumes regeln, jedoch wird deren Befolgung selten überprüft bzw. gibt es immer das Hintertürchen der Bestechung. In Graz wären dort übliche Essensstände (nicht zuletzt aufgrund der Hygienevorschriften), Verkaufsstände u.a. nicht möglich.

Damit man sich Raum aneignen kann, muss Raum zur Verfügung stehen. Die meisten Menschen in Guadalajara halten sich in Parks, auf Plätzen und Kirchenvorplätzen auf, wo sie sich auch mit anderen Personen treffen. Die Gehsteige sind meist sehr schmal bemessen und mit zahlreichen Hindernissen versehen, der nahe Verkehr und die rücksichtslose Fahrweise der Lenker stellt eine große Gefahr dar. Auch nicht zu unterschätzen ist natürlich, dass die Sicherheitslage – selbst in sicheren Zonen – in Mexiko nicht mit der in Österreich zu vergleichen ist. Umso wichtiger ist für die Menschen der halböffentliche Raum vor dem Haus, der in vielen Wohngebieten das introvertierte Wohnen lockert.

Bei meiner Analyse habe ich mich auf Analco und Santa Tere konzentriert, durch die Teilung der Stadt durch eine Straße, ehemals Fluss, wird auch die Gesellschaft geteilt. Es ergeben sich Parallelen Situation in Graz: die Murvorstadt stellt seit dem Mittelalter einen wichtigen Teil der Stadt dar, ist aber lange autonom. Dies liegt auch an ihrer wirtschaftlichen Bedeutung durch ihre Lage an einer bedeutenden Handelsstraße, die am rechten Murerflusse verläuft. Analco liegt zwar auch auf dem Handelsweg nach Mexico City, seine wirtschaftliche Bedeutung für die Stadt ist jedoch wesentlich geringer. In den ersten Jahrhunderten nach der Stadtgründung bringt es vor allem dem westlichen, von den Spaniern bewohnten Teil der Stadt die benötigten Arbeitskräfte. Lange Zeit wird es autonom verwaltet und präsentiert sich auch nach der offiziellen Eingliederung als Stadtviertel als geschlossene Einheit – in gewisser Weise bis heute.

Baulich gibt es keine großen Unterschiede zwischen Santa Tere und Analco, die vorherrschende Architektur, die Ausbildung von Straßen und Gehwegen, deren Pflasterung und die Infrastruktur betreffend. In Analco gibt es jedoch besonders

zu den Grenzen des von mir als sicher beurteilten Gebiets hin ein paar leerstehende Häuser, die das Sicherheitsempfinden mindern. Denn tote Bauten bedeuten auch tote Straßen. Der Straßenzustand der beiden Viertel ist ähnlich. Analco verfügt zwar über wenige finanzielle Mittel, aber dafür auch über geringen Verkehr, sprich Abnutzung, während die Straßen von Santa Tere durch den täglichen Konsumentenverkehr unvergleichsmäßig stark beansprucht werden.

Die Nutzung des öffentlichen Raumes der beiden Stadtviertel resultiert aus ihrer Flächennutzung. Im geschäftigen Santa Tere ist tagsüber zwar viel los, abends ist es jedoch ruhig. Die Stadt der traditionell dort Ansässigen wird immer kleiner und der Wohnraum neuem Kommerz verkauft. Es entsteht die Gefahr, dass die Straßen bei Nacht vereinsamen und gefährlich werden. Außerdem gibt es keinen großen Platz im Herzen des Viertels, wo sich die Menschen treffen können, – es bleibt einzig der kleine Kirchenvorplatz. Analco ist beinahe reines Wohngebiet, nur entlang der zwei großen Plätze / Parks haben sich ein paar Geschäfte angesiedelt. Und dort ist auch jeden Abend viel los. Während das Viertel tagsüber wie ausgestorben scheint, gibt es abends Essensstände, wo sich die Leute treffen, sich unterhalten und Kinder spielen.

Nach Santa Tere kommen viele Besucher, die Gemeinschaft ist durch den ständigen Kontakt mit Fremden offener, auch für Innovationen und neue Vorschläge von außen, wie z.B. bei den Projekten von Mejor Santa Tere. Analco ist Fremde nicht gewohnt, der Personenverkehr, der im Viertel zirkuliert, ist dort auch wohnhaft. Das Viertel zeigt sich verschlossener. Da es auch finanziell von der Stadtregerung benachteiligt wird, ist es schwierig, am Status Quo etwas zu verändern. Zudem bröckelt der alte Zusammenhalt, da junge Leute fortziehen und die Traditionen nicht fortsetzen.

Analco und Santa Tere werden von der Mittelschicht bewohnt, in Analco mit Tendenz zum unteren Rand, und es wird ein ähnlicher Lebensstandard und daher auch -gewohnheiten gepflegt. So verwundert es nicht, dass in Analco die Straßen nicht in dem Maße genutzt werden, wie es in ärmeren Wohngebieten geschieht, obwohl durch den geringeren Verkehr die Voraussetzungen gegeben wären. Aktionen zur Bewusstseinsförderung hinsichtlich des öffentlichen Raumes und das Aufzeigen neuer / alter Nutzungsmöglichkeiten obliegt jedoch meist Gruppierungen wie Ciudad Para Todos in Guadalajara oder den Gehsteig Guerrilleros in Österreich, die der Mittelschicht entstammen.

Anhang

Glossar

Oriente – Osten der Stadt

Poniente – Westen der Stadt

Indígenas – Indios

Tapatíos – Bewohner Guadalajaras

Mestize – Mischling mit spanischen und indigenen Wurzeln.

Criollo – im Land geborene Nachfahren von spanischen Eltern

ZMG – Zona Metropolitana de Guadalajara /Großraum Guadalajara

Ayuntamiento – Gemeinde

Colonia/Barrio – Stadtviertel

Barrio Tradicional – traditionelles Stadtviertel

Coto – Gated Community

Cantina –Trinkhalle mit hohem Alkoholkonsum, Frauen ist der Zutritt meistens verboten

Raspado – Von einem Eisblock wird Eis gehobelt und mit Sirup beträufelt, also Wassereis (eventuell mit Creme)

Raspaderia – Hier wird Raspado verkauft

Tejuino – süßes Getränk, hergestellt aus Wasser mit Maisstärke, Zuckerrohrsaft, Zitrone(neis), Salz und eventuell Chili

Atole – süßes Getränk, hergestellt aus Wasser mit Maisstärke

Agua Fresca – süßes Getränk, hergestellt aus Wasser mit püriertem Obst oder Fruchtsaftkonzentrat

Horchata – süßes Getränk, hergestellt aus gemahlenem Reis mit Wasser

Tepache – süßes Getränk, hergestellt aus Saft fermentierter Ananas

Torta Ahogada – mit Fleisch gefülltes Brötchen, das in scharfer Soße schwimmt

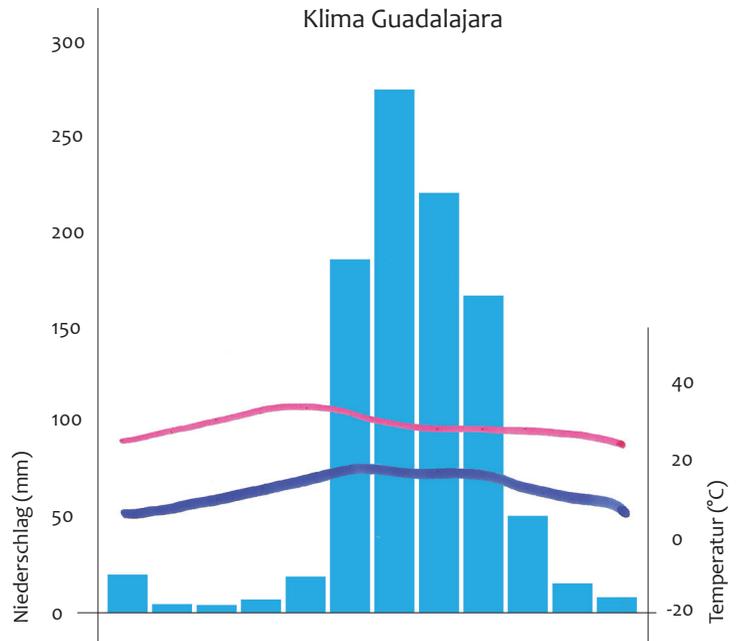
Klima Guadalajara – Graz

Im Winter besteht in Graz die Gefahr von Dachlawinen, denen man nur großräumig ausweichen kann – gewarnt wird mit Hilfe von schräg gestellten Latten (wobei sich Fußgänger immer die Frage stellen: daran vorbeigehen oder unterdurchschlüpfen) oder Fähnchen an Hauswänden.

In Guadalajara ist von Ende Juli bis Anfang September (?) Regenzeit. Die Häuser haben normalerweise keine Dachrinnen, so dass das Wasser unkontrolliert auf Gehsteige, Straßen und Passantenköpfe klatscht. Die ungeheure Menge an Wasser (innerhalb von wenigen Sekunden ist man bis auf die Haut durchnässt) kann von den überaus seltenen Gullys nicht aufgenommen werden, es kommt zu kleinen „Seen“ insbesondere an Kreuzungen, in denen man bis über die Knöchel versinkt.

Guadalajara, 12. Oktober 2011

Hurrikan Jova wütet an der Westküste Mexikos und beschert Guadalajara eine Woche Dauerregen begleitet von gefühlten 10°C. Ich kämpfe mich mit Schirm durch Santa Tere und lerne ganz neue Hindernisse kennen. In den Ästen der Bäume, unter denen ich mit meinen 1,57 m normalerweise problemlos durchpasse, bleibe ich mit meinem Mini-Knirps hängen. Außerdem stehen Bäume, Strommasten, Telefonzellen, Mülleimer, Autos und andere Dinge so nahe an der Hauswand, dass ich meinen Schirm dauernd zur Seite kippen muss, um vorbeizukommen. Zusätzlich erschwert wird das Ganze durch fehlende Regenrinnen, so dass das Wasser unkontrolliert auf den Gehsteig klatscht, aufgebrochene Pflasterung macht den Gehsteig (v.a. in Baumnähe) zu einem Klettersteig, glitschige Platten sind teilweise in bis zu 20°-Winkel verlegt und überfordern jede Schuhsohle. In Santa Tere sind die Straßen schon etwas älter und abgesunken, die Gehwege ebenso. Der Straßensee, der vergeblich versucht, in einen nicht vorhandenen Abfluss zu entschwinden, erobert den Gehsteig. Trotz aller Vorsichtsmaßnahmen ist es nicht möglich, nicht von einem Auto mit Höchstgeschwindigkeit von den Knöcheln bis zu Hüfte durchnässt zu werden. Schuld ist in erster Linie natürlich der typisch mexikanische fahrlässige Fahrstil, aber niemand kann ohne zu spritzen durch einen See fahren.



Hintergründe der Explosionen von 1992

Das Problem entstand in den 40er Jahren, als das Transport- und Lagerungssystem von Kohlenwasserstoffen auf andere Gefahren der Kleinindustrie von Guadalajara stieß. Guadalajara benötigte durchschnittlich täglich 43.000 Barrel Kohlenwasserstoff. Um dieser Nachfrage nachzukommen, wurden große Container für die notwendigen Reserven gebaut. Von den Hauptleitungen zweigten Leitungen zur Versorgung der nahen Industriezone ab. Diese Abzweigungen hatten schätzungsweise eine Kapazität von 70.000 Barrel.¹

Eine andere Gefahr drohte der Stadt von Seiten der Industrieabfälle, die in den kleinen über die ganze Stadt verstreuten Fabriken und Werkstätten (oft versteckt in den Innen- und Hinterhöfen von Wohnhäusern) produziert wurden. Zum Großteil entzogen sie sich jeglicher Kontrolle. Farb-, Öl-, Akku-, Düngemittel-, Chemiefabriken, schätzungsweise 6.000 bis 12.000 an der Zahl. 1988 gab es 6.679 registrierte verarbeitende Industriestätten.²

Gemäß Schätzungen aus dem Jahr 1992 gab es in diesem Jahr über 225 Betriebe in Analco, die gefährliche Substanzen verwendeten. Orte, wo mit Benzin, Lösemitteln, Alkohol, chemischen Reinigungsmitteln hantiert wurde: Aufbewahrung von Benzin, Diesel und Erdgas, Werkstätten, die Ölwechsel für Autos und Reisebusse durchführten und Fette und Wachse verwendeten. Das Problem war, wie man diese unbrauchbaren, flüssigen, öligen und giftigen Abfälle wieder loswerden sollte. Die Verantwortlichen schütteten sie auf die Straße, leerten sie in den Abfluss oder brachten sie in die nahe Peripherie.³

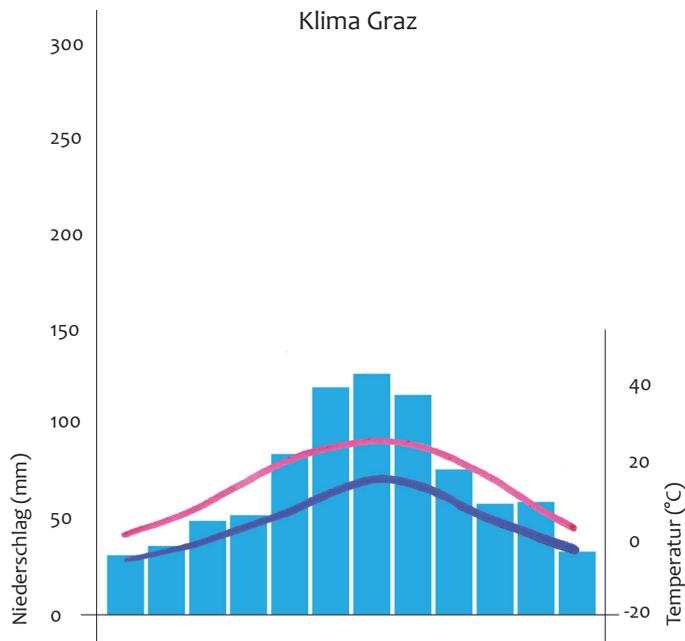
In den 60er Jahren wurde in La Nogalera das erste große Projekt von Pemex⁴ in Guadalajara realisiert. Im Sector Reforma war eine Struktur zur Speicherung von

1 Vgl. Sánchez Martínez 2001, 14f.

2 Vgl. ebda., 15.

3 Vgl. ebda., 18.

4 Die Petróleos Mexicanos (PEMEX) ist der staatliche Mineralölkonzern Mexikos. Er wurde 1938 gegründet. PEMEX besitzt im Bereich Treibstoff (Benzin sowie Dieselmotortreibstoff) ein Monopol in Mexiko. Somit ist PEMEX das einzige Ölonunternehmen, das in Mexiko Konzessionen für Tankstellen vergeben kann.



Graz, 16. Oktober 2013

Heute sind rund 20cm Neuschnee gefallen und lassen Niveauunterschiede von Straße, Gehsteigen und Straßenbahnschienen unter einer dicken weißen Matte verschwinden. Fußgänger nutzen den erweiterten Bewegungsraum, Fahrradfahrer fahren Schlangenlinien, Autos kriechen, solange noch nicht geräumt ist. Spätestens am nächsten Tag, wenn die Straßen und Gehsteige mehr oder weniger geräumt sind und der Schnee zu Haufen an der Gehsteigkante zusammengeschoben ist, Menschen kommen nun flott voran.

45 Mio Liter Kohlenwasserstoff vorgesehen. Eine Musterverteilungsanlage für die industrielle Zone und den Rest der Stadt, die mit einem Sekundärnetz mit dem Hauptnetz verbunden werden sollte. Das Werk, das während seiner Bauzeit ursprünglich in der Peripherie stand, sah sich plötzlich von Wohngebieten und informellen Wohnsiedlungen umgeben.⁵

Das Ayuntamiento de Guadalajara, die Landesregierung und die Firma Pemex verfielen in einen lethargischen Sicherheits-Konformismus. Nie war etwas passiert, also werde auch niemals etwas passieren. Unüberlegt und ungerechtfertigterweise erlaubte man die Ansiedelung in einer Risikozone ohne die Konsequenzen abzuschätzen.⁶

Am 21. April 1992 nahmen Bewohner Analcos und des Sector Reforma einen Gas- und Benzingeruch wahr. Dieser Geruch kam aus den Gullys und wurde mit der Zeit unerträglich. Nachdem ein Inspektionstrupp von Pemex geschickt worden war, entfernte er einige Gullydeckel an Straßenkreuzungen, nachdem die Messgeräte hohe Explosionsgefahr angezeigt hatten. Die Bewohner wurden wider besseres Wissen beruhigt, es drohe keine Gefahr.

Am 22. April 1992 um 10.09 Uhr hörte man den ersten Knall und die Erde bebte. Minuten später erschütterte eine Reihe von Explosionen das Viertel Analco und zerriss die Straße Gante in der Nähe des Zentralen Busbahnhofs. Niemand wusste in diesem Moment, was vor sich ging. Aus dem Boden strömten schwarze, wässrige Emulsionen und andere ekelhafte und hochgiftige Substanzen. Manche Autos kamen auf Hausdächern zu liegen. Wenige wurden aus den Trümmern gerettet.

Hypothesen:

Bis heute ist die genaue Ursache der Katastrophe unklar. Es gibt viele Vermutungen und eine offizielle Version.⁷

- Reaktion von angehäuften Industrieabfällen und gespeichertem Kohlenwasserstoff

5 Vgl. Sánchez Martínez 2001, 20.

6 Vgl. ebda., 22.

7 Vgl. ebda., 30ff.

- Fehlende Entlüftung der Entwässerung, Unwissen über den Zustand der Kanäle, fehlende Instandhaltung und Reinigung verursachten eine Blockade von Gasen und aufgestautem Kohlenwasserstoff
- Fehlende Technologie, um Risikosektoren zu lokalisieren

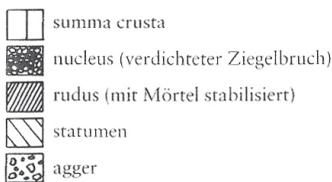
Die offizielle Version lautet: Schuld an den Explosionen war ein zufällig entstandenes Leck, durch das Benzin ausströmen konnte.

Straßenaufbauten

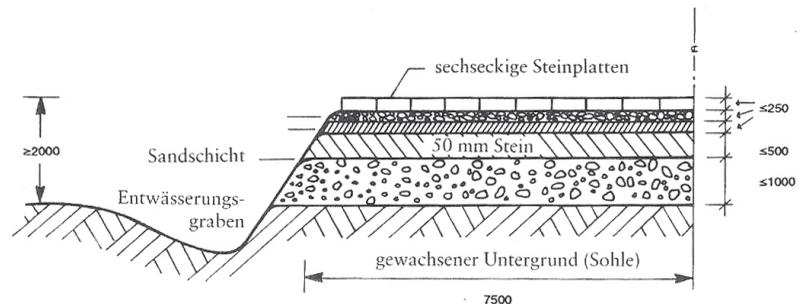
Bereits die Römer entwickeln eine gute Straßenbautechnik: Den Schotterstraßen mangelt es an Glattheit und Widerstandsfähigkeit, so dass sie auf die Idee kommen, den Bodenbelag der Hauseingänge, den Estrich, auch für die Fahrbahn zu verwenden.⁸

Der Grundbau besteht aus einer Kiesunterlage (statumen) und Estrich (ruderatio), darauf folgt der Kern bzw. die tragende Schicht (nucleus) aus Ziegelmehl und Kalk, für Wasserundurchdringlichkeit, Regenunempfindlichkeit und Ästhetik sorgt das Pflaster (pavimentum) darüber. Es besteht aus vier- oder mehrreckige Platten von etwa 5cm Stärke mit einem Gefälle von ca. 3°, die Fugen mit Mörtel gefüllt. So entsteht eine mitunter über 1m dicke Fahrbahn, die durch die von Kalkmörtel durchsetzten Schichten einer liegenden Mauer gleicht.⁹

Das Bedürfnis nach guten Straßen und guten Fahrbahndecken wächst gegen



Aufbau einer klassischen Römerstraße,
Lay 1994, 76



Ende des Mittelalters, aus dem 17. Jahrhundert gibt es in Frankreich mehrere Publikationen über die Straßen des Römischen Reiches mit Vorschlägen zur Verbesserung der zeitgenössischen Straßenkonstruktion.

Naturasphalt und Mastix:

Natürliche Asphaltvorkommen entstehen dann, wenn Bitumen¹⁰ sich mit der örtlichen Gesteinsformation vermischt, am häufigsten mit verhältnismäßig porösem Kalkstein. Wenn aus diesem Naturasphalt¹¹ Straßendecken hergestellt werden, spricht man von Rohasphalt.¹²

Asphaltmastix (Mischung aus Bitumen, Sand und Gesteinsmehl) wird erstmals 1796 zur wasserfesten Abdichtung für die hölzerne Fahrbahn der Eisenbrücke von Sunderland in England verwendet. Als angenehmer Nebeneffekt entsteht eine gute Fahrbahn.¹³

8 Vgl. Birk 1971, 137.

9 Vgl. ebda., 138.

10 Bitumen: der zähflüssige, schwere Bestandteil des Erdöls

11 Asphalt: eine Mischung aus Bitumen (als Bindemittel), Sand und Splitt

12 Vgl. Lay 1994, 222.

13 Vgl. ebda., 223.

Um diese Zeit wird auch der Wunsch nach gut zu reinigenden städtischen Gehsteigen immer größer. Mastix bildet eine wunderbar glatte Oberfläche, kann aber auch ganz schön schlüpfrig sein. So fügt man der Oberfläche Sand bei – eine Technik, die man 1824 für Teermakadam entwickelt hat. Ab 1838 wird in ganz Paris Mastix für den Gehsteigbau verwendet.¹⁴

In den 70er Jahren des 19. Jahrhundert wissen die Ingenieure, dass Mastix eine gute, verschleißarme Fahrbahndecke abgibt – auf einem starken Unterbau. Man erwartet nicht mehr, dass ein Material zwei unterschiedliche Aufgaben erfüllt.¹⁵

Um 1850 entsteht das Rohasphaltverfahren. Rohasphalt kämpft jedoch mit denselben Problemen wie die Vorgängermaterialien. Er ist glatt und verschleißanfällig und besitzt zu wenig strukturelle Festigkeit, ungeeignet für Steigungen über 2 %.¹⁶

Teer und Teermakadam:

Teer wird im Allgemeinen als Abfallprodukt der Holz- oder Kohleverarbeitung gewonnen; vor dem 19. Jahrhundert ist die Hauptquelle die Holzkohlegewinnung in Skandinavien. Teer und Bitumen sind sich sehr ähnlich; Teer ist nur etwas härter und weniger dauerhaft.¹⁷

Für die Verarbeitung wird Teer erhitzt und verflüssigt; viele Teersorten verfestigen sich sehr langsam. So werden mit Teer nicht nur Schotterdecken beschichtet, sondern auch abgenutzte Makadamoberflächen repariert, indem man den Teer einfach heiß auf die Oberfläche gießt und in die entstandenen Spalten sickern lässt. Die Teerverfahren werden als für ländliche Straßen als geeignet befunden, die ersten Versuche mit Teerstraßen in der Stadt in Großbritannien und Frankreich verlaufen hingegen eher unbefriedigend. 1822 wird Teer auf diese Weise erstmals beim Gehsteigbau verwendet.¹⁸

Zement und Beton:

Zemente werden meistens aus gebranntem Kalkstein oder Dolomit hergestellt und werden von den Ägyptern, Kretern, Griechen und Römern sehr häufig verwendet. Danach geraten sie jedoch in Vergessenheit. Beton, eine Erfindung der Römer, erlag dem gleichen Schicksal. Anfang des 18. Jahrhunderts ist das Wissen über seine Herstellung praktisch ausgestorben.

Der heutige Zement wird 1824 in England vom Maurer Joseph Aspidin erfunden (andere nennen den Franzosen Vicat als Erfinder), was auch zur Wiederentdeckung des Betons als Baustoff führt. 1865 lässt Joseph Mitchell Zementmörtel durch die Hohlräume in einer bestehenden offenporigen Makadamlage nach unten sickern. Diese Bauweise für Fahrbahndecken hält sich bis in die 30er Jahre des 20. Jahrhunderts, auch wenn ihre Bedeutung mit der Verbreitung moderner Betonmischanlagen (ab 1875) abnimmt. Erst Ende der 60er Jahre des 19. Jahrhunderts wird Beton mit der Perfektionierung des Mischens zu einem zuverlässigen Material.¹⁹

Kunst- bzw. Mischasphalt:

Kunstasphalt (oder Mischasphalt) wird durch Mischung von Sand- und Steinsorten mit Bitumen oder Teer hergestellt – erstmals um 1840. Der Anstoß zur Entwicklung des Kunstasphalts kommt aus den USA, wo es nur wenige Lagerstätten von Naturasphalt und deshalb keine organisierte Industrie in diesem Bereich gibt.²⁰

„Auslöser für den technischen Fortschritt beim Straßenbelag im 19. Jahrhundert waren nicht die ländlichen Straßen mit ihrem verhältnismäßig geringen Verkehrsaufkommen, sondern die neuen Anforderungen des belebten Stadtverkehrs. Rückblickend war der bedeutendste Schritt die Entwicklung von Asphaltstraßen.“

(Lay 1994, 222)

14 Vgl. Lay 1994, 223f.

15 Vgl. ebda., 224.

16 Vgl. ebda., 226f.

17 Vgl. ebda., 228.

18 Vgl. ebda., 229.

19 Vgl. ebda., 230f.

20 Vgl. ebda., 231f.

Um 1896 verwendet man Sandasphalt (Beimengung von Sand und Zementpulver), der eine dauerhafte, wasserundurchlässige Deckschicht erzeugt und für Auto- und Fahrradreifen besser geeignet ist (abgesehen von der Glätte bei Nässe). Um 1935 werden erstmals Webstoffe zur Verbesserung des Asphalts zwischen die Asphaltsschichten gelegt. Die Baumwollfasern bewähren sich allerdings nicht, da sie verschleissen und faulen. Später probiert man Ähnliches mit Kunststoffasern.²¹

Krüger tritt in seinem Buch vehement für das Asphaltpflaster ein. Schwierigkeiten der Pferde mit Asphalt-Straßen versucht er zu entkräften und auf die mangelhafte Straßenreinigung zurückzuführen:

„Wenn man diese im Winter gehörig vom Schmutz und Schnee befreit gleich wie die Bürgersteige (Trottoirs), und wenn man sie bei eintretendem Glatteis genügend mit Sand bestreut, so würden unsrer unmassgeblichen Meinung nach nicht mehr Unfälle auf den Asphaltpflasterungen passiren, als auf den gewöhnlichen Steinpflasterungen.“²²

Außerdem verletzen sich Pferde, die auf Asphalt stürzen laut Statistik weit seltener als solche, die beim Sturz auf gewöhnlichem Steinpflaster oft durch die scharfen Kanten der Pflastersteine Verletzungen davontragen.²³

Doch ein Problem ist nicht von der Hand zu weisen: Glatte Straßen mit Steigung sind für Pferde schwer zu überwinden. Doch auch diesen Punkt versucht Krüger abzuschwächen:

„Eine einzige Beschränkung besitzt das Asphaltpflaster, die der den Strassenbau leitende Ingenieur kennen und auch befolgen muss. Nämlich wenn die Strasse eine grössere Steigung besitzt, so wird das Asphaltpflaster zu glatt für unsre Pferde. [...] Deshalb vermeidet man gern Steigungen von mehr als 1:60 oder 1 2/3 %. Da nun [...] Asphaltbahnen hauptsächlich für grössere Städte von Bedeutung sein werden, und da städtische Strassen doch höchst selten grössere Steigungen als 1:60 beanspruchen, so ist diese einzige Beschränkung kein so grosser Nachtheil. Man sieht aus allem Gesagten, dass also durch die oft beschriebene Glätte des Asphaltpflasters bei einigen Sicherheitsmassregeln ein nur geringer Nachtheil gegenüber den andren Pflasterungsmethoden entstehen kann.“²⁴

21 Vgl. Lay 1994, 234f.

22 Krüger 1881, 386.

23 Vgl. ebda., 386.

24 Ebda., 387.

Polizei-Verordnung in Köln für die Anlage von Trottoirs

- §1 Zur Anlage und Veränderung von Trottoirs bedarf es der Genehmigung der Polizei-Behörde
- §2 Bei allen Neu- und Umpflasterungen von Strassen muss in der Folge nachstehendes Breitenverhältnis der Bankette und Trottoirs zu der ganzen Strasse in Anwendung kommen.

Bei einer Strassenbreite von	3,6 – 4,0m	eine Bankettbreite von	60cm
„	4,25 - 5,0m	„	60cm
„	5,5 – 5,75m	„	60cm
„	6,0m	„	75cm
„	6,25 – 6,75m	„	90cm
„	7,0m	„	105cm
„	7,2m	„	120cm
„	7,5m	„	135cm
„	8,0 – 8,5m	„	150cm
„	8,75m	„	165cm
„	9,0 – 11,0m	„	180cm

Bei Strassenbreiten über 11,0m, sowie bei Strassen von ungleichen Breiten und solchen, in denen ein Alignement noch nicht durchgeführt ist, wird die Breite der Fussgänger-Bankette resp. der Trottoirs nach Berathung mit der städtischen Behörde durch die Polizei-Behörde besonders festgestellt.

Die Ausführung der Trottoirs muss nach folgenden Vorschriften stattfinden:

1) Ausdehnung.

Das Trottoir muss den ganzen Raum der Bankettfläche zwischen dem Hause resp. Der Strassenalignementslinie und der Strassenrinne in der Länge und Breite bedecken.

2) Construction.

Es muss in seiner ganzen Ausdehnung ein mindestens 15cm dickes Fundament von hartgebrannten, in Trassmörtel vermauerten Ziegelsteinen erhalten, welches auf einer gehörig eingeebneten und festgestampften Sandschüttung von mindestens 15cm Stärke gelegt wird.

Sämmtliche Trottoirsteine müssen von Niedermendiger Basaltlava sein und im besten Trassmörtel nach dem vorgeschriebenen Gefälle verlegt, alle sich zeigenden Fugen auch mit dünnflüssiger Trasspeise sorgfältig ausgegossen werden. Zur Trottoir-Einfassung sind sogenannte Bordsteine von mindestens 30cm Breite, 15cm Höhe und mindestens 90cm Länge zu verwenden. Die obere Vorderkante muss 12,5cm über dem Rinnenrand hochliegen und parallel mit demselben laufen, die untere Kante 2,5cm tief hinter dem Rinnenrand versenkt sein.

Der Plattenbelag der Gangfläche muss aus 7,5cm dicken Platten von mindestens 0,36qm Flächeninhalt bestehen und ebenso wie die Bordsteine ein Breitengefälle von etwa 4-5cm auf jeden Meter erhalten. Die Strassenrinnen, welche ebenfalls zum Trottoir gehören, müssen aus Niedermendiger Haustein, 30cm breit, 20cm hoch und 2,5cm tief in Stücken von mindestens 0,9m Länge gefertigt werden.

3) Einschnitte.

Nur an Einfahrten sind Trottoir-Einsenkungen gestattet. Die eingesenkte Fahrbahn muss aus 10cm starken Platten bestehen und mit einem Breitengefälle von 6cm auf jeden laufenden Meter hergestellt werden. Die Vermittlung des Höhenunterschiedes zwischen der Einfahrtseinsenkung und der Gangfläche des Trottoirs muss durch eine flache Abschrägung mit ebenfalls 6cm auf den laufenden Meter Statt finden.

Wenn bei einer Trottoiranlage oder Veränderung ein Einschnitt angebracht werden soll, so muss dieser unter Beifügung einer speciellen Zeichnung über die projectirte Construction der Anlage in dem betreffenden Baugesuch besonders angegeben werden.

Ueberbrückungen [!] der Rinnen oder Abweichungen von dem vorgeschriebenen Gefällsverhältnis sind unstatthaft.

4) Anschluss.

Der Anschluss des Trottoirs an gepflasterte Banketts geschieht durch Bepflasterung nach denselben Gefällsverhältnissen, wie solche für die Abschrägungen an den Einfahrten bestimmt sind, nämlich 6cm auf den laufenden Meter. In gleicher Art wird der Höhenunterschied zwischen den nach vorstehender Bestimmung neu anzulegenden Trottoirs und den bereits bestehenden durch geplattete Abschrägungen mit 6cm Gefälle vermittelt. Der Trottoiranleger muss die im Pflaster oder Trottoir des Nachbars nothwendig werdenden Änderungen auf seine Kosten mitbewirken.

An allen Strassenecken müssen die Trottoireinfassungen abgestumpft oder abgerundet sein.

5) Röhren.

Die Ableitung des Wassers aus den Dachabfallröhren aus dem Innern der Häuser muss mittelst Rinnen aus Niedermendiger Hausteine oder mittelst Röhren von Gusseisen geschehen, welche in dem einen wie in dem anderen Falle an der Trottoiroberfläche herlaufen, 15cm weit sind und zur leichtern Reinigung an der oberen Seite in der Ebene des Trottoirs mit einem Schlitz von 2cm Weite versehen sind. Die Rinnen und Röhren müssen einen 15cm starke Untermauerung von hartgebrannten, in Trassmörtel vermauerten Ziegeln erhalten.

6) Pflastersteine.

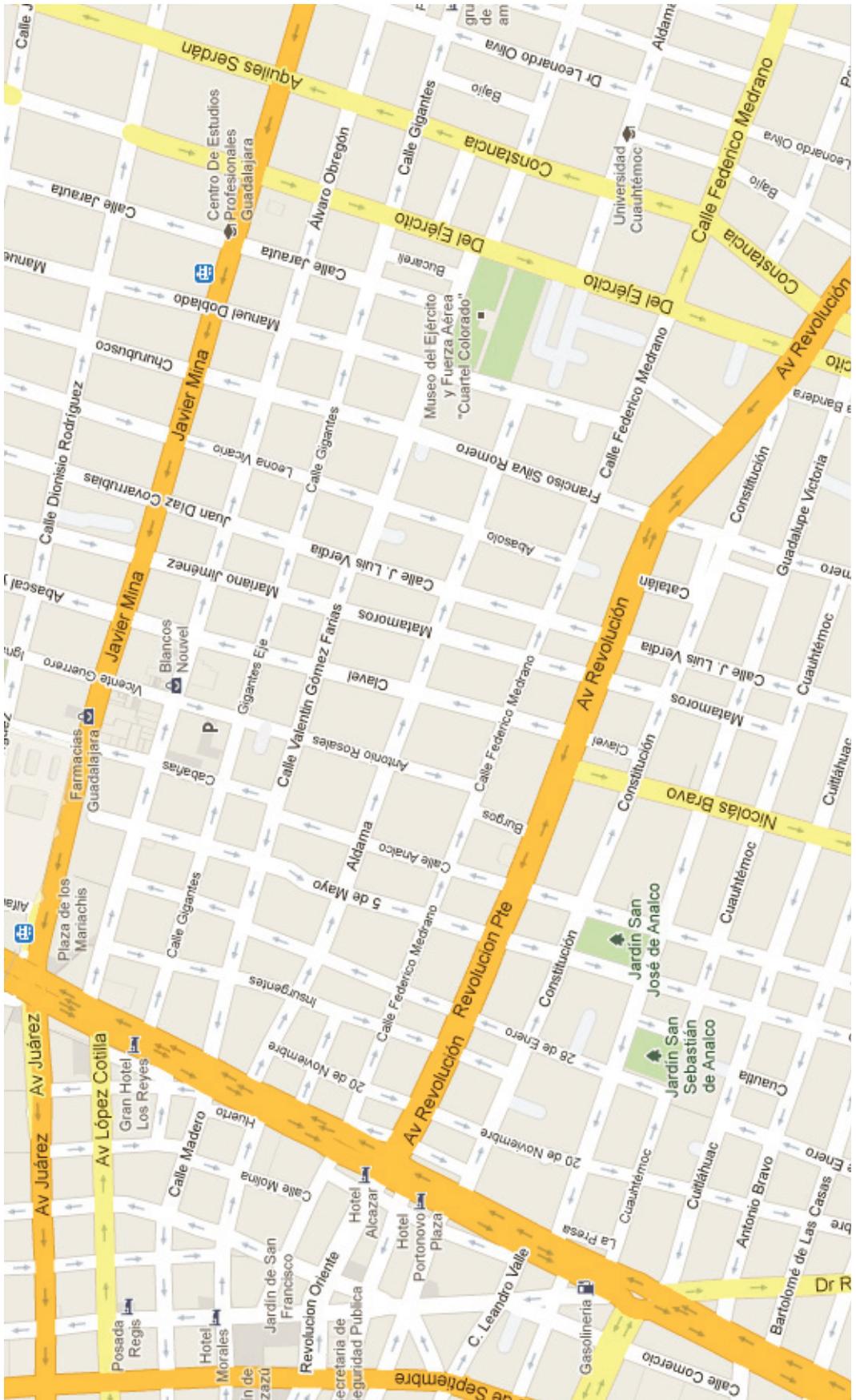
Die Pflastersteine, welche sich bei neuen Trottoiranlagen durch das Aufbrechen vorhandener Banketts ergeben, müssen bei städtischen Strassen durch Vermittlung des Stadtbauamts an das städtische Lager, bei fiscalischen Strassen an den Kreisbaumeister abgeliefert werden.

7) Zeit der Ausführung.

Die Anlage der Trottoirs darf nur in der Zeit vom 15. März bis zum 15. November jedes Jahres erfolgen, und es wird für die Beendigung der Anlage in jedem Falle eine besondere Frist bestimmt.

§3 Ausnahmsweise kann auf besonderen Antrag, nach Berathung mit der städtischen Behörde, unter Berücksichtigung der localen Verhältnisse, in jetzt schon vorhandenen Strassen eine geringere Breite oder Höhe der Trottoirs, als die vorstehend bezeichnete, ferner bei jetzt bestehenden Trottoirs die Einsenkung von 15cm weiten, an der obern Seite 2cm weit geschlitzten gusseisernen Röhren, die im Querschnitt ein Rechteck bilden, bis in die Ebene des Trottoirs behufs Ableitung des Wassers aus den Abfallröhren und aus dem Innern der Häuser nachgegeben, auch die Anwendung eines andern Materials für die Gangfläche der Trottoirs und der Einschnitte, soie für die Strassenrinnen und endlich eine Ueberkrägung [!] der Bordsteine über die Strassenrinnen bis zu 10cm gestattet werden.

Auch bleibt es dem Ermessen der Polizeibehörde nach Berathung mit der städtischen Behörde überlassen, in einzelnen Fällen bei neu anzulegenden Trottoirs zur Erbreiterung derselben eine Ueberkragung [!] über den Rinnstein vorzuschreiben. Eine solche Ueberkragung [!] muss bei bestehenden Trottoirs ausgeführt werden, wenn die Polizeibehörde die Nothwendigkeit der Erbreiterung derselben anerkennt. Bei allen Trottoirs mit Rinnenüberkragung müssen die Einfassungssteine wenigsten 75cm breit sein, bezw. Bei Trottoirs von geringerer Gesamtbreite die ganze Trottoirfläche bedecken usw.²⁵



Anasco, Karte: Google Maps

Literaturverzeichnis

Selbstständige Publikationen

- Augé, Marc: Nicht-Orte. 2. Aufl. München: C.H.Beck Verlag 2011
- Beer, Bettina (Hg.): Methoden ethnologischer Feldforschung. 2., überarb. u. erw. Aufl. Berlin: Reimer 2008
- Birk, Alfred: Die Straße. Ihre verkehrs- und bautechnische Entwicklung im Rahmen der Menschheitsgeschichte. Neudruck der Ausgabe Karlsbad 1934. Aalen: Scienta Verlag 1971
- Bramböck, Martina: Entwicklung und Ausstattung öffentlicher Gehwege in Langenlois und ihre Nutzungsqualitäten. Wien: 1998
- Braum, Michael/Schröder, Thies (Hg.): Wie findet Freiraum Stadt. Fakten, Positionen, Beispiele. Basel: Birkhäuser 2010 (Bericht der Baukultur 2010. Band 2)
- Brendgens, Guido (2005): Vom Verlust des öffentlichen Raums – Simulierte Öffentlichkeit in Zeiten des Neoliberalismus. In: Utopie kreativ, H. 182, S. 1088-1097. Online verfügbar unter: <http://www.rosalux.de/publication/20752/vom-verlust-des-oeffentlichen-raums-simulierte-oeffentlichkeit-in-zeiten-des-neoliberalismus.html>, 15.04.2013.
- Brunner, Walter (Hg.): Geschichte der Stadt Graz . Band 2. Wirtschaft – Gesellschaft – Alltag. Graz: Im Eigenverlag der Stadt Graz 2003
- Bürstmayr, Manfred/Franz, Gerald (Hrsg.): Zu Fuß. Geschichten über das Gehen. Wien: Promedia 2010
- Castañeda, Carmen (Hg.): Vivir en Guadalajara. La ciudad y sus funciones. Guadalajara: Ayuntamiento de Guadalajara 1992. (Guadalajara 450 años, No.11)
- Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte (Hg.): Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada del Área Metropolitana de Guadalajara. Guadalajara: o.V. 2010
- Chanfón Olmos, Carlos/Vargas Salguero, Ramón (Hg.): Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicano. Volumen III – el México independiente. Tomo III – Afirmación del nacionalismo y la modernidad. Mexico City: Universidad Nacional Autónoma de México 1998.
- Cornejo Franco, José (Hg.): Testimonios de Guadalajara. 3. Aufl. Mexico City: Universidad Nacional Autónoma de México 1993 (Biblioteca del estudiante universitario.35)
- de la Torre Escoto, María Elen: La Urbanización de grandes ejes metropolitanos. Un proyecto de ordenación para la ciudad de baja densidad, Guadalajara, Mexico. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori 2006 (Dissertation)
- dérive (Hg.): [Your] Right to the City. Recht und öffentlicher Raum. Rechtfibel. Wien: dérive 2012
- Dimitriou, Sokratis: Stadterweiterung von Graz. Gründerzeit. Graz–Wien: Leykam 1979 (Publikationsreihe des Grazer Stadtmuseums; 2)
- Dirlmeier, Ulf (Hg.): Geschichte des Wohnens. Band 2. 500-1800. Hausen – Wohnen – Residieren. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt Stuttgart 1998
- Drexel, Anita: Die ‚Fußböden‘ der Stadt . Freiraumplanerische und bauhandwerkliche Qualitäten von Wegen in Wien. Wien: Universität für Bodenkultur Wien 1998 (Dissertation)

- Edegger, Erich (Hg.): Graz. Geschichtsbilder einer Stadt. Graz: Verein Grazer Stadtidee 1987
- Feldtkeller, Andreas: Die zweckentfremdete Stadt. Wider die Zerstörung des öffentlichen Raums. Frankfurt/Main–New York: Campus 1994
- Garbrecht, Dietrich: Gehen. Ein Plädoyer für das Leben in der Stadt. Weinheim–Basel: Beltz 1981
- Gehl, Jan: Life between buildings. Using public space. Washington D.C.–Cove-lo–London: Island Press 2011
- Geidl, Gudrun/Pohanka, Reinhard: Das alte Graz. Wien: Dachs 1993
- Girtler, Roland: Methoden der Feldforschung. 4. Aufl., Wien–Köln–Weimar: Böhlau UTB 2001
- González Romero, Daniel/ Pérez Bourzac, María Teresa: La Ciudad – Apuntes y Reflexiones. Guadalajara: Universidad de Guadalajara 2000
- Götsch, Barbara: Verkehrs- und Raumentwicklung am Beispiel Gleinstätten – Shared Space als Lösungsansatz? Graz: Karl-Franzens-Universität Graz 2009 (Diplomarbeit)
- Grossauer, Milena: Wenn die Straße zum Ort wird – Verweilen im öffentlichen Raum. Wien: Universität für Bodenkultur Wien 2006 (Diplomarbeit)
- Haffner, Horst: Orte - Plätze - Räume. Vom Umgang mit der Stadt. München: Callwey 2004
- Hamm, Bernd: Betrifft: Nachbarschaft. Verständigung über Inhalt und Gebrauch eines vieldeutigen Begriffs. Düsseldorf: Bertelsmann 1973 (Bauwelt-Fundamente; 40: Soziologie, Urbanistik)
- Hart, Joshua: Driven to excess: Impacts of motor vehicle traffic on residential quality of life in Bristol, UK. Bristol: University of the West of England 2008 (Masterarbeit)
- Häußermann, Hartmut/Siebel, Walter: Soziologie des Wohnens. Eine Einführung in Wandel und Ausdifferenzierung des Wohnens. 2., korr. Aufl. Weinheim/ München: Juventa 2000
- Haydn, Florian/ Temel, Robert (Hg.): Temporäre Räume. Konzepte zur Stadtnutzung. Basel–Boston–Berlin: Birkhäuser 2006
- Hödl, Günther /Grabmayer, Johannes (Hg.): Leben in der Stadt. Gestern – heute – morgen. Wien–Köln–Weimar: Böhlau Verlag 1995
- Hotzan, Jürgen: dtv-Atlas Stadt. Von den ersten Gründungen bis zur modernen Stadtplanung. 3., erw. Aufl. München: dtv 2004
- Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischer Städte. 2. Aufl. Gütersloh–Berlin: Bertelsmann Fachverlag 1969 (Bauwelt Fundamente; 4)
- Jaritz, Gerhard (Hg.): Die Straße. Zur Funktion und Perzeption öffentlichen Raums im späten Mittelalter. Internationales Round Table Gespräch. Krems an der Donau; 2. und 3. Oktober 2000. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften 2001
- Knoflacher, Hermann: Fußgeher- und Fahrradverkehr. Planungsprinzipien. Wien–Köln–Weimar: Böhlau 1995
- Knoflacher, Hermann: Stehzeuge – Fahrzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem. Wien–Köln–Weimar: Böhlau 2001
- Krier, Rob: Stadtraum in Theorie und Praxis. An Beispielen der Innenstadt Stuttgarts. Stuttgart: Krämer 1981

- Kröber, Gerhard: Das städtebauliche Leitbild zur Umgestaltung unserer Städte. Dargestellt am Beispiel der Stadt Halle. Berlin: VEB Verlag für Bauwesen 1980
- Krüger, Richard: Handbuch des Gesamten Strassenbaues in Städten. Zum practischen Gebrauche für Ingenieure u. städtische Behörden sowie zum Selbststudium für Studirende des Wegebauwesens. Jena: Hermann Costenoble 1881
- Kubinzky, Karl Albrecht: Graz im Wandel. Ein Spaziergang durch ein Stadtbild, das es nicht mehr gibt. Graz: Leykam 1987
- Kubinzky, Karl Albrecht (Hrsg.): Graz. Erfurt: Sutton Verlag 2000 (Die Reihe Archivbilder)
- Lay, Maxwell G.: Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn. Frankfurt–New York: Campus Verlag 1994
- Lomeli Suarez, Victor Hugo: Guadalajara. Sus Barrios. Guadalajara: Ayuntamiento de Guadalajara 1982
- López Moreno, Eduardo: La Cuadrícula en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana Guadalajara, México. 3. Aufl. Guadalajara: Universidad de Guadalajara/ Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente 2002
- López Moreno, Eduardo: La vivienda social: Una historia. Guadalajara: Universidad de Guadalajara/Universidad Católica de Lovaina/Red Nacional de Investigación Urbana 1996
- Löw, Martina: Raumsoziologie. Frankfurt am Main: Suhrkamp 2007 (Suhrkamp-Taschenbuch – Wissenschaft ; 1506)
- Lynch, Kevin: Das Bild der Stadt. 2. Aufl. Braunschweig–Wiesbaden: Friedr. Vieweg & Sohn 1989
- Meckseper, Cord: Kleine Kunstgeschichte der deutschen Stadt im Mittelalter. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 1982
- Magaña Mancillas, Alberto Mario /Rendón García, Lina (Hg.): Capítulos de historia de la ciudad de Guadalajara. Tomo I. Guadalajara: Ayuntamiento de Guadalajara 1992
- Mejía Ramirez, Blanca Beatriz: Revaloración del patrimonio edificado tradicional – Barrio de Santa Teresita. Guadalajara: Universidad de Guadalajara 2008 (Diplomarbeit)
- Municipio de Guadalajara (Hg.): Barrio de Analco. Guadalajara: Guadalajara. Gobierno Municipal 2008 (Reihe: Barrios Tradicionales Guadalajara)
- Municipio de Guadalajara (Hg.): Barrio de Santa Teresita. Guadalajara: Guadalajara. Gobierno Municipal 2008 (Reihe: Barrios Tradicionales Guadalajara)
- Murlasits, Elke/Prasenc, Gottfried/Reisinger, Nikolaus (Hg.): Gries. Lend. Geschichten. Räume. Identitäten. Graz: Leykam 2009
- Niederstätter, Alois (Hg. im Auftrag des Österreichischen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung): Stadt. Strom – Straße – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft. Linz–Donau: Landesverlag Druckservice Linz 2001 (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas; Bd. 16)
- Novy, Katharina: Straßenleben. Zur Geschichte und Gegenwart der Straße als sozialer und öffentlicher Raum. Wien 1993 (Diplomarbeit)
- Riege, Marlo / Schubert, Herbert (Hg.): Sozialraumanalyse. Grundlagen – Methoden – Praxis. 2. Aufl. Wiesbaden: VS 2005
- Rieger-Jandl, Andrea: Architektur und Identität. Die neue Suche nach dem Eigenen. Eine kulturvergleichende Analyse: Samoa – Ladakh – Bali. Wien: IVA-Verlag 2009

- Rudofsky, Bernard: Straßen für Menschen. Salzburg–Wien: Residenz Verlag 1995
- Sánchez Martínez, Manuel: El Sector Reforma de Guadalajara. Un espacio social planificado para el riesgo. Guanajuato: Universidad de Guanajuato 2001
- Schöning, Georg/Borchard, Klaus: Städtebau im Übergang zum 21. Jahrhundert. Stuttgart: Karl Krämer 1992
- Schreiner, Gustav: Grätz. Ein naturhistorisch-statistisch-topographisches Gemälde dieser Stadt und ihrer Umgebungen. 1843. Neu hrsg. v. Heinz Heikenwälder. Graz: Edition Strahalm 1997
- Seidlhofer, Waltraud: gehen. ein system. Klagenfurt–Wien: Ritter 2005
- Selle, Klaus (Hg.): Was ist los mit den Öffentlichen Räumen? Analyse, Positionen, Konzepte. 2., erw. Aufl. Aachen–Dortmund–Hannover: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur 2003 (AGB Berichte No.49)
- Solana Suarez, Enrique/González Romero, Daniel/Melián García, Angel/Olivares González, Adriana L./Pérez Bourzac, María Teresa: Crisis del Barrio Tradicional: Ruptura, Mutación o Continuidad. Guadalajara: Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño 2003
- Solís Matías, Alejandro: Analco. Guadalajara: Gobierno de Jalisco, Secretaria General, Unidad Editorial 1986
- Steierwald, Gerd/Künne, Hans Dieter/Vogt, Walter (Hg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. 2., neu bearb. und erw. Aufl. Berlin–Heidelberg: Springer 2005
- Stierlin, Henri: Maya. Paläste und Pyramiden im Urwald. Köln: Taschen 1997
- Stubenvoll, Willi (Hg.): Die Straße. Geschichte und Gegenwart eines Handelsweges. Frankfurt/Main: Umschau 1990
- Süskind, Patrick: Das Parfum. Die Geschichte eines Mörders. Zürich: Diogenes 1994
- Szabó, Thomas (Hg.): Die Welt der europäischen Straßen. Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit. Köln–Weimar–Wien: Böhlau 2009
- Tiedemann, Rolf (Hg.): Walter Benjamin, 1892-1940: Gesammelte Schriften. Das Passagen-Werk. Bd. 2. Frankfurt am Main: Suhrkamp 1983 (= edition suhrkamp Neue Folge 200)
- Wehap, Wolfgang: Gehkultur. Mobilität und Fortschritt seit der Industrialisierung aus fußläufiger Sicht. Frankfurt am Main: Peter Lang / Europäischer Verlag der Wissenschaften 1997 (Grazer Beiträge zur Europäischen Ethnologie; Bd.7)
- Zeiß, Friedrich: Der Öffentliche Raum und seine Benutzbarkeit für Fußgänger. Kassel: Universität Gesamthochschule Kassel 1993

Unselbstständige Publikationen

- Auffarth, Sid: Die Geschwindigkeit und die Stadt. Der Aufbruch in die Moderne. In: Selle, Klaus (Hg.): Was ist los mit den Öffentlichen Räumen? Analyse, Positionen, Konzepte. 2., erw. Aufl. Aachen–Dortmund–Hannover: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur 2003 (AGB Berichte No.49), S.106-110.
- Boehm de Lameiras, Brigitte: Comer y vivir en Guadalajara: tradición e influencias europeas en el siglo XIX y principios del XX. In: Castañeda, Carmen (Hg.): Vivir en Guadalajara. La ciudad y sus funciones. Ayuntamiento de Guadalajara 1992. (Guadalajara 450 años, No.11) S. 79-95.

Brugger, Sandra: Gries- und Lendplatz als Orte des Gedächtnisses. In: Murlasits, Elke/Prasenc, Gottfried/Reisinger, Nikolaus (Hg.): Gries. Lend. Geschichten. Räume. Identitäten. Graz: Leykam 2009, S.53-64

Castañeda, Carmen: Guadalajara hace 200 años: el Reglamento de Cuarteles de 1790 y el Padrón de 1791. In: Castañeda, Carmen (Hg.): Vivir en Guadalajara. La ciudad y sus funciones. Ayuntamiento de Guadalajara 1992. (Guadalajara 450 años, No.11) S.41-57

Dangschat, Jens S.: Freiraumverantwortung. Wer nutzt den öffentlichen Raum? Wem nutzt der öffentliche Raum? In: Braum, Michael/Schröder, Thies (Hg.): Wie findet Freiraum Stadt. Fakten, Positionen, Beispiele. Basel: Birkhäuser 2010 (Bericht der Baukultur 2010. Band 2) S.24-33

Don Alonso de la Mota y Escobar, Bischof von Guadalajara: Guadalajara a principios del siglo XVII. um 1606. In: Cornejo Franco, José (Hg.): Testimonios de Guadalajara. 3. Aufl. Mexico City: Universidad Nacional Autónoma de México 1993 (Biblioteca del estudiante universitario.35), S.33-49

Don Luis Pérez Verdía: Guadalajara a principios del siglo XIX. 1910. In: Cornejo Franco, José (Hg.): Testimonios de Guadalajara. 3. Aufl. Mexico City: Universidad Nacional Autónoma de México 1993 (Biblioteca del estudiante universitario.35), S.163-172

Eder, Ernst Gerhard: Wasser – Lebenselixier der Stadt. Hydro- und hygienehistorische Aspekte urbanen Lebens. In: Hödl, Günther /Grabmayer, Johannes (Hg.): Leben in der Stadt. Gestern - heute - morgen. Wien-Köln-Weimar: Böhlau Verlag 1995.

Ehalt, Hubert Christian: Leben in der Stadt der Neuzeit. In: Hödl, Günther/Grabmayer, Johannes (Hg.): Leben in der Stadt. Gestern – heute – morgen. Wien-Köln-Weimar: Böhlau Verlag 1995.

Franz, Gerald: Gehen geht. Eine persönliche und fachliche Annäherung. In: Bürstmayr, Manfred/Franz, Gerald (Hrsg.): Zu Fuß. Geschichten über das Gehen. Wien: Promedia 2010, S.15-24

Friedrich, Claudia: Die Annenstraße – ein Zwischenraum? In: Murlasits, Elke/Prasenc, Gottfried/Reisinger, Nikolaus (Hg.): Gries. Lend. Geschichten. Räume. Identitäten. Graz: Leykam 2009, S.26-52

Gálvez Ruiz, María de los Angeles: La ciudad de Guadalajara: reglamentos, reformas y desarrollo urbano (1790-1800). In: Castañeda, Carmen (Hg.): Vivir en Guadalajara. La ciudad y sus funciones. Ayuntamiento de Guadalajara 1992. (Guadalajara 450 años, No.11) S. 59-77

Gränitz, Frauke: Die Entwicklung des kursächsischen Straßenwesens im 17. Und 18. Jahrhundert. In: Szabó, Thomas (Hg.): Die Welt der europäischen Straßen. Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit. Köln-Weimar-Wien: Böhlau 2009. S.305-320

Rauterberg, Hanno: Drinnen ist draußen. Draußen ist drinnen. Hat der öffentliche Raum noch eine Zukunft? In: Selle, Klaus (Hg.): Was ist los mit den Öffentlichen Räumen? Analyse, Positionen, Konzepte. 2., erw. Aufl. Aachen-Dortmund-Hannover: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur 2003 (AGB Berichte No.49), S.159-164

Heitele, Bernhard/Zillich, Carl: Wie findet Freiraum Stadt? Baukulturelle Ansprüche an öffentliche Räume. In: Braum, Michael/Schröder, Thies (Hg.): Wie findet Freiraum Stadt. Fakten, Positionen, Beispiele. Basel: Birkhäuser 2010 (Bericht der Baukultur 2010. Band 2) S.16-23

Herlyn, Ulfert: Zur Bedeutung öffentlicher Räume in Wohnquartieren. In: Selle, Klaus (Hg.): Was ist los mit den Öffentlichen Räumen? Analyse, Positionen, Konzepte. 2., erw. Aufl. Aachen–Dortmund–Hannover: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur 2003 (AGB Berichte No.49), S.121-126

Hundsichler, Helmut: Via sive vita. Straße und Weg in der christlichen Metaphorik. In: Gerhard Jaritz (Hg.): Die Straße. Zur Funktion und Perzeption öffentlichen Raums im späten Mittelalter. Internationales Round Table Gespräch. Krems an der Donau; 2. und 3. Oktober 2000. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften 2001. S.9-30

Hundsichler, Helmut: Wahrnehmung von Wegen – Wege der Wahrnehmung. Straßen als Bildelemente im späten Mittelalter. In: Szabó, Thomas (Hg.): Die Welt der europäischen Straßen. Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit. Köln–Weimar–Wien: Böhlau 2009. S.215-236

Hofbauer, Ursula/Derschmidt, Friedemann: Horror Vacui. In: Florian Haydn, Robert Temel (Hg.): Temporäre Räume. Konzepte zur Stadtnutzung. Basel–Boston–Berlin: Birkhäuser 2006. S.111-119

Jahn, Walther/Ronneberger, Klaus/Lanz, Stephan: Die Wiederkehr der gefährlichen Klassen. Wie der städtische Raum zunehmend aus der Perspektive von Sicherheit und Ordnung gesehen wird. In: Selle, Klaus (Hg.): Was ist los mit den Öffentlichen Räumen? Analyse, Positionen, Konzepte. 2., erw. Aufl. Aachen–Dortmund–Hannover: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur 2003 (AGB Berichte No.49), S.134-140

Jaritz, Gerhard: „Straßenbilder“ des Spätmittelalters. In: Gerhard Jaritz (Hg.): Die Straße. Zur Funktion und Perzeption öffentlichen Raums im späten Mittelalter. Internationales Round Table Gespräch. Krems an der Donau; 2. und 3. Oktober 2000. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften 2001. S.47-70

Knoflacher, Hermann: Planung für Fußgeher. In: Bürstmayr, Manfred/Franz, Gerald (Hg.): Zu Fuß. Geschichten über das Gehen. Wien: Promedia 2010, S.211-222

Verlic, Mara: Lokal Heroes 8020 – Kreative, Stadt, Entwicklung. In: Murlasits, Elke/Prasenc, Gottfried/Reisinger, Nikolaus (Hg.): Gries. Lend. Geschichten. Räume. Identitäten. Graz: Leykam 2009, S.153-160

Siebel, Walter: Wesen und Zukunft der europäischen Stadt. In: Selle, Klaus (Hg.): Was ist los mit den Öffentlichen Räumen? Analyse, Positionen, Konzepte. 2., erw. Aufl. Aachen–Dortmund–Hannover: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur 2003 (AGB Berichte No.49), S.110-120

Sieverts, Thomas: Die Gestaltung des öffentlichen Raums. In: Selle, Klaus (Hg.): Was ist los mit den Öffentlichen Räumen? Analyse, Positionen, Konzepte. 2., erw. Aufl. Aachen–Dortmund–Hannover: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur 2003 (AGB Berichte No.49), S.239-244

von Saldern, Adelheid: Stadt und Öffentlichkeit in urbanisierten Gesellschaften: Neue Zugänge zu einem alten Thema. In: Selle, Klaus (Hg.): Was ist los mit den Öffentlichen Räumen? Analyse, Positionen, Konzepte. 2., erw. Aufl. Aachen–Dortmund–Hannover: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur 2003 (AGB Berichte No.49), S.98-106

Wentz, Martin: Der öffentliche Raum als das Wesentliche des Städtebaus. In: Selle, Klaus (Hg.): Was ist los mit den Öffentlichen Räumen? Analyse, Positionen, Konzepte. 2., erw. Aufl. Aachen–Dortmund–Hannover: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur 2003 (AGB Berichte No.49), S.244-252

Vorträge

Fuchs, Walter: Vom Recht im öffentlichen Raum. Vortrag im Rahmen des Ur3a-nize Festivals in Wien, 6.10.2012

Gartler, Klaus: Vortrag im Rahmen der ETC-Ringvorlesung „Hier bin ich Mensch, hier darf ich's sein. Nutzung und Konflikte im öffentlichen Raum“, GrazMuseum, 15.11.2012

Uhl, Heidemarie: Vortrag im Rahmen der ETC-Ringvorlesung „Hier bin ich Mensch, hier darf ich's sein. Nutzung und Konflikte im öffentlichen Raum“, GrazMuseum, 18.10.2012

Merli, Franz: Vortrag im Rahmen der ETC-Ringvorlesung „Hier bin ich Mensch, hier darf ich's sein. Nutzung und Konflikte im öffentlichen Raum“, GrazMuseum, 25.10.2012

Interviews

Interview mit Manuel Flores, geführt von Yvonne Bormes, Guadalajara, 22.10.2011

Interview mit Alejandro Fournier, geführt von Yvonne Bormes, Guadalajara, 18.10.2011

Interview mit Silvia Leticia Pérez Córdoba, geführt von Yvonne Bormes, Guadalajara, 25.10.2011

Internetquellen

Allen Morrison: The Tramways of Guadalajara, <http://www.tramz.com/mx/gd/gd.html>, in: <http://www.tramz.com/>, 10.03.2012

APA: So wenig Verkehrstote wie noch nie in Österreich, <http://www.salzburg.com/nachrichten/oesterreich/chronik/sn/artikel/so-wenig-verkehrstote-wie-noch-nie-in-oesterreich-41778/>, in: <http://www.salzburg.com/>, 04.04.2013

Ayuntamiento de Guadalajara, <http://portal.guadalajara.gob.mx>, 02.01.2012

Ciudad para Todos, <http://www.ciudadparatodos.org/>, 25.12.2012

Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache, <http://www.dwds.de/>, 15.04.2013

Erdcharta.de: Guerilla Gardening, [http://erdcharta.de/aktuelles/article/juli-2012/?tx_ttnews\[pointer\]=5&tx_ttnews\[backPid\]=133&cHash=fa918a02fcc229ebc08cd892bd6ad57d](http://erdcharta.de/aktuelles/article/juli-2012/?tx_ttnews[pointer]=5&tx_ttnews[backPid]=133&cHash=fa918a02fcc229ebc08cd892bd6ad57d), in: <http://erdcharta.de/>, 22.04.2013

Google Maps, <https://maps.google.at/>, 24.04.2013

GrazTourismus: Das war der Vorstadtgarten Südtiroler Platz, <http://www.graz-tourismus.at/cms/beitrag/10192274/3999134/>, in: <http://www.graztourismus.at/>, 25.10.2012

Guadalajara 2020: La Via RecreActiva, <http://www.gdl2020.com.mx/recreactiva/>, in: <http://www.gdl2020.com.mx/>, 15.04.2013

Gustavo Granero: El Tren ligero, <http://gustavogranero.blogspot.com/2009/10/los-tranvias-de-guadalajara-por-allen.html>, in: <http://gustavogranero.blogspot.com/>, 25.02.2013

Handelsblatt: Länger, breiter, höher. <http://www.handelsblatt.com/auto/nachrichten/auto-wachstum-laenger-breiter-hoher/7379410.html>, 14.11.2012

Informador.com.mx: Cierra 2012 con 49 muertos por el transporte público, <http://www.informador.com.mx/jalisco/2013/427626/6/cierra-2012-con-49-muertos-por-el-transporte-publico.htm>, in: <http://www.informador.com.mx/>, 04.04.2013

Informador.com.mx: Fallecen 110 personas al mes por accidentes viales, <http://www.informador.com.mx/jalisco/2011/344674/6/fallecen-110-personas-al-mes-por-accidentes-viales.htm>, in: <http://www.informador.com.mx/>, 29.01.2012

Informador.com.mx: Los sabores de Santa Tere, <http://www.informador.com.mx/jalisco/2011/269246/6/los-sabores-de-santa-tere.htm>, in: <http://www.informador.com.mx/>, 10.04.2013

metropoliblog: Sectores de GDL, <http://metropoliblog.com/en-el-nombre-de-juarez-en-guadalajara/2012/03/sectores-gdl-2/>, in: <http://metropoliblog.com/>, 23.04.2013

Plan de Movilidad Urbana no motorizada, <http://www.planpeatonalciclista.com>, 15.04.2013

Rebar: Studio, <http://www.rebargroup.org/studio/>, in: <http://www.rebargroup.org/>, 20.11.2012.

Sonja Radkohl: Ruhepol in Grün-Gelb, <http://www.annepost.at/2012/07/12/ruhepol-in-grun-gelb/>, in: <http://www.annepost.at/>, 25.10.2012

Stadt Graz: Öffentlicher Verkehr allgemein, <http://www.graz.at/cms/bei-trag/10192225/4439968>, in: <http://www.graz.at/>, 19.11.2012

Streetfilms: Guadalajara's Via RecreActiva – The World's Most Transformative Ciclovia, <http://vimeo.com/34649520/>, 29.01.2012

STVO, http://www.jusline.at/Strassenverkehrsordnung_%28StVO%29.html, in: <http://www.jusline.at/>, 15.04.2013

Versammlungsgesetz (VersG), http://www.jusline.at/Versammlungsgesetz_%28VersG%29.html, in: <http://www.jusline.at/>, 15.04.2013

Danke

an Anna, Marion, Judith, Markus, Martin, Oliver, Lisa, Abraham und die Leute von Ciudad Para Todos für ihre Inspiration, die Unterhaltungen und den Input sowie an Bernd und natürlich meine Familie, die mich immer unterstützt haben.