

„Vor allem aber verliert nicht den Wunsch zu laufen. Jeden Tag laufe ich mich selbst in einen Zustand des Wohlbefindens hinein und laufe jeder Krankheit davon. Ich habe mich selbst in meine besten Gedanken hineingelaufen und kenne keinen Gedanken, der so schwer ist, dass ich ihm nicht davonlaufen könnte.“

Søren Aabye Kierkegaard
Dänischer Philosoph
(1813–1855)



Inhalt

Vorwort Richard Rogers 9

Vorwort des Autors 10

1 Das menschliche Maß 13

Das menschliche Maß 14

Zuerst gestalten wir die Stadt – dann prägt sie uns 21

Die Stadt als Ort für Begegnungen 32

2 Sinneswahrnehmungen und Größenordnungen 47

Sinneswahrnehmungen und Größenordnungen 48

Sinneswahrnehmungen und Kommunikation 64

Das zerstörte menschliche Maß 72

3 Die lebendige, sichere, nachhaltige und gesunde Stadt 79

Die lebendige Stadt 80

Die sichere Stadt 110

Die nachhaltige Stadt 124

Die gesunde Stadt 131

4 Die Stadt auf Augenhöhe 139

Der Kampf um Qualität findet im Kleinen statt 140

Gute Städte für Fußgänger 141

Gute Städte zum Verweilen 157

Gute Städte als Orte der Begegnung 172

Selbstdarstellung, Spiel und Sport 183

Schöne Orte, angemessenes Maß 188

Gutes Wetter auf Augenhöhe 195

Schöne Städte, schöne Erlebnisse 204

Gute Städte für Radfahrer 211

5 Leben, Raum, Bauten – in dieser Reihenfolge 225

Das Brasília-Syndrom 226

Leben, Raum, Bauten – in dieser Reihenfolge 230

6 Wachsende Städte 247

Wie man eine Stadt plant 248

Das menschliche Maß – der universelle

Ausgangspunkt 263

7 Werkzeuge 267

Anhang 285

Anmerkungen 287

Bibliografie 291

Register 294

Bildnachweis 302

Vorwort **Richard Rogers**

Städte sind Orte, an denen Menschen sich zum Gedankenaustausch treffen, an denen sie kaufen und verkaufen oder sich entspannen und vergnügen. Der öffentliche Raum einer Stadt – ihre Straßen, Plätze, Parks und Grünanlagen – bildet Bühne und Katalysator für diese Aktivitäten. Jan Gehl, ein Meister der Gestaltung des urbanen öffentlichen Raums, liefert uns hier die Instrumente, die wir benötigen, um stadtplanerische Entwürfe für öffentliche Stadtfächen zu optimieren und dadurch die Lebensqualität in unseren Städten zu verbessern.

Die verdichtete Stadt mit gut vernetzten Verkehrswegen und -mitteln für den motorisierten Verkehr sowie für Radfahrer und Fußgänger ist die einzige umweltschonende, nachhaltig lebensfähige Form von Stadt. Um die Bevölkerungsdichte zu erhöhen und im gesamten Stadtgebiet Rad- und Fußwege zu schaffen, müssen die Stadtplaner allerdings mehr qualitätvolle, ansprechend gestaltete öffentliche Räume und Flächen nach menschlichem Maß und nach umweltfreundlichen, gesundheitsfördernden Aspekten sowie Kriterien der Sicherheit und urbanen Lebensqualität schaffen.

Städte lassen sich – wie Bücher – lesen, und Jan Gehl versteht eindeutig ihre Sprache. Straße, Gehweg, Platz und Park bilden die Grammatik einer Stadt, erwecken sie zum Leben und bieten Raum für verschiedene Aktivitäten – von ruhig und beschaulich bis lärmend und geschäftig. Eine humane Stadt mit sorgfältig gestalteten Straßen, Plätzen und Grünflächen bereitet Besuchern und Passanten ebenso viel Freude und Vergnügen wie denen, die jeden Tag dort leben, arbeiten und spielen.

Alle Stadtbewohner sollten nicht nur Anspruch auf sauberes Trinkwasser haben, sondern auch auf frei zugängliche öffentliche Räume. Allen sollte es möglich sein, aus ihren Fenstern mindestens einen Baum zu sehen, auf einer Bank auf einem Kinderspielplatz in der Nähe ihrer Wohnung zu sitzen oder innerhalb von zehn Minuten einen Park zu Fuß erreichen zu können. Gut geplante Wohnviertel inspirieren ihre Bewohner, während schlecht geplante Städte ihre Einwohner „verwildern“ lassen. Mit den Worten von Jan: „Zuerst gestalten wir die Städte, dann prägen diese uns.“

Kein anderer hat die Morphologie und Nutzung des öffentlichen Raums so eingehend untersucht wie Jan Gehl. Jeder Leser dieses Buches wird wertvolle Einblicke in sein erstaunlich einfühlsames und zugleich scharfsinniges Verständnis der Beziehungen zwischen öffentlichem Raum und Bürgern und deren unauflöslicher Vernetzung gewinnen.



London, Februar 2010
Richard Rogers
Baron Rogers of Riverside
Companion of Honour (CH), Knight Bachelor (Kt),
Mitglied des Royal Institute of British Architects (RIBA),
Mitglied der Chartered Society of Designers (CSD)

1960 schloss ich mein Architekturstudium ab und verfolge demnach seit 50 Jahren die Entwicklungen im Städtebau. In vielerlei Hinsicht waren diese interessant, zugleich jedoch auch verstörend: Die Art und Weise, in der Städte geplant und gestaltet werden, hat sich in diesem halben Jahrhundert radikal verändert. Bis in die 1960er Jahre hinein wurden Städte weltweit in erster Linie auf Basis jahrhundertelanger Erfahrung geplant. Dass und wie Stadträume nach menschlichem Maß gestaltet werden, war Teil dieser Erfahrung und eine Selbstverständlichkeit.

Im Zuge steigender Einwohnerzahlen wurde der Städtebau dann allerdings zunehmend professionellen Planern übertragen. Damit verbunden ersetzen Theorien und Ideologien nach und nach die Erfahrung als Grundlagen der Stadtentwicklung. Insbesondere die Architekturmoderne mit ihrer Vision der Stadt als Maschine, deren Einzelteile separiert speziellen Funktionen entsprach, gewann an Einfluss. Mit der Zeit kam eine neue Gruppe, die Verkehrsplaner, hinzu und brachte ihre Ideen und Theorien ein, um beste Bedingungen für den Autoverkehr zu schaffen – mit dem Ziel einer „autogerechten“ Stadt.

Weder Stadtplaner noch Verkehrsplaner setzten die Menschen, für die sie die Städte im Grunde bauten, auf ihre Agenda und wussten so jahrelang fast nichts über den Einfluss baulicher Strukturen auf menschliches Verhalten. Die negativen Auswirkungen dieser rein funktionalen Stadtplanung auf die Menschen und darauf, wie diese den Stadtraum nutzen, wurden erst viel später erkannt.

Insgesamt ist die Stadtplanung der letzten 50 Jahre als problematisch zu sehen. Es wurde nicht berücksichtigt, dass sich die Bedeutung des Stadtlebens von reiner Tradition hin zu einer grundlegenden wichtigen Funktion der Stadt wandelte, die den professionellen Stadtentwicklern in allen Aspekten gründlich durchdachte Lösungen abverlangt. Heute – viele Jahre später – wissen wir wesentlich mehr über den Zusammenhang zwischen gebauter Umwelt und menschlichem Verhalten und verfügen über umfangreiche Informationen zu möglichen und notwendigen stadtplanerischen Lösungen. Stadtverwaltungen und Bürger fordern inzwischen nachdrücklich menschenorientierte Stadtentwicklungen. Zahlreiche Städte überall auf der Welt haben sich inzwischen ernsthaft darum bemüht, den Traum der besseren, lebenswerteren Stadt für ihre Einwohner zu realisieren. Nach Jahren der Vernachlässigung zeigen inspirierende Projekte und visionäre Strategien neue Wege zur „menschengerechten“ Stadt auf.

Inzwischen wird allgemein akzeptiert, dass das Stadtleben und die Menschen im Stadtraum bei der Sanierung von Städten und der Planung von Neubauvierteln vorrangig berücksichtigt werden sollten. Man hat erkannt, was jahrelang missachtet wurde: dass die planerische Für- und Vorsorge für die Einwohner ein wichtiger Schritt zu

lebendigen, sicheren, nachhaltigen und gesunden Städten ist – im 21. Jahrhundert ein Ziel von entscheidender Bedeutung.

Ich freue mich, dass dieses Buch nun in einer deutschen Ausgabe vorliegt und hoffe, dass es auch im deutschen Sprachraum ein wenig dazu beitragen wird, dem Ziel menschenfreundlicherer Städte näher zu kommen. Die Veröffentlichung wurde durch die enge Zusammenarbeit hoch motivierter Mitarbeiter und Partner ermöglicht und es war für mich eine Freude und Inspiration, mit ihnen zu arbeiten. Mein herzlicher Dank gilt jedem einzelnen Mitglied dieses Teams, deren Einsatz diese Veröffentlichung ermöglicht hat.

Außerdem danke ich Gehl Architects dafür, dass sie Räume und vor allem Grafiken und Illustrationen zur Verfügung stellten, ebenso wie Freunden, Kollegen und Fotografen aus aller Welt, die uns ihre Aufnahmen überließen. Mein Dank gilt Solvejg Reigsted, Jon Pape und Klaus Bech Danielsen für ihre konstruktive Kritik zu Inhalten und für die redaktionelle Betreuung. Ein besonderer Dank geht an Tom Nielsen (Architekturfakultät der Universität Aarhus) für seine guten Ratschläge in allen Phasen der Vorbereitung dieser Publikation.

Lord Richard Rogers, London, danke ich wärmstens für sein Vorwort – eine wertvolle Einführung in mein Buch. Ebenso danke ich der Realdania-Stiftung, die das Buchprojekt anstieß und die Realisierung finanziell unterstützte.

Jan Gehl
Kopenhagen, im November 2014



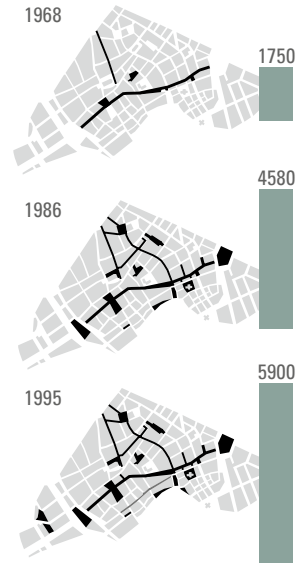
1 DAS MENSCH- LICHE MASS

Das menschliche Maß 14

*Zuerst gestalten wir die Stadt –
dann prägt sie uns 21*

Die Stadt als Ort für Begegnungen 32

Fußgängerzonen: Nutzer
(Durchschnittszahlen) im Sommer,
12–16 Uhr



1962 begann in Kopenhagen der Umbau von Straßen in autofreie Zonen. Studien zum Stadtraum und Stadtleben von 1968, 1986 und 1995 zeigen, dass sich am Ende der untersuchten Periode insgesamt viermal so viele Menschen über kürzere oder längere Zeit in den Fußgängerzonen aufhielten. Daraus folgt: Je mehr Raum für das Stadtleben bereitgestellt wird, desto lebendiger wird die Stadt.⁹

oben rechts: Die Straedet in Kopenhagen vor und nach dem Umbau zur autofreien Zone (1992)

rechts: Nyhavn, seit 1980 Fußgängerzone



Die zu diesem Zweck durchgeführten Umbauten in Kopenhagen, Dänemark sowie in Melbourne, Australien sind besonders interessant: Diese Städte haben die Bedingungen für Fußgänger und die Belebtheit ihrer Stadtzentren nicht nur systematisch verbessert, sondern diese Entwicklungen auch aufgezeichnet, sodass sie die baulichen Veränderungen und den Umgang der Bevölkerung mit den neu gestalteten Orten dokumentieren können.

Nach vielen Jahren, in denen Fußgängerflächen immer stärker beschnitten wurden, ergriff Kopenhagen Anfang der 1960er Jahre als erste europäische Stadt die Initiative und begann den Autoverkehr und Parkplätze in der Innenstadt zu reduzieren, um dem Stadtleben mehr Raum zu geben. Die historische Hauptstraße, die Strøget, wurde bereits 1962 zur Fußgängerzone umgestaltet. Es herrschte allgemeine



Seit die New Road in Brighton, England zur Fußgängerzone umgebaut wurde hat sich der Fußgängerverkehr um 62 Prozent erhöht und sechsmal mehr Menschen halten sich dort für längere Zeit auf. Die Abbildungen zeigen die Straße vor und nach dem Umbau im Jahr 2006.¹⁰



MELBOURNE: SCHÖNERE STRASSEN, MEHR PLÄTZE – MEHR STADTLIBEN

Skepsis: Würde so etwas so weit im Norden Europas Erfolg haben? Schon nach kurzer Zeit zeigte sich, dass die Bewohner die neue Fußgängerzone schneller und in größerer Zahl akzeptierten und nutzten als zuvor angenommen. Allein im ersten Jahr wurden dort 35 Prozent mehr Fußgänger gezählt als vorher; es war bequemer, dort zu Fuß einzukaufen und es gab mehr Platz. Seitdem sind weitere Straßen in autofreie Zonen umgewandelt worden und einstige Parkplätze zu Orten, an denen sich das öffentliche Leben abspielt. Von 1962 bis 2005 stieg die Quadratmeterzahl autofreier Zonen in Kopenhagen von rund 15.000 auf über 100.000 Quadratmeter.¹¹

In der gesamten Zeit begleiteten Forscher der Architekturfakultät der Royal Danish Academy of Fine Arts die Entwicklung des Stadtlebens in den betroffenen Bereichen. Ihre 1968, 1986, 1995 und 2005 durchgeführten, ausführlichen Studien dokumentieren signifikante Veränderungen im Nutzungsverhalten der Bevölkerung. Die zahlreichen „Einladungen“ zum Gehen, Sitzen und Stehen werden von immer mehr Menschen angenommen, die in die Stadt kommen und dort verweilen.¹²

Dieses Innenstadtmodell wird nun auch in Außenbezirken umgesetzt, wo in den letzten Jahren viele einst vom Verkehr dominierte Straßen und Plätze in menschenfreundliche Aufenthaltsorte umgestaltet worden sind. Kopenhagen hat unmissverständlich gezeigt, dass „bauliche Einladungen“ die Präsenz von Fußgängern erhöhen und die Stadt beleben.

1980 bildete Melbournes Innenstadt ein willkürliches Sammelsurium von Bürogebäuden und Hochhäusern: leblos und nutzlos. Der Volksmund taufte sie *Doughnut* – aufgrund der leeren Mitte. 1985 wurde ein umfassendes Stadterneuerungsprogramm aufgelegt, mit dem Ziel, die Innenstadt zu einem lebendigen Anziehungspunkt für



„DER MENSCH IST DES
MENSCHEN GRÖSSTE FREUDE“

GRÖSSTE ATTRAKTION DER
STADT: DIE MENSCHEN

Überall auf der Welt setzen sich
Menschen in Straßencafés – vor
allem, um das Stadtleben und die
Menschen zu beobachten. Hier in
Straßburg im Elsass

Der Ausspruch „Der Mensch ist des Menschen größte Freude“ stammt aus dem *Hávamál*, der über 1000 Jahre alten isländischen eddischen Vers- und Liedersammlung, die das Interesse und die Vorliebe von uns Menschen für unsere Mitmenschen treffend beschreibt. Nichts ist für uns wichtiger oder fesselnder.²¹

Schon Säuglinge strengen sich an, soviel wie möglich zu sehen und krabbeln später überall in der Wohnung herum, um ja nichts zu verpassen. Sobald sie laufen können, tragen sie ihre Spielsachen ins Wohnzimmer oder in die Küche – Räume, in denen „etwas los ist“. Draußen spielen Kinder nicht nur auf Spielplätzen oder in autofreien Zonen, sondern auch auf Straßen, Parkplätzen oder vor Eingangstüren – überall dort, wo auch Erwachsene sind. Jugendliche zieht es zu Plätzen oder Straßenecken, wo sie etwas Aufregendes beobachten oder erleben können.

Mädchen schauen Jungen nach – und umgekehrt. Das bleibt das ganze Leben so. Ältere Menschen beobachten aus Fenstern, von Balkonen und Bänken aus, was in der Nachbarschaft passiert. Unser Leben lang haben wir das Bedürfnis, möglichst viel über unsere Mitmenschen und das Geschehen um uns herum zu erfahren. Wo immer sich Menschen aufhalten, sammeln sie Informationen, und daher umso mehr in einer Stadt.

Studien aus Städten in aller Welt betonen, dass erst Belebtheit und vielfältiges Treiben im öffentlichen Raum eine Stadt attraktiv machen. Menschen kommen dort zusammen, wo „etwas los ist“ und suchen instinktiv die Gegenwart anderer Menschen.

Vor die Wahl gestellt, eine menschenleere oder eine belebte Straße entlang zu gehen, würden die Meisten sicher die belebte Straße



Sinneswahrnehmungen und Größenordnungen

MENSCHLICHES WESEN, AUF
HORIZONTAL EBENER FLÄCHE
LINEAR NACH VORN LAUFEND,
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:
FÜNF KM/H

Die Planung einer menschenfreundlichen Stadt beginnt bei den Ausgangspunkten *Mobilität/Bewegungsströme* und *Sinneswahrnehmungen* der Menschen, weil diese die natürliche, biologisch-physiologische Basis für alle Formen menschlichen Verhaltens und menschlicher Kommunikation in der Stadt bilden.

Die zu Fuß gehenden Städter unserer Zeit repräsentieren den Endpunkt einer Evolution über Millionen von Jahren. Der menschliche Körperbau ist entwicklungsgeschichtlich für das langsame Gehen gemacht und linear nach vorn ausgerichtet. Wir gehen mit Leichtigkeit langsamen oder schnellen Schrittes geradeaus, aber nicht so leicht seitwärts oder rückwärts. Auch unsere Sinne ermöglichen uns eine mehr oder weniger langsame, aber mühelose Vorwärtsbewegung auf weitgehend ebenen Flächen.

Unsere Augen, Ohren und Nasen sind nach vorn ausgerichtet und lassen uns so Gefahren oder Möglichkeiten auf dem vor uns liegenden Weg erfassen. Die stäbchen- und zapfenförmigen Fotorezeptoren der Netzhaut sind entsprechend unserem horizontalen, erdgebundenen Wahrnehmungshorizont angeordnet.

Nach vorn linear fokussiert ist unsere Sicht am klarsten, die periphere Sicht nach oben, unten, links und rechts vervollständigt unser Blickfeld nur verschwommen. Auch unsere Arme zeigen nach vorn, sodass wir Dinge greifen oder Zweige auf unserem Weg beiseite schieben können. Kurz, der Homo sapiens ist ein linear, frontal und horizontal orientiertes, aufrecht stehendes und gehendes Lebewesen. Wege, Straßen und Boulevards sind daher speziell nach Maß des menschlichen Bewegungsapparats gestaltete Verkehrsflächen für die Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Auto.

Einer der denkwürdigsten Momente in unserem Leben ist der Tag, an dem wir als Baby die ersten Schritte tun. Erst dann fängt das Leben richtig an. Dies sind die eigentlichen Kunden der Stadtplanung: die Fußgänger mit all ihren Fähigkeiten und Grenzen. Die städtebauliche Planung nach menschlichem Maß schafft daher attraktive öffentliche Stadträume für Menschen, die zu Fuß gehen, und berücksichtigt deren vom Körper diktierte Bedürfnisse und Möglichkeiten.

DISTANZ UND WAHRNEHMUNG

Die Bücher *The Silent Language* (1959) und *The Hidden Dimension* (1966, deutsch: *Die Sprache des Raumes*, 1976) des amerikanischen Anthropologen Edward T. Hall geben einen ausgezeichneten Überblick über die Entwicklungsgeschichte der Menschheit und eine Einführung



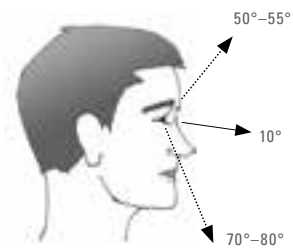
Die Kundin: menschliches Wesen, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h auf horizontal ebener Fläche linear nach vorn laufend (Laura, ein Jahr alt)



Die sinnlich erfahrbaren Grundelemente jeder Stadtarchitektur sind der Bewegungsraum und der Erlebnisraum. Die Straße reflektiert das lineare Bewegungsmuster von Füßen, der Platz den Raum, den das Auge erfassen kann.
oben: Eine Straße in Stone Town auf Sansibar
Mitte: Ein Platz in Ascoli Piceno, Italien



Die alten Häuser um das Hafenbecken von Portofino, Italien, wirken ein bisschen wie ein Ecksofa mit hoher Rückenlehne, auf dem man sich entspannen kann. Sie bilden einen urbanen architektonischen Erlebnisraum nach menschlichem Maß.



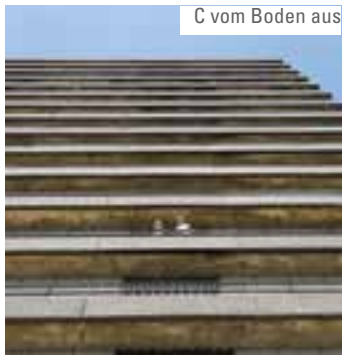
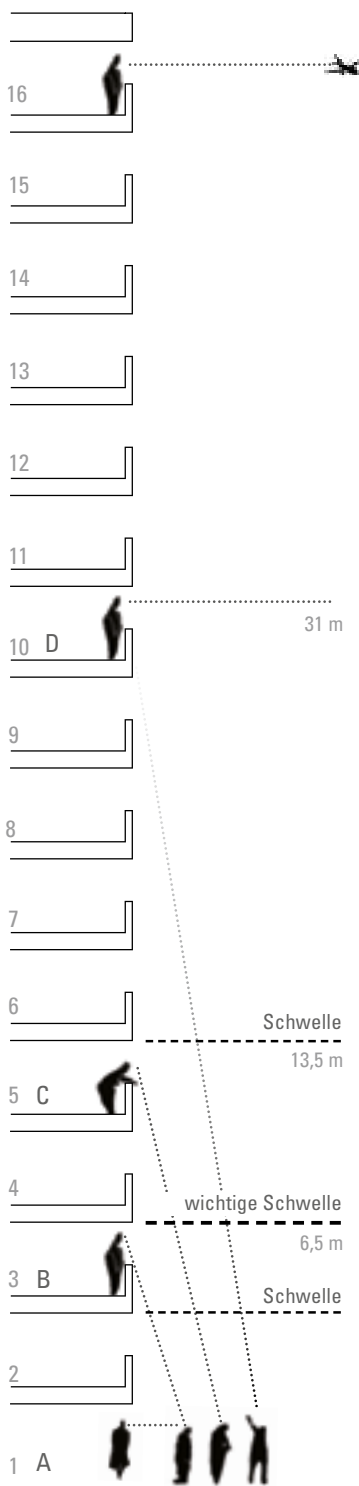
Unser Sehvermögen hat sich so entwickelt, dass wir auf horizontaler Ebene sicher laufen können. Wir sehen nicht viel von dem, was sich über uns befindet und nur wenig, wenn wir nach unten schauen, um Hindernisse auf unserem Weg zu entdecken. Typischerweise neigen wir unseren Kopf beim Gehen um zehn Grad.⁵

Niedrige Bauten entsprechen dem Fassungsvermögen unserer Sinne, Hochhäuser dagegen überfordern sie – wie etwa das Turning-Torso-Hochhaus in Malmö, Schweden, das die Bo01-Siedlung überragt.

Die Anordnung der Waren vor diesem Obst- und Gemüseladen ist ganz auf Nabsicht und Augenhöhe potenzieller Kunden ausgerichtet.



rechte Seite: Nur von den ersten fünf Obergeschossen eines Hochhauses ist ein Kontakt zum Boden möglich. Oberhalb des fünften Geschosses reduzieren sich die Kontaktmöglichkeiten stetig; schließlich sieht man nur noch das Stadtpanorama, Wolken und Flugzeuge.



Sinneswahrnehmungen und Kommunikation

GROSSE DISTANZ – VIELFÄLTIGE EINDRÜCKE; KURZE DISTANZ – STARKER EINDRUCK

Wir sammeln eine Vielzahl von Informationen über große Entfernungen und nur wenige, dafür aber intensive und emotional bedeutsame Sinneseindrücke aus der Nähe. Letztere (Riechen sowie Berühren bzw. Spüren von Oberflächentexturen und deren Temperaturen) haben eines gemeinsam: Sie stehen in unmittelbarer Verbindung zu unseren Emotionen.

In der zwischenmenschlichen Kommunikation ändern sich die Verhaltensweisen der beteiligten Personen auf Distanzen von zehn bis 100 Metern nur gering, dagegen ganz erheblich, je näher sich die Menschen kommen. Herzliche Begrüßungen, Umarmungen und intensive persönliche Gespräche finden nur bei nächster Nähe statt.⁹

VIER KONTAKTDISTANZEN

Verschiedene Formen der Kommunikation entsprechen verschiedenen Entfernungen zwischen den Kommunikanten und variieren je nach Anlass und Charakter des Kontakts. Studien zu diesem Thema unterscheiden vier wichtige „Kontaktdistanzen“ oder „Kontaktschwellen“, die sich – wie Edward T. Hall in *Die Sprache des Raumes* beschreibt – vor allem nach Lautstärken definieren lassen.¹⁰

Intime Distanz ist jener Abstand, bei dem Gefühle vermittelt und ausgetauscht werden: Liebe, Zärtlichkeit, tröstende Worte, aber auch Ärger und Wut. Hier kommen unser Geruchs- und Tastsinne zum Einsatz, die am stärksten mit unseren Emotionen gekoppelt sind. Bei diesem Abstand (von null bis 45 Zentimeter) umarmen und berühren wir einander und haben engsten, gefühlvollen Kontakt.

Die persönliche Distanz (45 bis 120 Zentimeter) ist engen Freunden und geliebten Familienmitgliedern vorbehalten. In dieser Nähe – etwa wenn die Familie nah beieinander am Mittagstisch sitzt – spricht man miteinander über wichtige Themen und Probleme.

Bei einer *sozialen Distanz* (1,30 bis 3,75 Meter) tauschen sich Mitglieder einer sozialen Gruppe über die Arbeit, den Urlaub, gemeinsam erlebte alte Zeiten und andere gewöhnliche Informationen aus. Diese Kontaktdistanz findet sich etwa bei Gästen, die um eine Kaffeetafel sitzen.

Bei eher formellen Situationen oder einseitigen Gesprächen ist die *öffentliche Distanz* vorherrschend (über 3,75 Meter). Sie findet sich beispielsweise zwischen Darsteller und Publikum, Lehrer und Schülern, Pfarrer und Gemeinde, Straßenkünstler und Zuschauern.



Wenn Passanten Straßenkünstlern aus einer angenehmen öffentlichen Distanz zuschauen möchten, bilden sie oft eine annähernd kreisförmige Arena für den Künstler in der Mitte. (Centre Pompidou in Paris)

0–45 cm: intime Distanz



45–120 cm: persönliche Distanz



1,2–3,7 m: soziale Distanz



über 3,7 m: öffentliche Distanz



Nichts passiert, weil nichts passiert,
weil nichts passiert ... (Hafenviertel
Tuborg, Kopenhagen)



LEBEN IN DER STADT –
EIN PROZESS MIT
SELBSTVERSTÄRKER

Überfüllte Bürgersteige, auf denen sich die Menschenmassen vorwärts schieben, sind keine Indikatoren für ein gutes Stadtleben. In der Debatte um die lebendige Stadt geht es zwar auch um quantitative Aspekte, das heißt um das sinnvolle Minimum an Beteiligten, aber vor allem darum, vielfältige städtebauliche Angebote zu schaffen.

Lebendige Städte müssen gut gestaltete öffentliche Räume umfassen, die zu vielfältiger, häufiger und längerer Nutzung einladen. Die Planung solcher Räume sollte davon ausgehen, dass die Entwicklung des Stadtlebens ein Prozess mit Selbstverstärker ist.

In Skandinavien sagt man oft: „Menschen gehen dorthin, wo andere Menschen sind.“ Menschen fühlen sich hingezogen zu buntem Treiben und zu Orten, die von anderen Menschen belebt werden. Wenn beispielsweise Kinder vom Fenster aus andere Kinder beim Spielen sehen, laufen sie aus dem Haus, um mitzuspielen.

Städtisches Leben ist ein Prozess mit Selbstverstärker. Etwas passiert, weil etwas passiert, weil etwas passiert ... Wenn zwei Kinder zu spielen beginnen, kommen bald mehr Kinder dazu, um mitzuspielen. Entsprechende Schneeballsysteme gibt es bei Aktivitäten von Erwachsenen. Menschen gehen dorthin, wo andere Menschen sind.



EINS PLUS EINS MACHT DREI –
MINDESTENS

Gemeinsam mit guten Gewohnheiten und täglichen Verrichtungen sind gute Räume und eine kritische Masse die Voraussetzung für Prozesse, die kleine Schritte hin zur lebendigen Stadt fördern. Wenn diese Prozesse erst einmal in Gang gesetzt sind, entsteht eine positive Spirale, in der eins plus eins schon bald drei und mehr ergeben kann. Etwas passiert, weil etwas passiert, weil etwas passiert ...

Das Gegenteil erleben wir an vielen schlecht gestalteten, weitläufigen und zugigen, fast menschenleeren Gegenden mit wenigen Kindern in der Nachbarschaft. In einem solchen Umfeld gehen die Bewohner kaum ins Freie, da positive Entwicklungen dort nicht „Fuß fassen“ konnten. Nichts passiert, weil nichts passiert, weil nichts passiert ...



MENSCHEN UND GESCHEHEN
VERSAMMELN ODER
ZERSTREUEN

Die öffentlichen Flächen zahlreicher weitläufiger moderner Stadtviertel werden natürlich auch von weniger Menschen bevölkert und belebt. Das Potenzial des Stadtlebens als ein sich selbst verstärkender Prozess unterstreicht, wie wichtig eine Stadtplanung ist, die verdichtete neue Quartiere schafft und sie mit Leben füllt.

Die Planung von Veranstaltungen und Festen hat uns gelehrt, dass wir Aktivitäten bündeln müssen, um gute Prozesse anzustoßen. Wenn wir eine begrenzte Anzahl von Gästen erwarten, müssen wir sie in wenigen nebeneinander liegenden Räumen „konzentrieren“. Ein etwas dichteres Gedränge ist meist auch kein Problem – im Gegenteil. Wenn wir dieselbe Veranstaltung aber in vielen großen Räumen und vielleicht sogar auf mehrere Etagen verteilt durchführen, wird sie für die Besucher ganz sicher kein unvergessliches Erlebnis sein.





sich unterhalten



hinein- und hinausgehen



an Wänden entlanglaufen



entlang Erdgeschossfassaden stehen



Pause machen



in Eingangstüren stehen



Einkaufen gehen



Schlange stehen



in Schaufenster schauen



auf Fensterbänken sitzen



auf Stufen sitzen



hinein- und hinausschauen

ÜBERGANGSZONEN ALS ERLEBNISRÄUME

GUTER RHYTHMUS – SCHÖNE DETAILS

GEWÜNSCHT: SCHMALE GEBÄUDE, VIELE EINGÄNGE...

schirme aufgespannt werden, bilden diese Randbereiche noch angenehmere Aufenthaltsorte.

Als Fußgänger nehmen wir Erdgeschossfassaden intensiv wahr, während die oberen Geschosse erst einmal außerhalb unseres Blickfelds liegen, ebenso wie die Bauten auf der anderen Straßenseite. Diese sehen wir allesamt aus sehr viel größerer Entfernung und daher undeutlicher, ohne Details zu erfassen.

Beim Passieren der Erdgeschosse genießen wir dagegen auf Augenhöhe den Anblick abwechslungsreich gestalteter Fassaden und verlockend dekorierten Schaufenster, den Rhythmus der Fassadendetails, die Materialien und Farben und beobachten die Menschen in oder vor den Gebäuden. All das trägt dazu bei, dass der Gang durch die Stadt zum interessanten Erlebnis wird. Dies sind gute Gründe, sich als Stadtplaner mit der Gestaltung attraktiver Erdgeschosszonen und -fassaden entlang viel frequentierter Fußgängerstrecken zu befassen. Im Hinblick auf visuelle und emotional berührende Erlebnisse sind andere städtebauliche Elemente weitaus weniger wichtig.

Beim Gang durch die Stadt hat man genug Zeit, um die Erdgeschosszonen und das Geschehen auf angrenzenden Straßen und Plätzen mitsamt der Fülle an Details und Informationen wahrzunehmen und zu verarbeiten. Das Stadterlebnis wird interessanter und sinnvoller, die Zeit vergeht schneller und Entfernungen erscheinen kürzer. Dort aber, wo interessante Übergangszonen fehlen und die Erdgeschosse abweisend und monoton sind, werden die Wege vom Gefühl her länger und das Gehen wird unter Umständen so ermüdend, dass manch einer fast nur noch mit dem Auto fährt.

Physiologische Studien mit Probanden in kahlen Räumen ohne Stimulationen haben gezeigt, dass unsere Sinnesorgane alle vier bis fünf Sekunden Anreize benötigen, um – wie es scheint – einen verträglichen Ausgleich zwischen Reizlosigkeit und Reizüberflutung herzustellen.⁹ Interessanterweise sind Geschäfte und Verkaufsstände in belebten Einkaufsstrassen fast überall auf der Welt fünf bis sechs Meter breit, was 15 bis 20 Ladenfronten auf 100 Metern entspricht. Bei einer normalen Schrittgeschwindigkeit von rund 80 Sekunden pro 100 Meter bedeutet dieser Fassadenrhythmus, dass man etwa alle fünf Sekunden etwas Neues zu sehen bekommt.

Die Anwendung des Prinzips zahlreicher schmaler Ladenfronten und vieler Ein- und Ausgänge bietet Käufern und Verkäufern die besten Chancen, miteinander ins Geschäft zu kommen. Diese Grenzbereiche zwischen Innen- und Außenraum – zwischen privatwirtschaftlichem und öffentlichem Stadtraum – bieten Platz für Auslagen mit verlocken-



oben, von links nach rechts: Sanfte Übergänge in älteren Stadtteilen von Tokio, Sydney und Montreal



Mitte: Sanfte Übergänge im French Quarter von New Orleans, Louisiana



unten: Sanfte Übergänge in neuen Stadtvierteln von Bogotá, Kolumbien und Kapstadt, Südafrika



rechte Seite: Straßenleben vor Häusern und kleinen Vorgärten in Jakarta, Indonesien



EIN QUADRATMETER VOR DEM HAUS ODER ZEHN QUADRATMETER AN DER STRASSENECKE?

Alle zitierten Studien belegen, dass weiche und fließende Übergangszonen oder Randbereiche als wertvolle, zur Belebung der Stadt einladende Elemente der Stadtarchitektur fungieren. Je unkomplizierter oder direkter der Zugang und je einladender diese Bereiche sind, desto mehr Leben wird in ihnen stattfinden. Fast überall bringt ein Quadratmeter vor dem Haus mehr Nutzen – und wird auch intensiver genutzt – als zehn Quadratmeter an der nächsten Straßenecke.

GEWÜNSCHT: LEBENDIGE STÄDTE MIT SANFTEN ÜBERGÄNGEN

Kein anderes Element hat größeren Einfluss auf die Lebendigkeit und Attraktivität einer Stadt als aktive und fließende Übergangszonen zwischen privatem und öffentlichem Raum. Wenn der Rhythmus einer Straßenbebauung mit schmalen, jeweils mit vielen Fenstern und Türen ausgestatteten Gebäuden abwechslungsreiche Stadterlebnisse auf Augenhöhe ermöglicht, wird das Stadtleben bereichert und belebt: verschiedene Aktivitäten ergänzen sich und regen zu weiteren an, der Gang durch die Stadt wird sicherer und Entfernungen erscheinen kürzer.

In seinem Buch *A Pattern Language* (1977, deutsch: *Eine Muster-Sprache. Städte, Gebäude, Konstruktion* 1995) bringt Christopher Alexander die Bedeutung von baulichen Einfassungen und Begrenzungen wie folgt auf den Punkt: „Wenn der Rand nicht funktioniert, wird der Raum nie lebendig.“²¹ So einfach ist das – fast.

von Fußgänger- und Kfz-Verkehr eine Reihe von Optionen entwickelt, die einerseits neue Chancen bieten, andererseits aber auch mehr Probleme schaffen.

Einem Fußgänger in Venedig kann man verzeihen, wenn er denkt, dass etliche der neueren Verkehrslösungen gegenüber der Vision einer Stadt, die wirklich für die Menschen gebaut wurde, doch erhebliche Kompromisse darstellen. Anders gesagt: In Venedig ahnt man, warum es heißt, dass „es nur eine Sache gibt, die besser ist als langsame Autos – nämlich gar keine Autos“.

Man muss aber auch pragmatisch und flexibel sein. Es gibt viele gute neue Kompromisslösungen, die aber je nach Situation und Auftrag sorgfältig begutachtet, gewählt und umgesetzt werden müssen.

Gefahrlosigkeit und Geborgenheit

Gleich auf den ersten Seiten ihres Buches *The Death and Life of American Cities* befasst sich Jane Jacobs mit der Sicherheit auf den Straßen. Sie beschreibt die kriminalitätsverhindernde Wirkung belebter Straßen, gemischt genutzter Gebäude und der Pflege von Gemeinschaftsflächen durch Anwohner.²³ Ihre Formulierungen *street watchers* und *eyes on the street* haben im englischen Sprachraum längst Eingang in die städtebauliche Terminologie gefunden.

Der risikolose Gang durch den Stadtraum ist eine Voraussetzung für die Schaffung einladender, gut funktionierender Städte für die Menschen. Die von den Einwohnern tatsächlich erlebte und gefühlte Sicherheit ist für eine lebendige Stadt unverzichtbar.

Die Sicherheitsdebatte hat eine allgemeine und eine spezielle, am Detail orientierte Dimension. Erstere bewahrt und unterstützt die Vision einer offenen Gesellschaft, in der Angehörige aller sozio-ökonomischen Gruppen sich im urbanen Gemeinschaftsraum bewegen und ihren täglichen Verrichtungen nachgehen können. In dieser Dimension lässt sich Sicherheit durch sorgfältige gestalterische Maßnahmen der zahlreichen Elemente herstellen, die zusammen das Stadtgefüge bilden.

Der idealistischen Vision sicherer, offener Städte steht die gesellschaftliche Realität vieler städtischer Ballungsgebiete und sozialer Brennpunkte gegenüber. Soziale und ökonomische Ungleichheit bildet den Hintergrund für hohe Kriminalitätsraten und private oder halbprivate Bemühungen, den eigenen Besitz und das Privatleben zu schützen. Häuser werden mit Stacheldrahtzäunen und Eisenstäben gesichert, Sicherheitsdienste patrouillieren durch Wohnviertel, Wachposten stehen vor Läden und Banken, vor großen Häusern in Villenvierteln drohen Schilder mit bewaffneter Abwehr, geschlossene und bewachte Wohnanlagen gibt

SICHERE STADT – OFFENE
STADT

SICHERHEIT UND
GESELLSCHAFT



Die Fülle von Gittern, Zäunen, Warnschildern und Überwachungskameras zeigt an, dass sich in vielen Großstädten der Welt Unsicherheit und Angst breit gemacht haben.

oben rechts: Wohnblock in Peking



rechts: Blick in die Straße eines Wohnviertels in Lima, Peru, das mit Zäunen und Toren zu einer geschlossenen Wohnanlage (*gated community*) umgewandelt wurde.

ist Voraussetzung für das Vorhandensein einer ausreichenden Anzahl von Wohneinheiten und Arbeitsplätzen in einer für Fußgänger und Radfahrer „vertretbaren“ Entfernung zu den Haltestellen. Kompakte TOD-Städte mit kurzen Distanzen und gut gestalteten öffentlichen Räumen bieten zahlreiche weitere umweltfreundliche Vorteile, zum Beispiel kurze Lieferstrecken und geringen Flächenverbrauch. Bevor das Automobil den Stadtraum eroberte, waren alle Städte gut funktionierende TOD-Städte. Auch hier ist Venedig wieder ein klassisches Beispiel. Der öffentliche Nahverkehr findet per Fähren statt, die viele Wasserstraßen befahren und häufig halten und so ein dichtes Verkehrsnetz bedienen. Kein Haus ist mehr als 200 bis 300 Meter vom nächsten Haltepunkt entfernt und der Gang durch schöne Straßen ist ein wichtiger Teil der gesamten zurückzulegenden Strecke.

STADTRAUM UND SOZIALE NACHHALTIGKEIT

Soziale Nachhaltigkeit ist ein umfassendes und anspruchsvolles Konzept. Zum Teil besteht die Herausforderung darin, den verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen den gleichen Zugang zum öffentlichen Raum und zur Mobilität in der Stadt zu bieten. Diese paritätische Eigenschaft einer Stadt entsteht dann, wenn die Bürger ihre Zielorte ebenso leicht zu Fuß, mit dem Rad und öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen können wie mit dem Auto. Auch Menschen ohne Auto müssen Zugang zu den Angeboten in der Stadt bekommen und die Möglichkeit haben, ihren Alltag ohne Einschränkungen wie etwa durch zu selten fahrende Stadtbusse oder fehlende Straßenbahnen zu bewältigen. Das Prinzip der sozialen Nachhaltigkeit besitzt eine wichtige demokratische Dimension, da es für alle den gleichen Zugang zum öffentlichen Raum fordert und so auch den potenziellen Kontakt unter den Bürgern fördert. Das setzt natürlich voraus, dass die Stadt solche leicht zugänglichen, attraktiven Orte besitzt, die sich als Treffpunkte für organisierte, aber auch informelle Zusammenkünfte eignen.

GRUNDBEDÜRFNISSE UND SOZIALE NACHHALTIGKEIT

Natürlich herrschen in reichen und armen Städten unterschiedliche Bedürfnisse und Chancen. Es ist wichtig, dass hochentwickelte Länder sich stärker auf den Ausbau sozialer Nachhaltigkeit konzentrieren, da erst sie eine Stadt schafft, die für alle Bewohner attraktiv ist und gut funktioniert.

In urbanen Gesellschaften mit einer mehrheitlich armen oder geringverdienenden Bevölkerung ist das Problem akuter, weil die Kluft zwischen Arm und Reich tiefer ist und soziale Randgruppen kaum Chancen haben, am Stadtleben teilzunehmen. Wenn Stadtregierungen dieses Problem lösen sollen, müssen sie andere Prioritäten setzen, neue Wege beschreiten, zukunftsweisende Planungsrichtlinien erarbeiten und – wie in Bogotá um das Jahr 2000 erfolgt – durchsetzungsstark und überzeugend die Führung übernehmen.



Der Kampf um Qualität findet im Kleinen statt

DIE STADT AUF AUGENHÖHE –
WICHTIGSTER MASSSTAB DER
STADTPLANUNG

In vielen Städten, insbesondere denen in Entwicklungsländern, ist es für die meisten Einwohner eine Notwendigkeit, zu Fuß zu gehen. In anderen Weltgegenden hängt die Zahl der Menschen, die zu Fuß in der Stadt unterwegs sind, direkt von der Art und Anzahl der baulichen Einladungen ab.

Die Qualität einer Stadt ist wichtig – unabhängig davon, ob die Menschen freiwillig zu Fuß laufen oder weil sie es müssen. Gute Stadtqualität auf Augenhöhe sollte als Grundrecht des Menschen gelten.

Im kleinen Maßstab, das heißt in einer im Fünfkilometertakt gerasterten Stadtlandschaft, erleben die Menschen eine Stadt von Nahem. Hier haben Fußgänger Zeit, gut gestaltete öffentliche Räume zu genießen – oder aber zu vermissen.

Ungeachtet der Art der Planungskonzepte und wirtschaftlichen Bedingungen sollte die rücksichtsvolle Behandlung der menschlichen Dimension in jeder Stadt und jedem städtischen Ballungsraum eine universelle Voraussetzung sein.

GEHEN, STEHEN, SITZEN,
REDEN, ZUHÖREN – GUTE
AUSGANGSPUNKTE

Das folgende Kapitel gibt einen Überblick über die der menschenfreundlichen Stadtplanung zugrundeliegenden Prinzipien. Der Ausgangspunkt ist einfach: universell menschliche Aktivitäten. Jede Stadt sollte ihren Bewohnern gute Orte bieten, an denen sie gehen, stehen, sitzen, schauen, reden und zuhören können.

Wo elementare Aktivitäten auf Basis der Leistungsfähigkeit menschlicher Sinnesorgane und des Bewegungsapparats unter guten Bedingungen stattfinden können, werden diese und weitere Aktivitäten sich auch auf verschiedenste Weise in allen möglichen Zusammenhängen entfalten. Von allen Gestaltungsmitteln, die dem Stadtplaner zur Verfügung stehen, ist die Beachtung der dem Menschen angemessenen Kleinmaßstäblichkeit das wichtigste.

Wenn das Wohnzimmer nicht auf die täglichen Bedürfnisse des Bewohners zugeschnitten ist, wird selbst eine gut geplante Stadt oder Wohnsiedlung kein großer Trost für ihn sein. Die Qualität der individuellen Behausung und des öffentlichen Raums können aber sehr wohl die Lebensqualität steigern, auch wenn Defizite in anderen Bereichen vorherrschen.

Die Berücksichtigung der menschlichen Sinneswahrnehmungen bei jedem städtischen Bauvorhaben entscheidet darüber, ob die Menschen in dem Gebäude oder Viertel zu Fuß gehen, sich hinsetzen und miteinander reden. Der Kampf um Qualität findet im Kleinen statt.

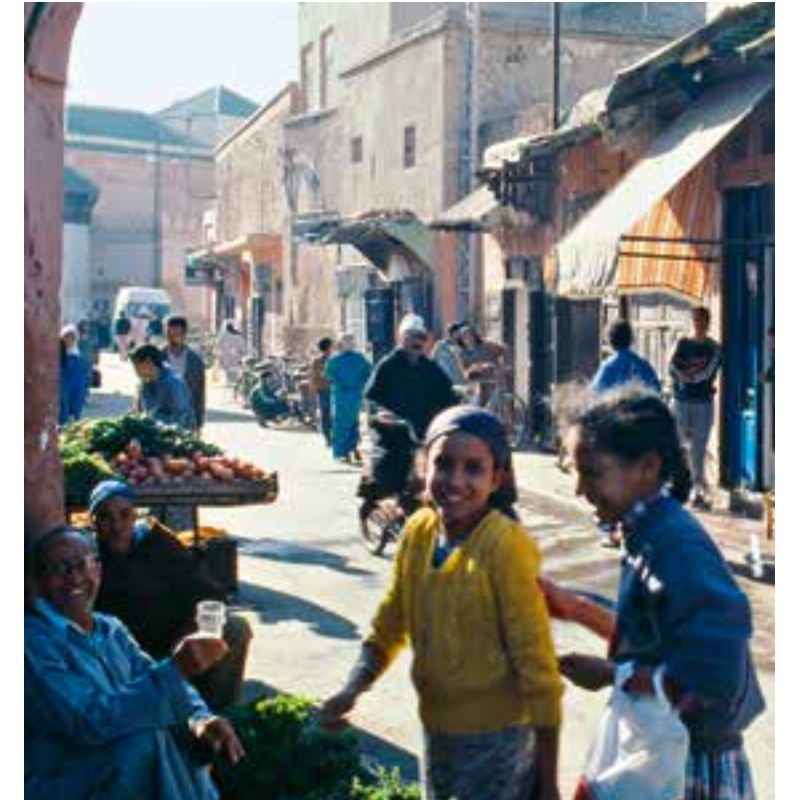
Gute Städte für Fußgänger

DAS LEBEN VOLLZIEHT SICH
GEHEND

Es ist ein wichtiger Augenblick, wenn ein Kind mit etwa einem Jahr den ersten wackeligen Schritt alleine tut. Seine Augenhöhe hebt sich dabei von den 30 Zentimetern eines Krabbelkinds auf um die 70 oder 80 Zentimeter an. Der kleine Läufer kann nun viel mehr sehen und kommt mit etwas Übung auch schneller voran. Von nun an vollzieht sich alles in seiner Welt – Blickfeld, Perspektive, Überblick, Tempo, Flexibilität und Möglichkeiten – auf einer höheren, schnelleren Ebene und wichtige Momente seines Lebens wird er von nun an stehend, gehend oder laufend erleben.

Gehen ist grundsätzlich eine lineare Vorwärtsbewegung, mit der man von Ort zu Ort gelangt, gleichzeitig aber auch noch viel mehr. Als Fußgänger kann man mühelos stehen bleiben, um die Richtung zu ändern, hin- und hergehen, sein Tempo steigern oder verlangsamen oder aber sich hinsetzen, rennen, tanzen, klettern oder sich hinlegen.

Das Leben spielt sich gehend und stehend ab: in Lucca, Italien, Amman, Jordanien, Marrakesch, Marokko und anderswo.





Sitzgelegenheiten im Stadtgebiet können Gespräche fördern oder verhindern. Zusammenstellungen von Bänken oder Stühlen bieten beliebig viele Möglichkeiten.



GESPRÄCHSFÖRDERNDE
SITZLANDSCHAFTEN

doppelt so laut empfunden wird. Anders gesagt: Das menschliche Ohr registriert 68 Dezibel als doppelt so laut wie 60 Dezibel, und 76 Dezibel als viermal so laut wie 60 Dezibel.¹⁵

Die Architekturfakultät der Royal Danish Academy of Fine Arts führte in Burano, einer kleinen autofreien Enklave in der Lagune von Venedig und in einer verkehrsreichen Straße in Kopenhagen Untersuchungen durch, die eine Wechselwirkung zwischen menschlicher Kommunikation und Lärmpegel in Fußgängerzonen und Autostraßen nachwiesen.¹⁶ In Burano betrug der Lärmpegel in der Hauptstraße im Durchschnitt 63 Dezibel und in den Nebenstraßen 52 Dezibel. Der Hintergrundgeräuschpegel in der Hauptstraße war also etwa doppelt so laut wie in den Seitenstraßen. In beiden blieb der Lärmpegel jedoch relativ konstant.

Beide Lärmpegel ermöglichen noch relativ ungestörte Gespräche in normaler Sprechlautstärke, sogar auf einige Entfernung hin, etwa über einen schmalen Kanal hinweg oder zwischen einer Person auf der Gasse und einer anderen, die sich aus einem Fenster im Obergeschoss lehnt.

In der verkehrsreichen Straße in Kopenhagen betrug der Lärmpegel 72 Dezibel bei normalem Verkehrsaufkommen, wobei er stark variierte und bei der Durchfahrt von Bussen und großen Lastwagen auf bis zu 84 Dezibel anstieg. 72 Dezibel entspricht einem Lärmpegel, der drei- bis viermal so hoch ist wie Hintergrundgeräusche in Fußgängerzonen. Dabei sind kaum noch Gespräche möglich. Meistens kommt es nur zu kurzen Wortwechseln und auch nur dann, wenn gerade keine lauten Fahrzeuge die Straße passieren.

Werte von 60 bis 65 Dezibel werden in vielen autofreien Zonen gemessen, die durch menschliche Aktivitäten belebt werden. Dieser Hintergrundlärm wird unter anderem durch Schritte, Unterhaltungen, Kindergeschrei und Schallverstärkung durch Fassaden erzeugt.

Im Rahmen von Studien zum Stadtleben, die 2004 in London, 2007 in Sydney und 2008 in New York durchgeführt wurden, wurden in innerstädtischen Straßen Lärmpegel von 72 bis 75 Dezibel gemessen.¹⁷ In allen drei Städten wurde festgestellt, dass die Menschen Mühe hatten, miteinander zu reden und gehört zu werden. Vor allem in London erzeugt die Kombination von relativ schmalen Straßen, hohen Gebäuden und Stadtbussen mit ungewöhnlich lauten Dieselmotoren eine Geräuschkulisse, die in großen Bereichen der Innenstadt Gespräche in normaler Lautstärke unmöglich macht.

Sitzmöbel in Parks, auf Plätzen und an Haltestellen sind ein wertvoller Beitrag zur Förderung von zwischenmenschlichen Begegnungen im öffentlichen Raum. Auf langen Bänken können viele Menschen Platz nebeneinander finden und dabei den für eine Unterhaltung förderlichen Abstand einhalten.

Mit kleinen Büschen und Sonnenschirmen hat der Betreiber dieses Straßencafés in St. Pölten, Österreich, am Rand eines zu großen Platzes ein kleines Refugium geschaffen.

Mitte links und rechts: Bei der Übergröße von Bauten und Flächen ist es oft sehr schwer, im Nachhinein funktionale Kleinteiligkeit nach menschlichem Maß herzustellen. (Eurolille, Lille, Frankreich)



Im Kopenhagener Stadtteil Ørestad stehen Stühle, die bewegt und über den Stadtraum verteilt werden können. Das gleicht die fehlende Kleinteiligkeit des Umfelds ein wenig aus.



Das Gestaltungsprinzip kleiner Räume als Teil von größeren Räumen wird oft angewandt, um effizient funktionierende Übergangszonen zu schaffen. (Arkadengang in Guatemala, baumgesäumte Promenade in Spanien und Marktstände in Singapur)



und Sitzgelegenheiten. Es sollten unbedingt Maßnahmen ergriffen werden, um kleine, intime und zugängliche Aufenthaltsorte zu schaffen, an denen sich Menschen wohlfühlen können. Das ist im Nachhinein schwierig und teuer – und die Ergebnisse sind meist nicht so gut wie sie hätten sein können, wenn eine ansprechende Gestaltung und das menschliche Maß von vornherein Teil der Zielsetzungen des Entwurfsprogramms gewesen wären.

SOLANGE ES DEN KATZEN GEFÄLLT ...

Obwohl bei städtebaulichen Großprojekten viel schief gehen mag, ist es hier und da doch möglich, im kleinen Maßstab gute Orte zu schaffen. Manchmal können ganz einfache Elemente einen entscheidenden Unterschied machen: eine Bank in einer Ecke unter einem Baum – etwas, das einen Raum zum Aufenthaltsort macht.



Wasser, Nebel, Dampf, Materialien, Farben, Oberflächen, Licht und Klang tragen in vielen Kombinationen zur Vielfältigkeit der Sinneseindrücke in einer Stadt bei.



Wenn Städte funktionieren und Menschen einladen sollen, sie mit Leben zu füllen, müssen ihre physisch-konstruktiven, praktisch-funktionellen und psychologischen Bestandteile und Aspekte mit Sorgfalt bedacht und anschließend mit visuell erlebbaren Qualitätsmerkmalen erweitert werden. Dies muss mit Nachdruck betont werden, denn viele Entwürfe umfassen zwar gelungene, visuell wahrnehmbare ästhetische Elemente, vernachlässigen dafür aber andere, funktionellere Aspekte.

Überall auf der Welt gibt es Stadtteile und Stadträume, die fast ausschließlich nach visuellen und ästhetischen Kriterien gestaltet wurden. Ansichten dieser Orte bieten möglicherweise gute Abbildungen für Architekturbücher und Zeitschriften, in der realen, gelebten Welt funktionieren sie aber meistens nur schlecht oder gar nicht, weil die Planer bei ihrer Entwurfsarbeit die Bedürfnisse der Menschen und das Leben im öffentlichen Raum nicht berücksichtigt haben.

Alle zwölf Qualitätskriterien müssen jederzeit bei jeder Planung bedacht werden.

RADFAHRER GEHÖREN ZUM STADTLEBEN

VIELE WÜRDEN SICH EIGNEN – WENIGE SIND TATSÄCHLICH GEEIGNET

Gute Städte für Radfahrer

Der Fahrradverkehr ist eigentlich eine erweiterte, schnellere Form des Fußgängerverkehrs. Im Hinblick auf Sinneseindrücke, Stadtleben und städtisches Transportwesen sind Radfahrer integraler Bestandteil einer lebendigen Stadt. Entsprechend sind sie erwünscht, wenn das Ziel darin besteht, lebendige, sichere, nachhaltige und gesunde Städte zu schaffen.

Im Folgenden wird das Thema, wie gute Städte für Radfahrer geplant werden können, relativ eng umrissen und in direktem Zusammenhang mit der Diskussion des Städtebaus nach menschlichem Maß behandelt.

Weltweit gibt es zahlreiche Großstädte, in denen es unrealistisch erscheint, Radwege anzulegen. Entweder ist das lokale Klima zu kalt oder zu heiß oder die Topografie ist für Radfahrer zu bergig und steil, sodass die Menschen einfach nicht Rad fahren. Es gibt jedoch immer wieder verblüffende Ausnahmen, etwa San Francisco mit seinen vielen steilen Hügeln, wo das Radfahren eigentlich viel zu mühselig ist. Die Stadt besitzt jedoch eine große, engagierte Radfahrergemeinde. In vielen der kältesten und heißesten Städte der Welt ist Radfahren ebenfalls populär, weil selbst dort an vielen Tagen ein angenehmes Wetter zum Radfahren herrscht.

Tatsächlich erfüllen eine bedeutende Anzahl großer Städte weltweit die strukturellen, topografischen und klimatischen Bedingungen, die sie für den Fahrradverkehr prädestinieren. Im Laufe der Zeit haben diese Städte jedoch eine Stadt- und Verkehrsplanung der autogerechten Stadt verfolgt und dabei das Radfahren zu einer gefährlichen oder sogar völlig unmöglichen Fortbewegungsart gemacht. In einigen Fällen war das motorisierte Verkehrsaufkommen schon früh so hoch, dass der Zweiradverkehr erst gar nicht in Gang kommen konnte.

Vielerorts ist es im Hinblick auf die Förderung des Fahrradverkehrs bei nicht viel mehr als politischen Versprechungen geblieben und die Infrastruktur – wenn man es so nennen kann – besteht meist nur aus einigen unverbundenen Radwegestrecken hier und da. Die baulichen Rahmenbedingungen für das Radfahren sind somit alles andere als einladend. In der Regel werden in den meisten Großstädten nur ein bis zwei Prozent aller Fahrten mit dem Rad zurückgelegt und zwar überwiegend von durchtrainierten jungen Männern auf Rennrädern. Zwischen diesen Städten und einer Stadt wie Kopen-

Leben, Raum, Bauten – in dieser Reihenfolge

ÜBER DIE NOTWENDIGKEIT,
MIT DEM LEBEN ZU BEGINNEN
UND GEBÄUDE HINTEN
ANZUSTELLEN

Wenn Städte und Gebäude einladend wirken sollen, muss das menschliche Maß wieder mehr berücksichtigt werden. Dies ist die schwierigste und sensibelste städtebauliche Disziplin. Wird dieser Aspekt jedoch vernachlässigt oder falsch gehandhabt, hat das Stadtleben keine Chance. Die weithin praktizierte Planung von „oben und außen“ muss neuen Planungsverfahren von „unten und innen“ weichen, und zwar nach der Devise: erst das Leben, dann der Raum und zuletzt die Bauten.

LEBEN, RAUM, BAUTEN –
IN DIESER REIHENFOLGE
GEWÜNSCHT

Diese neue Vorgehensweise umfasst Vorarbeiten zur Ermittlung von Art und Ausmaß der voraussichtlichen Nutzung des Projektgebiets durch die Menschen. Erst dann werden Raum- und Flächennutzungsprogramme auf der Basis der wünschenswerten Geh- und Radwegeverbindungen formuliert. Wenn diese festgelegt sind, sollten die Gebäude so platziert werden, dass Stadtleben, Stadträume und Gebäude möglichst effizient und harmonisch zusammenwirken. Von diesem Punkt aus lässt sich die Arbeit auf größere Siedlungen und Stadtteile übertragen, aber immer mit Rückbindung auf die Voraussetzungen eines gut funktionierenden menschlichen Maßstabs.

Die Reihenfolge von Leben, Raum, Bauten beinhaltet die Chance, schon zu Beginn einer Planung Kriterien für Neubauvorhaben zu formulieren, deren Funktion und Design den öffentlichen Raum und das Stadtleben bereichern. Ein erfolgversprechender Ansatz für die Gestaltung guter, menschenfreundlicher Städte muss also vom vorhandenen wie vom angestrebten Stadtleben und Stadtraum ausgehen. Das ist die wichtigste und schwierigste Maßnahme, die nicht auf einen späteren Zeitpunkt im Planungsprozess verschoben werden darf. Wenn es also eine Gliederung geben soll, muss sie auf Augenhöhe beginnen und mit der Vogelperspektive enden. Natürlich wäre es das Beste, alle drei Maßstäbe von Anfang bis Ende holistisch *und* im Detail überzeugend einzusetzen.

STADTLEBEN UND STADTRAUM:
GRUNDLAGEN DES
HISTORISCHEN STÄDTEBAUS

Die in diesem Abschnitt behandelte Ordnung – Leben, Raum, Bauten – ist nicht neu. Neu ist dagegen die Reihenfolge, die in der modernen Architektur und Planung am (digitalen) Reißbrett angewandt wird. Die Moderne dominiert die Architektur und den Städtebau erst seit 60 oder 70 Jahren – genau die Zeitspanne, innerhalb derer die menschliche Dimension stark vernachlässigt worden ist.

Die Geschichte des Städtebaus zeigt, dass die ältesten Siedlungen an Überlandwegen, Straßen und Marktplätzen entstanden. Händler schlu-



Monpazier 1:10.000



Die Stadt Monpazier im Süden Frankreichs wurde 1283 gegründet. Der Altstadtplan basiert auf Gassen, Plätzen und Arkaden, die die Plätze säumen und zu den Hauptstraßen führen.

Das Leben-Raum-Bauten-Prinzip in Anwendung: Der Stadtplan für Adelaide in Südastralien wurde 1837 entworfen, wobei Straßenraster, öffentliche Plätze und Parks an erster Stelle standen. Die Gebäude wurden erst später geplant.



Adelaide 1:50.000



gen ihre Zelte und Verkaufsstände an den meistgenutzten Wegen auf, um ihre Waren an vorbeikommende Passanten zu verkaufen. Zelte und Buden wurden mit der Zeit durch festere Bauwerke ersetzt, sodass allmählich Städte mit Häusern, Straßen und Plätzen entstanden. Die ursprünglichen Handelsstraßen und Marktplätze bildeten den Ausgangspunkt für das weitere Wachstum dieser Orte und haben in vielen heute noch bestehenden Städten Spuren hinterlassen. Alte, organisch gewachsene Städte erzählen von dieser Entwicklung einer menschlichen Landschaft auf Augenhöhe bis hin zu größeren Strukturen.

In Gebieten, in denen neue Städte gebaut werden mussten – etwa in den griechischen und römischen Kolonien des Altertums oder im Fall der 1283 gegründeten mittelalterlichen Stadt Monpazier im Süden Frankreichs – folgte die Entwicklung stets den genannten Prioritäten Leben, Raum, Bauten. Auch spätere Planungen erfolgten nach diesem Prinzip. In der Renaissance und im Barock bildete der Stadtraum den wesentlichen Ausgangspunkt für alle weiteren Entwicklungen.



Wie man eine Stadt plant

DAS MENSCHLICHE
MASS – WELTWEIT EIN
ENTSCHEIDENDER FAKTOR

Es gibt starke Argumente für einen vorrangig auf den Menschen zugeschnittenen – statt autogerechten – Städtebau. Gebaute Einladungen zum Gehen, Radfahren und zur Beteiligung am Stadtleben sollten ungeachtet der jeweiligen wirtschaftlichen Lage in allen Städten vorhanden sein. Eine Reihe von Zuständen in Entwicklungsländern unterstreichen, wie wichtig es ist, auch hier die menschliche Dimension bei der Planung und Erweiterung von Städten zu beachten.

DIE MEISTEN MENSCHEN
LEBEN HEUTE IN STÄDTEN –
STÄDTE, DIE EXPLOSIONSARTIG
WACHSEN

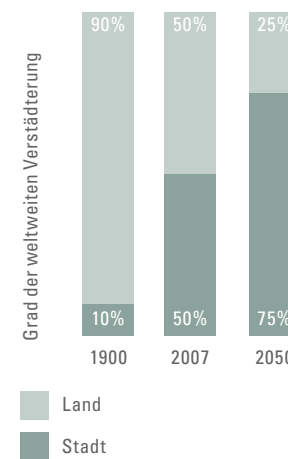
Ab etwa 1900 wuchs die Weltbevölkerung von 1,65 Milliarden auf sechs Milliarden im Jahr 2000 und es wird angenommen, dass sie 2050 neun Milliarden erreicht.¹ Dieser dramatische Bevölkerungszuwachs findet vor allem in Städten statt. 1900 betrug der Anteil der Städter zehn Prozent der Weltbevölkerung, 2007 war er schon auf 50 Prozent angestiegen; erwartet wird ein weiterer Anstieg auf 75 Prozent bis zum Jahr 2050.²

ÜBERBEVÖLKERUNG UND
ARMUT STEIGERN DEN WERT
DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

Die rasant steigenden Einwohnerzahlen in Großstädten überall auf der Welt bringen vielfältige Probleme und Herausforderungen mit sich. Vielerorts konnten die Massen neuer Einwohner innerhalb so kurzer Zeit nicht in Wohnungen untergebracht werden, was zu illegalen Siedlungen aus notdürftigen, primitiv konstruierten Hütten ohne Sanäreinrichtungen und städtische Versorgungseinrichtungen führte, in denen die Menschen dicht gedrängt hausen. Der Zuwandererdruck



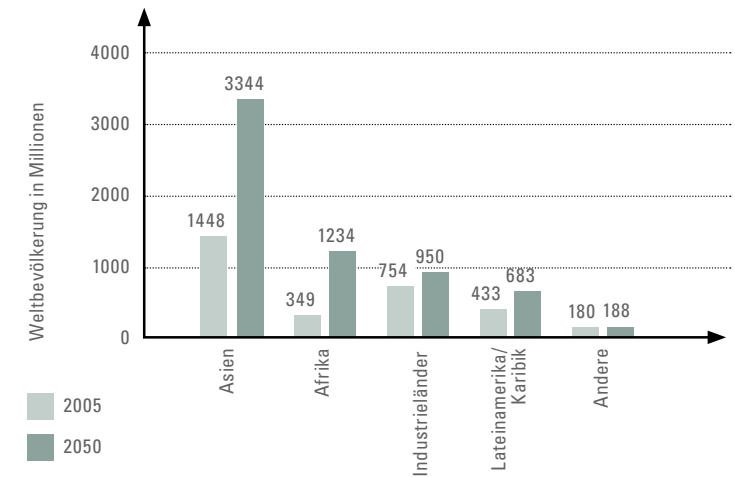
Wo Autos den Straßenraum nicht dominieren, fungiert er auch heute noch auf traditionelle Weise als Treffpunkt, Marktplatz und Verbindungsraum. (hutong in Peking, China)



oben: Über die Hälfte der Weltbevölkerung lebt heute bereits in Städten. Es wird angenommen, dass der Prozentsatz bis 2050 auf 75 Prozent ansteigen wird.³
oben rechts: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in Städten weltweit: 2005–2050.⁴

Im Laufe der Menschheitsgeschichte hat der öffentliche städtische Raum immer als Treffpunkt, Marktplatz und Verbindungsraum gedient und tut das in den meisten Städten weltweit auch heute noch. (Markttag in Chichicastenango, Guatemala)

Vielerorts übt der zunehmende Autoverkehr großen Druck auf die traditionellen Funktionen von Straßen und Plätzen aus. (Amman, Jordanien)





Die New Road in Brighton, England wurde 2007 in eine Straße umgewandelt, in der Fußgänger „Vorfahrt“ haben. Sie wird heute für viele unterschiedliche Aktivitäten genutzt und es sind wesentlich mehr Fußgänger unterwegs als früher (vgl. auch S. 27).

Vier Verkehrsplanungsgrundsätze

In den 1960er und 1970er Jahren – als zunehmend mehr Autos auf den Straßen fuhren – gab es im Grunde nur zwei Straßentypen: Straßen für Kraftfahrzeuge und Fußgängerzonen. Zur selben Zeit wurden in zahlreichen Neubaugebieten Straßen nach dem Prinzip gebaut, Autobahnen und Bürgersteige bzw. Radwege zu trennen. Diese Idee der Trennung funktionierte in der Theorie wunderbar, führte in der Praxis allerdings fast immer zu Problemen, da Menschen unterwegs meistens die kürzesten, direktesten Wege wählen. Außerdem stellten die getrennten Verkehrsstrecken in der Dämmerung und bei Nacht oft ein Sicherheitsrisiko dar.

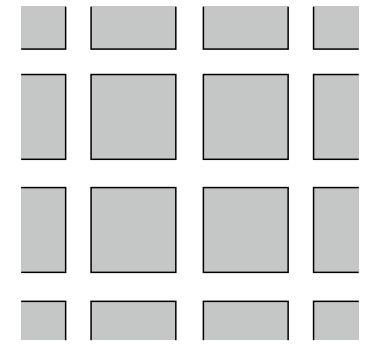
Die erste Ölkrise von 1973 verlangsamte die Zunahme des motorisierten Verkehrs und Politiker wie Stadtplaner begannen sich für alternative Verkehrslösungen zu interessieren. Die

Entwicklung integrierter Verkehrswege begann in den Niederlanden mit den *woonerfs*, machte jedoch schon bald überall in Europa Schule. Sogenannte verkehrsberuhigte Straßen wurden in den 1970er Jahren populär, außerdem entstanden Spielstraßen. Diese neuen Straßentypen reduzieren Fahrgeschwindigkeiten und bieten dadurch allen Verkehrsteilnehmern mehr Sicherheit.

In den letzten Jahrzehnten haben sich die Konzepte verkehrsberuhigter, integrierter Straßen für Autos, Fußgänger und Radfahrer rund um den Globus durchgesetzt. Die zuletzt eingeführte Straßenkategorie der *shared street* funktioniert erstaunlich gut, wenn Fußgängern dort das „Vorfahrtsrecht“ eingeräumt wird.

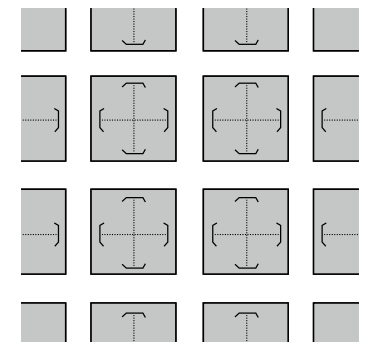
Los Angeles, Kalifornien, USA

Integrierte Verkehrswege für schnelle Verkehrsströme, die wenig Sicherheit bieten. Die Straßen eignen sich ausschließlich nur für den Autoverkehr.



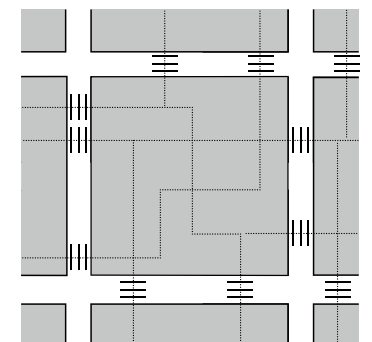
Radburn, New Jersey, USA

1928 eingeführtes Verkehrsnetz für getrennte Auto- und Fußgängerströme. Ein kompliziertes System aus vielen Parallelstraßen, -wegen und kostspieligen Fußgängerunterführungen. Umfragen haben gezeigt, dass dieses System zwar theoretisch die Sicherheit auf den Straßen erhöht, dies de facto aber nicht funktioniert, da die meisten Fußgänger die sicheren Tunnels meiden und stattdessen die kürzeste Strecke nehmen und dabei die gefährlichen Straßen überqueren.



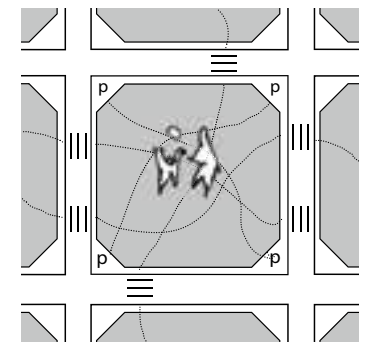
Delft, Niederlande

Integrierte Verkehrswege für langsame Verkehrsströme, 1969 in Delft eingeführt. Ein einfaches und sicheres System, das die Straßen als wichtige öffentliche Räume und als Rahmen für das Stadtleben erhält. Wenn Autos bis zu einem Haus vorfahren müssen, stellen Straßen, in denen Fußgänger Priorität genießen, die beste Lösung dar.



Venedig, Italien

Venedig ist eine Fußgängerstadt. Übergänge zwischen Verkehrswegen für schnelle, motorisierte Verkehrsmittel und denen für den langsamen Verkehr befinden sich an Stadt- oder Stadtteilgrenzen. Ein unkompliziertes System, das eine höhere Sicherheit bietet als jedes andere Verkehrsnetz.



Quelle: Jan Gehl: *Life Between Buildings* (1971). 6. Aufl. Kopenhagen 2010
Weiterentwickelt von: Gehl Architects – Urban Quality Consultants, 2009



Blinkende rote Ampel,
die zur schnellen
Überquerung auffordert ...
New York City, USA



... oder höfliche
Erinnerung
Kopenhagen, Dänemark



Fußgängerbrücken ...
Nagoya, Japan



... oder Zebrastreifen
auf Straßenniveau
Kopenhagen, Dänemark



Lange Wartezeiten ...
Tokio, Japan



... oder eine
Balance zwischen
gehen und warten
Kopenhagen, Dänemark



Fußgänger-
unterführungen ...
Zürich, Schweiz (vorher)



... oder Zebrastreifen
auf Straßenniveau
*Zürich, Schweiz
(nachher)*



Geländer an
Bürgersteigkanten ...
London, Großbritannien



... oder Berücksichti-
gung von „Wunsch-
routen“
*Kensington, London,
Großbritannien*



Stockender Verkehr
von einer Fußgängerinsel
zur nächsten ...
Sydney, Australien



... oder Zebrastreifen
und abgesenkte
Bordsteinkanten
Kopenhagen, Dänemark