

Die Straße sperren, Wege öffnen

Text **Christoph Eggersglüß** und **Tom Ullrich**



Die Demonstranten in Paris nutzten 1968, in Anlehnung an die Pariser Kommune von 1871, Baumgitter als Barrikaden. Sie verzahnten sie locker, um damit Aufbruchswillen zu zeigen.
Foto: Keystone-France

Revolution von 1830, Barrikadenbau, Stich von Hippolyte Bellangé: Zur Barrikade gereichte in Paris alles, was die Straße bot. Da fanden sich Pflastersteine, Kutschen, Mobiliar.
Foto: Bibliothèque Nationale de France, Paris



Die Barrikade ist eine Pariser Erfindung. Zum ersten Mal errichteten die Bürger sie während der Religionskriege im 16. Jahrhundert. Mit den Protesten und Revolutionen von 1848 schwappte die Idee der provisorischen Straßensperre über die Stadt- und Landesgrenze. Im 20. Jahrhundert werden Barrikaden zu einem weltweiten, diskursiven Phänomen. Nun aber wird die rebellische Praxis des Versperrens zunehmend als Ausdruck von Macht und Staatsgewalt entfremdet und verfestigt.

Die Errichtung der Pariser Zollmauer gilt als einer der Auslöser der Französischen Revolution von 1789. Ein Sprichwort lautete: Die Mauer (mur) um Paris macht die Pariser mürrisch (murmurant). Die Stadtbevölkerung und -führung hatte stets eine besonders sensible Beziehung zu Ab- und Einschließungen. So ist die Geschichte von Paris nicht zu trennen vom Auf- und Abbau ihrer Stadtmauern, Barrieren und Barrikaden. Selbst die großen Avenuen und Boulevards begrenzen Viertel und Mentalitäten oft mehr als sie sie verbinden. Als hinderlich und bereits zu ihrer Bauzeit veraltet galt auch die wuchtige Fortifikationsanlage, die Ministerpräsident Thiers in den 1840er Jahren um Paris bauen ließ. Im Verlauf des 19. Jahrhunderts verschiebt sich die Idee der robusten Stadt nach innen. Während der polizeiliche Kontrollapparat ausgebaut und städtisches Leben immer engmaschiger erfasst werden soll, verliert die französische Monarchie, welche die Stadt Paris schon immer für sich beanspruchte, an Rückhalt. Ein erstarkendes Bürgertum und eine neue Arbeiterschaft verlangen nach mehr Rechten und politischer Mitbestimmung. Das große Los von 1789, Freiheit-Gleichheit-Brüderlichkeit, wird nunmehr gewaltsam in immer neuen Aufständen und Revolutionen eingefordert. Das Mittel der Wahl: Barrikaden, die zwischen 1827 und 1871 in Paris und anderen Städten regelmäßig zum Einsatz kommen.

Fragt man danach, wie damals und heute urbane Räume verschlossen und neugeordnet werden, was es mit der vorübergehenden oder andauernden Wehrhaftigkeit öffentlicher Orte auf sich hat, was passiert, wenn man unter Einsatz von Gewalt „die Straße aus dem Straßenzustand in etwas anderes überführt“ (Hanns Zischler), dann zeigt sich, dass die Verfertigung der robusten Stadt eine reflexive Geschichte hat.

Der Sozialhistoriker Mark Traugott schreibt: „A barricade is an improvised structure, built and defended by civilian insurgents as a means of laying claim to urban space and mobilizing against military or police forces representing the constituted authorities.“ Für Traugott sind Barrikaden vor al-

lem ein Instrument bürgerschaftlicher Auflehnung, dass in einem Konflikt sowohl praktische (schützen, versperren) als auch soziale Funktionen (mobilisieren, solidarisieren) erfüllen kann. Es wird deutlich, dass Barrikaden auf mehreren Ebenen gleichsam unterscheiden und trennen wie auch Verbindung und Gemeinsames stiften. Der Kulturwissenschaftler Olaf Briese erinnert daran, dass Barrikaden ganz erstaunliche „Wunschmaschinen“ darstellen, die eine Vielzahl auch widerstreitender Bedürfnisse befriedigen können, dabei aber stets den Charme vermitteln, durch ihre scheinbar schlichte Zerteilung die Komplexität der Verhältnisse und Positionen zu reduzieren. Barrikaden sind so attraktiv und langlebig, weil sich mit ihnen Konflikte zuspitzen und zu einer Entscheidung führen lassen. Barrikaden markieren sehr sichtbar und offen gewaltsam eine Grenze, um diese sodann aufzulösen.

Was in der bisherigen Barrikadenforschung aber vernachlässigt wurde, ist, den Wandel der Barrikaden vor dem Hintergrund des Wandels der Städte in den Blick zu nehmen. Barrikadenbauer und Städtebauer bearbeiten den gleichen Raum und reagieren aufeinander. Um diese Perspektive einzunehmen, kommt man eigentlich gar nicht umhin, sich klar zu machen, wie Barrikadenbau klassischerweise praktiziert wurde. Es gilt: Die Barrikaden sind ihre Umgebung. In den allermeisten Fällen bedient man sich derjenigen Dinge, die am schnellsten zu bekommen sind, weil sie nah und schlichtweg da sind (leichte Verfügbarkeit), beweglich und gut zum Bauplatz zu schaffen (hohe Mobilität), und einen besonderen Beitrag zu den etwaigen Zwecken der Barrikaden zu leisten versprechen, indem sich ihre Widerstandsfähigkeit oder Symbolkraft erhöhen (sinnvolles Integrationspotential). Was jeweils leicht, robust oder sinnvoll ist, darüber lässt sich natürlich streiten. Und nicht alles, was nicht passt, kann passend gemacht werden.

In Paris bilden sich nun bestimmte Gewohnheiten und Kenntnisse heraus, stilisiert und verbreitet durch die damaligen Massenmedien Zeitungs-

berichte und Druckgrafik. Barrikaden sprechen sich herum, man lernt dazu. Eine Darstellung der Julirevolution von 1830 popularisiert dieses geteilte Umgebungswissen der Barrikaden. An ihr lässt sich exemplarisch nachvollziehen, welche Materialien mobilisiert und montiert wurden (Abbildung auf Seite 57). Als gute Standortfaktoren gelten die überall verfügbaren Pflastersteine, die nur herausgebrochen werden mussten. Darüber hinaus vor allem Fässer, die mit losem Material gefüllt werden konnten, sowie Möbel und Einrichtungsgegenstände. Immer wieder bediente man sich auch auf nahegelegenen Baustellen. Diese waren geradezu verführerische Nachschublager des Straßenkampfes, wo diverse Dinge, Werkzeuge und mitunter auch sympathisierende Arbeiter für den Barrikadenbau zu gewinnen waren. Am dankbarsten zeigten sich nicht zuletzt die vielen Karren, Kutschen und Omnibusse. Der rollende Straßenverkehr lässt sich einfach zum Barrikadenbauplatz lenken und dort umwerfen.

Jeder Stadt ihre Barrikade

Barrikaden verändern das Stadtbild, aber Stadtentwicklung wirkt auch auf mögliche Barrikaden zurück. Mit wachsender Bevölkerung und deren alltäglichen Aktivitäten vervielfacht sich das Verkehrsaufkommen in den Straßen. Wie allerdings ein General namens Roguet in einem Handbuch zur Niederschlagung von Aufständen aus dem Jahr 1850 zugibt, bedroht die Steigerung des Wagenverkehrs auch die öffentliche Sicherheit: Die immer größeren Kutschen wären im Ernstfall leicht als rollende Barrikaden zu gebrauchen. Mit Paul Virilio lässt sich feststellen: Der Erfindung des innerstädtischen Verkehrs ist die Erfindung des Staus – was den eifrigen Barrikadenbauern gerade recht kommt.

Doch auch die konterrevolutionären Zeitgenossen sind von der Wirkung der Barrikaden so begeistert, dass sie unmittelbar nach dem Pariser Juni-aufstand 1848 den Prototyp einer mobilen „contre-barricade“ für ihre Soldaten testen. Nachhaltiger aber als derlei taktische Justierungen erwies sich die Idee einer sanfteren Sicherung urbaner Ordnung, die sich fortan durchsetzte und einige Jahre später als „Hausmannisierung“ verspottet wird. Um – oder vielmehr anstatt – die soziale Frage der Zeit zu lösen und eine Politik für die gesamte Bevölkerung zu machen, setzte der zunächst als Präsident der ersten Republik, ab 1853 als selbst ernannter Kaiser regierende Louis-Napoleon Bonaparte auf eine präventive Städtebaustrategie, die Sicherheit und Gesundheit der Bevölkerung versprach, aber zunächst auf den Schutz der Herrschenden und Besitzenden abzielte. Die Hauptstadt des zentralistischen Frankreichs sollte resistenter gegen die notorische Unruhe und Störung werden, also robuster gegenüber denen, die sich vernachlässigt und zurückgelassen fühlen, und die damals noch, angesichts eingeschränkter Demonstrations- und Wahlrechte, außer der Straße keinen politischen Raum hatten.

Angesichts der vieldiskutierten Transformation von Paris sei hier nur auf das die vielen Maßnahmen prägende Phantasma verwiesen, Menschen durch Dinge kontrollieren zu können. Mit Michel Foucault lässt sich genauer sagen: die Ströme der Bürger, der Touristen, der Güter und der Truppen in der erwünschten Weise zu ermöglichen und ungewünschte Kommunikationen, Versammlungen und Störungen zu vermeiden. Die „strategischen Straßen“, wie Beteiligte selbst sie ehrlicherweise nannten, wurden von nicht wenigen Zeitgenossen denn auch als solche kritisiert. Die politische Führung propagiert „öffentliche Hygiene“. Doch die Zielkonflikte zwischen mehr Sicherheit, mehr Handel, mehr Ästhetik und mehr Gesundheit waren allzu offensichtlich und wurden nur mäßig durch eine populistische Licht-und-Luft-Rhetorik camouflagiert. Die einen verdienten an der Spekulation mit den Neubauten, während die anderen, Ärmeren, an den Stadtrand verdrängt wurden. Es lässt sich sagen: Boulevards wie Barrikaden können auf eine vergleichbar ambivalente Weise verbinden und trennen.

Auch die Möblierung und Pflasterung der neuen Straßen, mit denen vor allem seit der Mitte des 19. Jahrhunderts experimentiert wurde, wirken

bis heute nach. Der Einsatz von Makadam, einem Vorläufer von Asphalt, erntete Beifall wie Widerspruch. Die seriell gefertigten, metallenen Straßenmöbel wie Kioske, Bänke und Laternen sind weltberühmt. Weniger bekannt, aber ebenso typisch sind die Baumgitter auf den Gehwegen der Boulevards, die den urbanen Baum umgeben und schützen. Einige Aufständische der Pariser Kommune von 1871 ließen es sich nicht nehmen, diese Baumgitter zu entfernen und in ihre Barrikaden zu integrieren. Dank einiger Fotografien ist uns überliefert, wie die Kommunarden so vor ihren Barrikaden posieren und eine ironische Probe aufs Exempel der robusten Stadt des 19. Jahrhunderts machen.

Es ist eine offene Forschungsfrage, inwiefern hygienisch-resiliente Straßenzüge immer ausgefeiltere Barrikaden ihrersebst hervorbrachten, die wiederum weitere urbane Nachrüstung nach sich zogen. Folgt der Militarisierung der Stadt tatsächlich die Militarisierung des Protests? Die Pariser Kommune von 1871 hat diese Frage gesprengt. Ihre Barrikaden blieben verwaist, wurden umgangen oder brutal niedergeschossen. Den Mythos der Barrikade konnte das nur befeuern. Nachdem während der Befreiung von Paris im August 1944 einige Barrikaden erneut mit Baumgittern bestückt wurden, waren die Protestierenden des Pariser Mai 1968 noch etwas kreativer. Auch da griffen einige zu den 50 Kilo schweren Baumgittern und verkanteten sie so, dass durch die derart angedeuteten und äußerst fragilen Barrikaden ein neuer Freiheitsgeist wehen können sollte (Foto auf Seite 56). Eine selbstreflexive Geste, begleitet von dem Spruch: „Die Barrikade sperrt die Straße, aber sie öffnet den Weg.“ Charles de Gaulle sah das natürlich anders. Damit die Französische Republik ihren konservativen Weg weitergeht, ließ er kurz darauf das Straßenpflaster so weit wie möglich entfernen, damit sich ein für alle Mal Asphalt über die Sache legen konnte.

Jeder Zeit ihre Barrikade

Heute sind es nicht nur die Einsatztruppen militarisierter Polizei, die mit Absperrgittern, Wellenbrechern und anderen „mobilen Barrieren“ dem historischen Beispiel folgen, um so Menschenmengen zu kanalisieren: Crowd Control findet vor allem architektonische Lösungen. Die Barrikade wird zur Umgebung. Die im Straßenkampf erlernten Techniken und Denkweisen finden sich in Form baulicher Konditionierung, kalkulierter Straßenführung und vorausschauender Landschaftsarchitektur wieder. Besonders politisch bedeutende Orte wie Botschaften und Regierungsgebäude, aber auch Markt- oder Spielplätze gehen mit Faktoren wie Abwehr, Angst und Risiko um. Sie werden in ein Schema „integrierter Sicherheit“ eingegliedert, das vor allem Distanz fordert: „Every metre counts“ wird so zum einfachen Motto einer Broschüre des britischen Centre for the Protection of National Infrastructure (CPNI). Verkehrsführung, Nachbarschaft und Terrain sind darin Gestaltungsparameter, die sich ähnlich schon in früheren Kriegshandbüchern finden lassen, etwa jenem des preußischen Generals Clausewitz. Der Straßenmöblierung kommt dabei besondere Aufmerksamkeit zu, als Verteidigung mit „anderen“ Mitteln.

Übergreifend geht es um die Kontrolle von Schwellenräumen, darum, schwere Verläufe einer Krisensituation vorzubeugen, Grenzen zu setzen, sowohl topographisch als auch topologisch. Das Straßenbild bestimmen somit nicht nur drohende Aufstände und Verkehrssicherheit, sondern eine ganze Reihe von Parametern und Vorschriften, die eine soziale, politische und ökonomische Dimension haben. Die Leitfrage eines solchen Paradigmas, das man in technopolisierter Anlehnung an die Foucaultschen Regierungskünste „Governing by Design“ (Aggregate) nennen kann, lautet daher beinahe banal, wie man mittels Design am besten regieren kann: beeinflussen ohne direkt einzugreifen. Ein ökologisches Umweltdenken, das zu einer eigenen Ästhetik des Risikodesigns führt (Jonathan Massey). Man will möglichst sehen, was kommt, um Folgen abzdämpfen. Perimeter schaffen Sicherheitsräume. Die Ausweitung der Kampfzone ist allgegen-

Das Modell der „defensiven Stadt“ folgt einer Politik des Ausschlusses zum Vorteil ausgewählter Nutzerinnengruppen. Es werden eben nicht allein zwei Konfliktparteien voneinander getrennt, vielmehr wird die Umgebung kleinteilig geordnet.



Oben: Während der Black-Lives-Matter-Demonstrationen 2020 hielt der vorsorglich geplante Distanzapparat die Protestierenden auf Abstand. Foto: Anadolu Agency

Unten: Die US-Botschaft in London von KieranTimberlake, 2018. Eine Fortifikation mit Wassergraben und versteckter Abwehrmechanik. Foto: Justin Tallis, Getty Images



Blumenkübel als Prallschutz in New York City und Camden Bench in London – Bitte, keine Bequemlichkeit! Stadtmobiliar als Sicherheitsagent und Sittenwächter.

Foto: Christoph Eggersglüß



wärtig geworden, auch wenn sie nicht immer gleich ins Auge sticht. Das ehemals frontal entgegengestellte und offensichtliche Programm von Barriere und Barrikade, einen Weg zu versperren, verlagerte sich zunehmend in die gebaute Umwelt selbst, als Verhaltensbeeinflussung und Regulierung des Zugangs, auch der Teilhabechancen. In der Environmentalisierung politischer Strategien vereinen sich somit mikrologische Sicherheitsbedenken mit weitreichender Stadtgestaltung, in denen Terror, Risiko und Angst zu bestimmenden Leitlinien des Stadtbildes werden. Heute versammeln sich diese Belange zum Schutz kritischer Einrichtungen und Infrastrukturen unter dem Schlagwort Resilienz – und dies eben nicht nur in einem Bemühen, den Naturgewalten zu begegnen. Dabei verbindet sich jahrhundertealtes Wissen der architectura militaris mit dem der Landschaftsarchitektur englischer Gärten und neuester Werkstoff- und Rechentechnik. Dies veranschaulicht nicht zuletzt die von KieranTimberlake geplante und 2018 eröffnete US-Botschaft am Themse Ufer in London (Bauwelt 6.2017). Der Neubau ist ein glänzender Kubus aus Stahl und Glas, dessen Struktur darauf ausgelegt ist, Druckwellen standzuhalten, sie geradezu einzuverleiben (Fotos auf Seite 59). Er ist umgeben von einem Arrangement aus Sicherheitseinrichtungen, für die in den engen Straßen am ehemaligen Standort Grosvenor Square kein Platz mehr war. So findet sich die hypermoderne Burg inmitten einer fast weitläufigen Anlage von grünen Wiesen und Hecken, die nicht nur stahlarmierte Poller verstecken, sondern gleichfalls auch altertümliche Wassergräben und Ha-Has integrieren. Dadurch werden Perimeter abgesteckt, der direkte Weg zum Ziel verhindert. Auch das Reichstagsgebäude soll solch einen Graben bekommen. Dem neuen „Urbanismus der Angst“ (Oliver Wainwright) folgend stehen keine sichtbaren Zäune und Mauern den drohenden Gefahren entgegen, sondern ausgeklügelte Landschaftsarchitektur, die solche Bedrohungslagen schluckt oder abfedert. Hecken treten dabei nicht allein an die symbolische Front von Klimakampf und Greenwashing, sondern als Mittel der Vorsorge, als „crash absorbing barriers“ im Fall eines Anschlags. Eine Technik, die schon auf den Highways der 1950er Jahre in ausufernden Rosenbüschen Anwendung fand und das schlichte Straßenbegleitgrün kraftvoll aufwertete, um betrunkene Autofahrer aufzufangen. Mit wohldurchdacht platziertem Straßenmobiliar, Reihen von Bänken, Pollern und Blumenkübeln lässt sich das Programm camouflagerter Barrikadenarchitektur im Stadtraum verteilen ohne wuchtige Bollwerke zu schaffen.

Jeder Gesellschaft ihre Barrikade

Die robuste Stadt schwankt zwischen diesen schnell offensiven und meist langsam defensiven Abwehrmechanismen, die sich oft nur an Industrie- und Baukatalogen ablesen lassen. Die eigentlichen Konflikte bleiben dabei verborgen. Das Architekturbüro interboro hat das vielschichtige „Arsenal of Exclusion/Inclusion“ exemplarisch aufgezeichnet, zuletzt hat Theo Deutinger diese Entwicklung in eindrücklichen Isometrien im „Handbook of Tyranny“ minutiös katalogisiert. Hier werden neben sogenannten „anti-vehicle barriers“ und Sperranlagen unscheinbare, von Armlehnen unterteilte Bänke abgebildet: „anti-homeless-devices“, die sich dagegen richten, sich darauf zu legen. Instrumente baulicher Regulierungs- und Exklusionsbemühungen, die sich seit den 1970er Jahren nicht zuletzt unter dem Begriff der „Crime Prevention Through Environmental Design“ disziplinär versammeln. Sie sind Ausdruck einer Verhärtung zumeist halböffentlicher Räume (privately owned public spaces, kurz: POPS). Mike Davis konstatierte schon 1992 ausgehend von der zunehmenden Kommodifizierung und Exklusivität innerstädtischer Räume mit Blick auf Los Angeles eine umfassende „programmierte Verhärtung urbaner Oberflächen“. Gemeint war damit nicht nur die Härte des Materials, sondern auch jene der Maßnahmen selbst, die gezielt bestimmte Gruppen benachteiligt. Das verfestigte Modell der „defensiven Stadt“ folgt einer Politik des Ausschlusses zum Vorteil ausgewählter Nutzerinnengruppen. Es werden eben

nicht allein zwei Konfliktparteien voneinander getrennt, vielmehr wird die Umgebung kleinteiliger geordnet und filtriert. Kein Laternenpfahl, keine Pflanze wird mehr aus reinem Selbstzweck entworfen. Alles Störende wird so weit wie möglich entfernt, um lückenlose Überwachung und reibungslosen Fluss zu gewährleisten, vor allem, um ungewollte Nutzungen zu unterbinden. Selbst wenn der Sicherheitsdienst mal nicht vor Ort ist, kümmern sich „Silent Agents“ (Julius C. Schreiner): Aufbauten und Apparaturen, die Verdrängung und Stigmatisierung von „Randgruppen“ nicht nur repräsentieren, sondern mittels ihres Designs durchzusetzen versuchen. Die Zirkulation der Massen und Ströme wird nicht mehr durch das Verstellen und Kanalisieren allein befördert, sondern durch die Beeinflussung von Verhalten: „Nudging“. Allorts finden sich Oberflächen, die Entscheidungen vorgeben, gezielt dazu einladen zu verweilen, sich zu setzen und zu ruhen oder eben abweisen und vertreiben. In gewisser Weise können sie damit als soziale Schranken, als Gatekeeper neuer Art, gesehen werden.

„Unpleasant design“ und „hostile architecture“ (Selena Savić und Gordan Savičić) sollen unerwünschtes Verhalten unterbinden und wirken damit nicht für alle Stadtnutzerinnen gleich. Sie unterscheiden und sortieren Menschen. Sozial benachteiligte Gruppen werden weiter marginalisiert, indem POPS den „Aufenthalt ohne Konsumabsicht“ (Schreiner) verbieten. Die Sichtbarkeit bestimmter Gruppen wird damit eingeschränkt und nachhaltig reguliert. Ein schlichtes oder derart schleichendes Versammlungsverbot führt schließlich gar zur Einschränkung gesellschaftlicher Meinungsbildung und Verengung demokratischer Repräsentation. „Architektur der Angst“ (Nan Ellin) und „Unsicherheit“ (Michael Sorkin) führen nunmehr zu „Design Paranoia“ (Cara Chellew), die sich nicht so sehr in offensichtlichen Konfliktlinien zeigt, denn vielmehr im alltäglichen Spiel der Stadtbennutzung.

Der Schutz weicher Ziele nimmt die Strategie von Pufferzonen dankbar auf. Auch hier geht es darum, Wege zu versperren und Kräfte umzulenken. Während die Anschläge der IRA in den 1990er Jahre zur Einrichtung des die Londoner City umgebenden „Ring of Steel“ führten, eines vernetzten Systems aus statischen und versenkbaren Pollern und Schranken, kombiniert mit CCTV und besonders überwachten Hauptverkehrswegen, riefen die zahlreichen Terroranschläge seit den 2000er Jahren vor allem schnelle Hilfsmittel auf die Straße. Sie führten mehrheitlich zur Umnutzung

Die City of London ist seit den Anschlägen der IRA in den 90er Jahren massiv mit Pollern ausgestattet. Dass es nun friedlicher geworden ist, hält nicht davon ab, weiter aufzurüsten.

Foto: Christoph Eggersglüß



von Baustellen- und Verkehrssicherungsanlagen. Fertigbauelemente wie die Jersey Barrier und an überdimensionierte Legosteine erinnernden Bauklötze der Straßenbaumeistereien wurden ob ihrer Verfüg- und Mobilisierbarkeit mitunter dauerhaft an Zuwegungen und Rändern etwa von Weihnachtsmärkten gehievt. An allen Ecken im Raster Manhattans häufen sich die Blumenkübel. Während Anschläge nach schnellen, symbolischen und vor allem politisch wirksamen Antworten wie Barrieren und Personal verlangten, folgen die längerfristig geplanten Anlagen dem Leitbild der integrierten Sicherheit, nach dem sich der Raum am besten selbst reguliert. So werden auch Spielgerät und Kunst im öffentlichen Raum zu getarnten Abwehreinrichtungen. Bestimmte Bedrohungslagen werden durch Reduzierung der Handlungsmöglichkeiten baulich eingeschränkt. Dies kann gleichfalls im Kleinen durch Tausch ausgewählter Elemente geschehen, die es schon seit Langem gibt: Der Poller hat viele Freunde.

Mit Vittorio Magnago Lampugnani könnte man sie auch „bedeutsame Belanglosigkeiten“ nennen, all die kleinen Dinge im Stadtraum, die einmal erfunden oder besser gesagt eingerichtet wurden, um den Alltag nicht nur ein Stück leichter und sicherer, sondern überhaupt erst zu einem bewohnbaren zu machen. Der Bank, eines der langlebigsten und vielleicht auch ersten Stadtmöbel, kommt heute unter verschärfter Regulierung besondere Aufmerksamkeit zu, ebenso eindrücklich wie symptomatisch. Sei es mit metertiefen Ankern als „ram-proof barrier“, sei es als multifunktionales Disziplinarobjekt. So soll auch der 2012 Camden Bench getaufte Betonklotz mit einer geschickten monolithischen Form unerwünschtes Verhalten unterbinden, gleichermaßen für Sauberkeit und Sicherheit sorgen, Skateboarding wie Schlafen verhindern und überdies als Straßenblockade dienen (Fotos auf Seite 60).

Beim Blättern durch heutige Stadtmöbelkataloge scheint es um anonyme Einheitlichkeit in den Reihen von Pollern, Laternen und Blumenkübeln zu gehen. Besondere Verantwortung kommt damit nicht nur den Freiraumplanern, sondern ebenso den Verwaltungen und Stadtbauämtern zu, den Charakter historisch gewachsener Plätze und Straßenzüge nicht zugunsten einer vermeintlichen Robustheit zu verspielen. Es ist wichtig zu betonen, dass über alle Ereignisse, die zur „Disziplinierung des Stadtraums“ Anstoß gaben, hinaus die Frage bleibt: Was soll eigentlich geschützt werden?

