

Europa-Kolumne

Stadtplaner sollten sich mehr auf der Straße aufhalten

Zu viele Quartiere wurden in der Vergangenheit von Stadtentwicklern hinter ihrem Zeichentisch im Büro entworfen. Als Grundlage dienten Auffassungen und Ideale einer perfekt funktionierenden Stadt; einer Stadt, in der Ordnung herrschte. Unterschiedliche Funktionen der Stadt wie Verkehr, Wohnen, Arbeiten, Einkaufen oder Fußgängerwege wurden möglichst voneinander getrennt. Genau diese Viertel, oftmals entworfen in den 1960er und 1970er Jahren, sind die Gebiete, in denen nun Probleme auftreten. Das Problem der Entwürfe ist, dass sie den Faktor „Mensch“ nicht einbezogen haben.



Die Amsterdamer Siedlung Bijlmermeer

Foto: Pepijn Leupen

Nach den oben genannten Prinzipien entwarf der niederländische Stadtentwickler Cornelis van Eesteren schon in den 1930er Jahren einen ganzen Bezirk in Amsterdam West, der jedoch erst in den 1950er Jahren tatsächlich gebaut wurde. Ein altes Foto zeigt ihn als ernsten Mann mit einer Brille, der sich in einem weißen Kittel – wie jemand, der in einem Labor arbeitet – über seine Pläne beugt: weit weg von der Außenwelt. Obwohl ein Teil des von ihm entworfenen Quartiers heute als Denkmal geschützt ist, ist der Bezirk als Ganzes ein Problemgebiet, das umfassend saniert wird.

Moderne Vorstellungen bedingten Kriminalität

In einem anderen Teil Amsterdams baute man in den 1970er Jahren, nach den modernsten Erkenntnissen der Stadtplanung, den Vorort Bijlmermeer: Hochhäuser mit großen Wohnungen in einer grünen Umgebung, wo Fußgänger- und motorisierter Verkehr voneinander getrennt waren. Das Viertel entwickelte sich schon sehr schnell nach seiner Fertigstellung zum größten Problembezirk Amsterdams. Wichtige Ursache war die Trennung der Straßenverkehrs- und Fußgängerwege. Für Fußgänger gab es nur Wege durch das Grün

mit vielen Büschen und wenig sozialer Kontrolle. Zum Einkaufen musste man eines der Einkaufszentren aufsuchen, die oftmals nur schwer zu Fuß erreichbar waren. Die Erdgeschosse der Hochhäuser wiesen nur Garagen und Keller auf. Dort entstanden dann viele unbewachte Orte, an denen der Drogenhandel gedieh. Erst der Absturz eines Frachtflugzeugs 1992 auf ein Hochhaus in der Siedlung Bijlmermeer war der Impuls für eine radikale Sanierung.

Mehr Augen, mehr Sicherheit

Ein ähnliches Beispiel findet man im Londoner Bezirk Angel Town – ebenfalls aus den 1970er Jahren und nach gleichen Prinzipien entwickelt. Eine Sanierung, auf Initiative der Bewohner, hat unter anderem dazu geführt, dass die Erschließung der so genannten Decks, die Fußgänger- und Autoverkehr voneinander trennte, vollständig umstrukturiert wurde. Rampen und Brücken wurden abgebrochen, allzu lange Laubengänge wurden in mehrere Abschnitte unterteilt und die Eingänge zu den Wohnungen – wo möglich – in das Erdgeschoss verlegt. Die ehemals im Erdgeschoss untergebrachten Garagen wurden in Gewerbeeinheiten umgewandelt. Die Decks wurden größtenteils zu Terrassen oder Balkonen umgebaut. Die Eingriffe

haben dazu geführt, dass der öffentliche Raum viel belebter und übersichtlicher geworden ist, wodurch die Bewohner sich sicherer fühlen. Diese Balkone und Terrassen sorgen überdies dafür, dass der öffentliche Raum beiläufig überwacht wird. Und ohne die Deckerschließung gibt es für Kriminelle auch keine Fluchtwege mehr. Die Kriminalitätsrate ist auf ein normales Niveau gesunken und die Bewohner fühlen sich wohler und sicherer.

Jane Jacobs und die Spaziergangswissenschaft

Man kann kaum sagen, dass die Umstrukturierung dieser Quartiere auf völlig neuen Einsichten beruht. Die Amerikanerin Jane Jacobs schrieb schon 1961 ihr Buch „The death and life of great american cities“, ein soziologisches Meisterwerk der Stadtplanung, das heute noch genauso aktuell ist wie damals. Das Einzige, was Jacobs tat, war zu beobachten, was auf der Straße passierte. Auf dieser Grundlage ihrer Observationen kam sie zu Einsichten, die auf der Hand liegen. Zum Beispiel sind belebte Straßen sicherer, weil viele Augenpaare die Straße beobachten. Ein Viertel auf der Grundlage der Aktivitäten der Menschen zu entwerfen, die dort wohnen werden, scheint schwer zu sein. Stadtentwicklung findet jedoch nicht im Labor statt, sondern auf der Straße. Und für diejenigen, die die Kunst des Guckens verlernt haben, gibt es an der Universität Kassel sogar ein Seminar „Spaziergangswissenschaft“, in dem man lernt, die Umgebung wirklich wahrzunehmen.

Letty Reimerink
letty@reimerink.com
www.reimerink.com

Letty Reimerink ist Publizistin und selbstständige Beraterin für Strategie, Organisation und Kommunikation im Wohnungswesen. Sie lebt in Amsterdam und Berlin.