

Michael Kerbler: Herr Gehl, in Studien werden Städte oft mit lebenden Organismen verglichen. In einigen wird sogar davon gesprochen, dass jede Stadt eine einzigartige DNA habe, also eine Reihe besonderer Merkmale, welche die Funktionen, die Form und sogar die Art und Weise, wie sich eine Stadt anfühlt, hervorbringen und beeinflussen. Gibt es Ihrer Meinung nach so etwas wie die DNA einer Stadt?

Jan Gehl: Mein Zugang ist eigentlich ein anderer, denn mein Interesse gilt vor allem dem Menschen und seiner Entwicklungsgeschichte. Unter diesem Aspekt habe ich Städte auf der ganzen Welt — in China, im Fernen Osten, in den arabischen Ländern, in Nord- und Südamerika und in Europa — auf ihre Gemeinsamkeiten hin untersucht, da sie ja alle von Menschen bewohnt werden, die etwa 1,60 bis 1,80 m groß sind und über dieselben Sinne verfügen. Wir alle sehen gleich weit, wir können dasselbe hören, wir haben mehr oder weniger die gleichen Regeln für den Umgang miteinander, z.B. küssen wir alle nur Menschen, die uns nahe stehen. Wenn wir zeigen wollen, dass wir desinteressiert sind, dann ziehen wir uns zurück. Wenn wir in einem Raum bleiben müssen, gehen wir zur Seite und suchen uns eine Ecke, wo wir in Ruhe beobachten können, was im Raum vor sich geht. Es gibt also vieles, was auf unserer Entwicklungsgeschichte beruht. Wenn man sich ansieht, wie wir unsere Siedlungen bauen — und das gilt für alle Erdteile —, so gleichen sie sich mehr oder weniger. Sie sind niedrig und eher dicht, denn wir müssen ja zu Fuß ans andere Ende gelangen können. Und dann gibt es zwei Elemente, die die gesamte Geschichte der Städte durchziehen: Straßen und Plätze. Die Straße ist ein Raum für die Fortbewegung, wofür die Füße die Grundlage bilden. Die Geschichte der Straße begann mit einem Pfad. Dann kamen Bauern, die am Rand des Pfades ihre Ernte anboten. Später errichteten sie eine kleine Hütte und im weiteren Verlauf ein Steinhaus, und so entstand die Straße. Die Straße dient also der Fortbewegung, und diese Funktion symbolisiert sie auch. Die zweite Art von Raum in allen Städten ist weltweit der Platz. Der Platz beruht auf dem Auge und auf dem, was man mit dem Auge wahrnehmen kann. Für Aktivitäten, die einen gewissen Raum erforderten, wie beispielsweise Märkte, Prozessionen oder Militärparaden, schufen die Menschen Plätze, die vorzugsweise so groß waren, dass man sie von einem Ende zum anderen überblicken konnte. Beispiele dafür sind einige der schönsten Plätze in Europa, wie die Piazza del Campo in Siena mit einer Größe von 135 m x 135 m, d. h. wenn man den Platz betritt, kann man den gesamten Raum und seine Form mit allen Einzelheiten erfassen. Psychologisch gesehen, stehen Plätze für das Anhalten und Beobachten. In einer Untersuchung darüber, wie sich Menschen in der Stadt bewegen, war es interessant festzustellen, dass sie auf Straßen zügig dahingehen, aber langsamer werden, wenn sie einen Platz betreten, und wieder beschleunigen, sobald sie auf die nächste Straße gelangen. Das ist wie bei einem Fluss: das Wasser fließt im Flussbett schnell, verlangsamt sich, wenn der Fluss sich zu einem See ausweitert, und fließt dann in der Fortsetzung des Flussbetts wieder schneller.

M. Kerbler: Es ist sehr interessant, dass Sie den Pfad und den Platz ansprechen. Wenn Sie in Wien herumspazieren, werden Sie nur ein oder zwei große Plätze finden, weil Kanzler Metternich vor 200 Jahren bestimmte, dass Wien keine großen Plätze haben sollte, um Revolutionen zu verhindern. In der Innenstadt gibt es daher nur den Heldenplatz. Es gibt wohl einige ziemlich große Plätze in Wien, aber nicht im Zentrum. Aus demokratiepolitischer Sicht ist das sehr interessant. Metternich ließ breitere Straßen und Alleen zu, aber keine Plätze.

Jan Gehl: Das ist auch im Zusammenhang mit den Ereignissen des Arabischen Frühlings

bemerkenswert: alles spielte sich in Kairo auf einem einzigen Platz ab und ebenso in Istanbul. In Bahrein wurde ein Platz sogar in einen Kreisverkehr umgewandelt, um Versammlungen zu verhindern. Die Menschen sind ja immer auf Plätzen zusammengekommen, um ihre Meinung zum Ausdruck zu bringen, und genau deshalb wollte Metternich nicht zu viele Plätze. Ein weiteres interessantes Beispiel für die so genannte „strategische Stadterneuerung“ ist Paris: Haussmann plante dort nach der Revolution all die neuen Boulevards rund um die einzelnen Viertel, damit die Truppen rasch zu Problemherden gelangen und sie eindämmen konnten.

M. Kerbler: Herr Gehl, kommen wir zur Stadt der Zukunft, dem Generalthema aller Gespräche, die ich im letzten Monat geführt habe und in den kommenden Wochen noch führen werde. Welche Kriterien machen Ihrer Ansicht nach die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt aus, oder mit den Worten des Journalisten Charles Montgomery, dem Autor des Buches „Happy City“ ...

Jan Gehl: Ja, das kenne ich.

M. Kerbler: ... Welche Kriterien machen eine Stadt zu einer glücklichen Stadt, in der sich die Menschen wohl fühlen, selbst wenn es wie in Bogota, wo der ehemalige Bürgermeister Enrique Peñalosa...

Jan Gehl: Ein guter Freund.

M. Kerbler: Gut, dann reden wir über die Parallelen zwischen Ihren Ansichten und denen von Enrique Peñalosa. Welche Kriterien müssen erfüllt sein, damit man sich in einer Stadt wohl fühlt?

Jan Gehl: In meinen Forschungsarbeiten galt mein besonderes Augenmerk der Art und Weise, wie Menschen Räume und Städte nutzen. Natürlich umfasst das alle Generationen, ob jung, ob alt, aber auch Behinderte und andere Gruppen. Für mich besteht kein Zweifel daran, dass sich der Mensch — geschichtlich gesehen — als gehendes Lebewesen entwickelte. Alles, was das Leben lebenswert macht, geschieht, wenn wir auf den Beinen sind, wenn wir gehen, wenn wir sitzen, in Häusern, in Wohnungen. Die Korridore halten wir nicht für besonders spannend. Das Leben zu Hause spielt sich im Wohnzimmer, im Schlafzimmer, in der Küche, im Arbeitszimmer ab, während wir bei den Städten enorme Aufmerksamkeit den Korridoren schenken, d.h. wie man von A nach B kommt. Die Frage ist jedoch, ob es auch Orte gibt, die es sich zu erreichen lohnt. Es ist auch logisch, dass der Mobilität in der Stadt mehr Bedeutung beigemessen wird, denn Städte erstrecken sich über zu große Entfernungen. Entscheidend für mich ist jedoch, ob sie belebt sind, ob man sein Leben hier leben kann und ob man andere Menschen treffen kann. Des Weiteren sollten wir wirklich zelebrieren, dass der Mensch ein gehendes Lebewesen ist, dass wir beim Gehen durch die Stadt unsere Freunde treffen und sehen können, was los ist und wie unsere Gesellschaft aussieht, und dabei das Gefühl haben, dass dies unsere Welt ist. Ich bin also fest überzeugt davon, dass es sehr gut wäre, die Leute aus den Häusern herauszulocken und dafür zu sorgen, dass sie mehr gehen. Es sollte mehr Boulevards zum Flanieren geben...

M. Kerbler: Eine Stadt für Fußgänger.

Jan Gehl: Ja, eine Stadt für Fußgänger. Denken Sie nur daran, dass die

Weltgesundheitsorganisation WHO Bürgermeister und Bürgermeisterinnen eindringlich auffordert, die Bevölkerung zum Zufußgehen und Radfahren zu bringen, weil dies für ihre Gesundheit überaus wichtig ist. Aber es ist auch angenehm. In Venedig, wo alle zu Fuß unterwegs sind, ist auffällig, dass sehr viele miteinander reden, denn wenn man tagtäglich in der Stadt zu Fuß geht, trifft man viele Bekannte, man grüßt sich, tauscht Neuigkeiten aus usw. Das ist eine sehr freundliche Stadt.

M. Kerbler: Enrique Peñalosa fragte, was erforderlich sei, damit man in einer Stadt glücklich leben könne. Seine Antwort darauf war: „Wir müssen gehen, so wie Vögel fliegen müssen. Wir müssen mit anderen Menschen zusammen sein. Wir brauchen Schönes. Wir brauchen den Kontakt mit der Natur, und vor allem dürfen wir nicht ausgegrenzt sein. Wir brauchen das Gefühl einer gewissen Gleichwertigkeit.“ Das klingt ganz danach, dass eine Stadt demokratisch sein sollte.

Jan Gehl: Genau. Und damit verknüpfe ich normalerweise gerne meine Vision einer guten Stadt, die aus gut funktionierenden Vierteln, in denen man überallhin zu Fuß gelangen kann, besteht. Das bedingt, dass sie nicht beliebig groß sein können. Interessanterweise sind die Stadtzentren überall auf der Welt höchstens 1 km x 1 km groß, denn diese Distanz kann man zu Fuß bewältigen. Wenn wir in Zukunft mobil sein wollen, ohne völlig vom Auto abhängig zu sein, dann ist das zu beachten. Das Zeitalter des motorisierten Individualverkehrs geht ja dem Ende zu. In den nächsten 30 Jahren wird seine Bedeutung immer mehr abnehmen, und das Auto wird von sehr intelligenten, modernen Formen der Mobilität in Kombination mit sehr schönen Vierteln, in denen man zu Fuß oder mit dem Rad zur nächsten Haltestelle gelangt und viele Wege lokal nicht motorisiert zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt, abgelöst werden. Das ist auch für Senioren von Vorteil, denn wir können ja nicht erwarten, dass wir mit 100 noch ein Auto lenken. Der Statistik zufolge dürften meine Kinder eine realistische Chance haben, 100 Jahre alt zu werden.

M. Kerbler: Gehen wir einmal 50 Jahre zurück, denn das Verschwinden des Autos aus der Stadt ist ein sehr langer Prozess. In Kopenhagen dauerte es etwa 45 oder 50 Jahre, bis der heutige Zustand erreicht wurde. Wo setzt man an, wenn man eine Stadt in eine Stadt für Fußgänger verwandeln möchte? Eine Stadt kann ja autofreundlich sein oder sie kann menschenfreundlich sein, aber sicher nicht beides gleichzeitig.

Jan Gehl: In Wirklichkeit gibt es heute mehr Autos in Kopenhagen als jemals zuvor in den letzten 50 Jahren. Ihre Anzahl ist zwar sehr langsam, aber doch gestiegen. In Kopenhagen wurden die Systeme für Fußgänger, für das öffentliche Leben und das Radfahren nach und nach besser ausgestaltet. Sie funktionieren auch sehr gut. Es wurde Asphalt eingesetzt, um Radfahrer glücklicher zu machen und um Gehsteige zu verbreitern. Der Platz für fahrende und parkende Autos wurde allmählich verringert, aber es gibt nach wie vor Autos — sie wurden nicht verbannt, aber es wurden Beschränkungen eingeführt, um sicherzustellen, dass sie langsamer fahren und sie an den wichtigeren Plätzen nicht zu zahlreich sind. Es gibt hier kein „Entweder-oder“. Ich verweise da gerne auf das Beispiel der Champs Élysées in Paris, wo die Gehsteige auf beiden Seiten von 12 m auf 25 m verbreitert wurden, aber es in der Mitte noch immer eine sehr breite Straße gibt, die täglich von 135 000 Fahrzeugen benutzt wird, während gleichzeitig abertausende Fußgänger am Rand unterwegs sind. Das ist für mich Koexistenz. Dieses Nebeneinander ist möglich, aber man muss sich um die Menschen, einschließlich der Radfahrer, kümmern und dann sehen, wieviel Platz für den motorisierten Verkehr übrig bleibt. Natürlich sollte man eigene

Busspuren vorsehen, damit Busse nicht im Stau stecken bleiben. Dann kann die Koexistenz funktionieren. Ich bin kein Fundamentalist sondern eher ein Humanist.

M. Kerbler: In ihrem sehr bekanntes Buch „Dark Age Ahead“ schrieb die amerikanische Autorin Jane Jacobs, die sich auf Architektur, Stadtplanung und die Gestaltung der Stadt der Zukunft konzentrierte, in den frühen 1960er Jahren, dass weder das Fernsehen noch illegale Drogen sondern vor allem das Auto für die Zerstörung amerikanischer Städte verantwortlich sei. Ich musste an Jane Jacobs denken, als ich hörte, dass Enrique Peñalosa und Sie versuchten, die Bürger und Bürgerinnen von New York davon zu überzeugen, den Verkehr vom Broadway zu entfernen und diesen Raum den Menschen zurückzugeben. Waren die Menschen, die dort leben gegen oder für Ihr Projekt? Wie reagierten die Geschäftsleute? Gab es starken Widerstand seitens der Politik?

Jan Gehl: Zunächst einmal war das nicht mein Projekt sondern ein Vorhaben der Stadt New York, ein Projekt von Bürgermeister Michael Bloomberg und seiner Verkehrsstadträtin Janette Sadik-Khan. Ich und mein Team wurden beauftragt, die Situation zu analysieren und Argumente zu liefern. Wir taten eigentlich genau dasselbe wie in allen anderen Städten: wir untersuchten, wie die Menschen die Stadt nutzen. In allen Städten weltweit gibt es zwar gute Statistiken über den Autoverkehr — man weiß, wie viele Autos in die Stadt hinein und aus der Stadt hinaus fahren, wie viele Parkplätze es gibt, wo und wie lange geparkt wird —, aber im Allgemeinen gibt es nirgends eine Magistratsabteilung für öffentliches Leben und Fußgänger. In New York übertrug man uns die Aufgabe, die Menschen in der Stadt zu studieren, so wie wir dies für gewöhnlich tun. Dabei stellten wir fest, dass in vielen Teilen New Yorks viele Leute auf den Gehsteigen unterwegs waren. Es gab kaum Bänke oder Straßencafés, so dass man sich nirgends niederlassen sondern bloß von der U-Bahn zur Haltestelle gehen konnte. Wir zeigten auf, dass dies ein Schwachpunkt ist, da die Menschen heute mehr Freizeit haben und es mehr Senioren und Touristen gibt und man also auch Plätze braucht, wo man sitzen und verweilen kann...

M. Kerbler: Zum Beispiel bei einem Kaffee...

Jan Gehl: Ja, bei einem Kaffee, aber das war nicht möglich, als wir begannen, uns den Broadway, den Times Square und die anderen Plätze anzusehen... Der Times Square ist ein typisches Beispiel: die Gehsteige waren überfüllt, und es gab eine breite, mehrspurige Straße. In Zählungen stellten wir dann fest, dass 90 % aller Menschen, die zum Broadway kamen, auf nur 10 % der vorhandenen Fläche im Gedränge auf den Gehsteigen zu Fuß unterwegs waren, während die 10 %, die in Autos fuhren, 90 % des Platzes für sich hatten. Wir regten also an, dass man den Menschen im Gedränge vielleicht etwas mehr Platz geben sollte, was ja auch nicht so schwer war, da der Broadway eine Einbahn ist und auch die 7th Avenue, die den Times Square quert, eine Einbahn in dieselbe Richtung ist. Wir beschlossen also vorzuschlagen, dass man eventuell nur eine davon braucht. Die Verkehrsplaner überlegten sich dann, dass man bei einer Sperre des Broadways auf der 7th Avenue besser vorankäme und damit der Verkehr in New York reibungsloser fließen würde. In einer Stadt wie New York es natürlich ein entscheidendes Argument, dass sich der Verkehrsfluss durch die Schließung des Broadway verbessern würde. Ich war darüber sehr glücklich, denn wir wollten ja ganz genau all den Platz am Broadway für die vielen Menschen, auch damit Tische und Sessel aufgestellt werden und man das

Leben genießen konnte. Zunächst war es nur als Experiment gedacht, aber nach einem halben Jahr gab der Bürgermeister bekannt, dass es kein Zurück mehr gibt. Dieser Versuch war einer der größten Erfolge in der jüngeren Geschichte der Stadtplanung in New York.

M. Kerbler: War es auch ein Erfolg für die Geschäfte?

Jan Gehl: Das wurde sorgfältig geprüft. Das Ergebnis war recht erstaunlich, denn damals ging es der amerikanischen Wirtschaft nicht besonders gut, aber alle Geschäfte in den Bereichen, die menschenfreundlicher gestaltet wurden, florierten: ihr Umsatz stieg, der Wert der Geschäfte nahm zu, ebenso die Anzahl der Kunden und der Mitarbeiter. Überall, wo derartige Verbesserungen durchgeführt wurden, ging auch das Geschäft besser — und zwar in so einem Ausmaß, dass man nun aus benachbarten Straßen hört: „Können hier nicht auch dieselben Maßnahmen gesetzt werden. Wir wollen auch davon profitieren.“ Die Leute wollen in Ruhe einkaufen, ohne sich zu hetzen, von Geschäft zu Geschäft schlendern, Angebote studieren und ungestört vom Verkehrslärm vor den Auslagen darüber reden, ob sie dies oder das jetzt kaufen sollen oder nicht.

M. Kerbler: Richtig. Ich spreche das an, weil die Frage nach den Auswirkungen auf die Umsätze der Geschäfte auch ein wesentlicher Punkt in der Debatte über die Verkehrsberuhigung der Mariahilfer Straße in Wien war. Sie meinen also, dass die Geschäfte eher besser gehen werden, weil die Leute Zeit haben, in Ruhe einzukaufen.

Jan Gehl: In den 45 oder 50 Jahren, in denen ich mit Städten zusammengearbeitet habe, um sie menschenfreundlicher zu gestalten, habe ich, wenn es um die Schließung einer Straße oder die Verlangsamung des Verkehrs und Verbesserungen für die Menschen ging, in jeder einzelnen Stadt zu hören bekommen: „Das geht hier niemals. Sie müssen einsehen, dass es sich hier um eine ganz besondere Straße oder ein ganz besonderes Gebiet handelt.“ In New York würde sich das etwa so anhören: „Schon wieder so ein dummer Europäer. Wir sind hier im Big Apple, wir sind rund um die Uhr wach, und wir leben von Geburt an mit all diesem Verkehr. Sie werden hier nie und nimmer etwas ändern. Das funktioniert nie!“ Dann wurden die Änderungen umgesetzt und erwiesen sich als großer Erfolg. Ich habe all das schon so oft gehört, und jedes Mal wurden die Vorhersagen von der Realität überholt. Sie können Gift darauf nehmen, dass es die kapitalistische Wirtschaft in all den Städten nie zugelassen hätte, dass sich die Fußgängerzonen überall ausbreiten, wenn sie nicht gut fürs Geschäft wären. Wenn sie schlecht fürs Geschäft wären, gäbe es nicht einmal eine einzige. Geschäftsleute sind im Allgemeinen bloß etwas konservativ, sie wissen, was sie haben, und sind ein wenig unsicher, wenn es um die Zukunft geht. Bei jeglichen Veränderungen sind sie daher eher sehr kritisch, und danach hört man nichts mehr. Ich habe das schon sehr oft erlebt.

M. Kerbler: Überall?

Jan Gehl: Und hier natürlich auch. Mittlerweile gibt es allerdings recht umfassende Untersuchungen zu den wirtschaftlichen Faktoren, die bei der Humanisierung von Städten mitspielen, so dass es mittlerweile eine anerkannte Tatsache ist, dass die Geschäfte wirklich profitieren, wenn man es richtig und an den richtigen Stellen angeht.

- M. Kerbler: Apropos Humanisierung von Städten. In dem schon erwähnten Buch „Happy City“ führte Charles Montgomery sieben Punkte dafür an, wie man eine Stadt menschenfreundlich oder glücklich macht. Zwei dieser Punkte sind: „Vor allem sollte sie es uns ermöglichen, Bindungen zu Freunden, Verwandten und Fremden, die dem Leben Sinn geben, aufzubauen und zu festigen. Solche Bindungen stellen die größte Leistung und Chance der Städte dar.“ Der zweite Punkt wäre: „Und die Stadt, die unseren gemeinsamen Glauben, der die Tür zur Empathie und Zusammenarbeit öffnet, anerkennt und fördert, wird uns helfen, die großen Herausforderung dieses Jahrhunderts zu meistern.“ Ist es das, was eine humane Stadt ausmacht?
- Jan Gehl: Was er damit anspricht, ist eigentlich die offenen Gesellschaft. All die Gehsteige und Fußgängerzonen, all die Parks und anderen Plätze, die von Menschen aufgesucht werden können und auch werden, dienen als Stätten der Begegnung mit Menschen aus dieser Gemeinschaft, gleichgültig ob sie zur eigenen oder zu einer anderen Familie oder zu anderen Gruppen der Gemeinschaft gehören. Daten zu diesem Thema aus Kopenhagen belegen, dass von den Menschen, die sich an einem bestimmten Tag in der Stadt aufhalten, jeder zehnte aktiv auf die anderen neun zugeht, sei es durch Verteilen von politischen Flugblättern, durch Gitarre Spielen oder durch das Werben von Unterstützern für eine NGO usw. Die Idee, dass die Stadt ein Forum für die Begegnung mit anderen Menschen ist, ist also sehr lebendig. Interessanterweise gewährt der erste Zusatz zur amerikanischen Verfassung den Bürgern und Bürgerinnen das Recht, der freien Meinungsäußerung in einem solchen Forum. Dafür ziehen sie in den Krieg, aber daheim leben sie in Städten, in denen sie nicht mehr vor die Tür gehen, weil es kein Forum gibt sondern bloß Einkaufszentren, wo man hinausgeworfen wird, wenn man auch nur dazu ansetzt, die Stimme zu erheben. Das ist schon etwas paradox. Auf der Hand liegt jedenfalls, dass das öffentliche Forum eine wichtige Quelle der Demokratie, der Information, ja des Lebens war und ist. „Nun, was gibt's Neues auf dem Rialto?“ schrieb schon Shakespeare im Kaufmann von Venedig.
- M. Kerbler: Der Kaufmann von Venedig, ja. Die humane Stadt bzw. die glückliche Stadt ist — wie Sie schon erwähnten — eine Stadt, die für Jung und Alt gleichermaßen lebenswert ist. Bekanntermaßen altert die Gesellschaft in Europa. Im Jahr 2050 werden in den Städten viele Menschen über 60 leben. Was ist in dieser Hinsicht heute zu tun, was sollte sich ändern? Wir haben ja darüber gesprochen, dass es in Kopenhagen 50 Jahre dauerte, das Verkehrssystem zu verändern. Was also ist heute zu tun, damit wir 2050 eine Stadt der Zukunft haben, die für Jung und Alt gleichermaßen gut geeignet ist?
- Jan Gehl: Es ist kein Problem, sondern eigentlich eine Freude, dass es so viele ältere Menschen gibt, zu denen auch ich schon gehöre. Man sollte sich in diesem Zusammenhang Japan oder Singapur ansehen. Dort ist das Essen gesünder, und es wird auch weniger geraucht, weshalb es dort jetzt schon viel mehr ältere Menschen gibt. Wir sollten also das tun, was der menschlichen Natur entspricht, nämlich ein gutes Umfeld für die Menschen schaffen, in dem sie ihre Fähigkeit zu gehen, zu sehen und zu hören nutzen und sich begegnen können. Das alles konnte man in den alten Städten, aber in vielen neuen ist das nicht mehr möglich. Ich glaube, dass dies alles auch wesentlich dafür ist, dass man als alter Mensch das Leben genießen kann. Möglicherweise kann man im Alter die eigene Wohnung nicht mehr verlassen und ausgehen, weil es zu gefährlich, zu laut oder zu unangenehm ist. Außerdem sind die

Gebäude zu groß, so dass man sich nicht wohlfühlt. Deshalb meine ich wirklich, dass Viertel in einem menschlichen Maßstab, in denen man gut zu Fuß gehen kann, gut für alle Generationen sein werden — auch für die mittlere Generation, die für einige Zeit die Stadtplanung dominiert und alles bestimmt hat.

Ich habe eine nette, kleine Fotoserie aus Vietnam. Ich habe dort in der dänischen Botschaft eine Dame aus Hanoi kennengelernt, die gerade von einem Kurs aus Kopenhagen zurückgekommen ist. Sie fragte mich, ob wir in Kopenhagen einen Babyboom hätten. „Einen Babyboom?“ erwiderte ich. „Im Gegenteil, wir haben so wenig Babys, dass es in 200 Jahren keine Dänen mehr geben wird.“ Aber ich kann verstehen, weshalb sie diesen Eindruck hatte, denn überall in der Stadt sieht man Kinder in Kinderwägen, in Kindersitzen auf Fahrrädern, in Fahrradanhängern, auf eigenen Fahrrädern, zu Fuß auf dem Schulweg... In ganz Kopenhagen trifft man viele Kinder, während man in Vietnam keine Kinder sieht. Da realisierte ich, dass man in Kopenhagen so viele Kinder sieht, weil wir die Stadt so gestaltet haben, dass die Eltern nicht zögern, mit ihren Kindern in der Stadt rauszugehen. Für mich ist das eindeutig ein Zeichen der Qualität. Achten Sie in einer Stadt immer darauf, ob viele ältere Leute, viele kleine Kinder und auch Jugendliche zu sehen sind. Das ist ein Indikator für die Qualität einer Stadt.

M. Kerbler: Ich weiß nicht, ob Kopenhagen wie Wien das Problem eines Speckgürtels kennt.

Jan Gehl: Oje, und ob.

M. Kerbler: Nachdem ich schon das Jahr 2050 und das Altern angesprochen habe: in den letzten Wochen habe ich mich mit vielen Leuten unterhalten, von denen sich viele überlegen, ob sie später, wenn sie alt sind, wieder zurück in die Stadt übersiedeln sollen, weil das Leben da für sie einfacher ist — aufgrund von kürzeren Entfernungen, öffentlichen Verkehrsmitteln...

Jan Gehl: Kultur.

M. Kerbler: ... und Kultur, Treffen mit Freunden und Bekannten.

Jan Gehl: Dienstleistungen.

M. Kerbler: Sie wollen nicht alleine in einem Haus irgendwo am Stadtrand leben, selbst wenn die Gegend schön ist, weil man irgendwie isoliert ist. Das gesellschaftliche Leben ist weniger aktiv als in der Stadt. Wenn also all diese Leute oder auch nur 20 % oder 25 % davon wieder zurückkommen, was bedeutet das für die Stadtplanung für 2050?

Jan Gehl: Es besteht bereits ein sehr starker Trend zum Leben in der Stadt, wo viele Dienste angeboten werden und eine Reihe von Einrichtungen leicht erreichbar ist. Natürlich ist auch erkennbar, dass diejenigen, die es sich leisten können, eine Wohnung oder ein Haus in der Stadt kaufen und ihr Refugium am Stadtrand verlassen, während die anderen draußen festsitzen. Aus Amerika wissen wir, dass die Ärmsten am weitesten draußen, in einem Vorort ganz am Rand, wohnen und die Hälfte des Familieneinkommens dafür aufwenden müssen, den Fuhrpark der Familie in Schuss zu halten, damit sie mobil sind und zur Arbeit kommen. Es ist wirklich ein ungerechtes System. Insbesondere wenn man ein wenig älter wird und nicht mehr

so mobil ist, braucht man alles, was man haben möchte, in der Nähe. Das ist ein sehr starker Trend. Wir müssen sicherstellen, dass viel mehr von dem, was benötigt wird, gebaut wird, und natürlich bei dem, was die Menschen aufgeben, zurückgeschraubt wird. Dieser Prozess kommt in Gang — langsam zwar, aber es gibt einige interessante Pläne. Eines der interessantesten Beispiele dafür ist Melbourne, eine Stadt mit fabelhafter Stadtplanung und die zweitlebenswerteste Stadt weltweit, natürlich nicht gut so wie Kopenhagen, aber immerhin die Nummer 2. Wien war auf dieser Rangliste übrigens auf Platz 5. Melbourne ist also sehr, sehr weit vorne gereiht.

M. Kerbler: Glauben Sie wirklich an solche Rankings?

Jan Gehl: Ja, durchaus, denn es gibt drei solcher Ranglisten, die unterschiedliche Kriterien anwenden. Die Verantwortlichen untersuchen jährlich die einzelnen Punkte vor Ort. Ich war mit mehreren von ihnen in Kontakt und weiß daher, dass sie ernsthaft vorgehen. Natürlich verkaufen sie damit auch ihre Publikationen, aber auch die Fremdenverkehrsverantwortlichen und Bürgermeister freuen sich über gute Bewertungen, denn sie können damit werben und beispielsweise versuchen, noch mehr Konferenzen in ihre Stadt zu holen. Aber nun zurück zu Melbourne: Diese Stadt hat jetzt etwa 4 Millionen Einwohner, von denen ein sehr großer Anteil in Vororten wohnt, die in Australien noch viel ausgedehnter sind als in Amerika. Es wurde erkannt, dass sich die Bevölkerung innerhalb der nächsten 30 Jahre von 4 auf 8 Millionen verdoppeln wird. Daraufhin wurde ein Plan erstellt, damit alle 8 Millionen Einwohner innerhalb der bestehenden Stadtgrenzen Platz finden. Dazu soll 20 % der Fläche in den Vororten für Korridore entlang von vorhandenen und neuen Bahntrassen für sechs- oder siebenstöckige Häuser genutzt werden. Dadurch kann man all die neuen Einwohner unterbringen und gleichzeitig den 80 % der Vorortbewohner, die von den Maßnahmen nicht betroffen sind, fußläufig Zugang zu Dienstleistungen, Ärzten, Apotheken, Büchereien, Kinos usw. verschaffen. Sie erhalten vor Ort Dienste, die es da nie zuvor gegeben hat, und werden an den öffentlichen Verkehr angebunden. Mit Maßnahmen, die den Großteil der Vororte unangetastet lassen, kann Melbourne doppelt so viele Menschen aufnehmen und überdies starke Verbesserungen in der ganzen Stadt erzielen.

M. Kerbler: Sie haben da einen sehr wichtigen Punkt angesprochen, Herr Gehl, denn...

Jan Gehl: Nun, ich spreche ständig wichtige Punkte an!

M. Kerbler: Schon, ja! Aber wer zum Beispiel hat das Recht, die Stadt zu gestalten? Wie wichtig ist es, dass die Bürger und Bürgerinnen in die Umgestaltung der Stadt einbezogen werden, denn sie wissen ja — hoffentlich —, was sie wollen. Wie wichtig ist es, die Menschen in ihre Stadt der Zukunft einzubinden?

Jan Gehl: Generell ist das sehr wichtig. Wie geht man in einem Fall wie Melbourne vor, wo Prognosen ein ziemlich rasches Wachstum für australische Städte vorhersagen und man weiß, dass man eine Strategie braucht, um Platz für doppelt so viele Einwohnern zu schaffen? Soll die Stadt einfach expandieren, so dass auf der Hälfte des Bundesstaats Victoria viele neue Einfamilienhäuser errichtet werden, oder soll man andere Modelle finden, die einige schon vorhandene Probleme lösen und gleichzeitig Raum für die neuen Einwohner schaffen. Zu diesem Zweck — und ich weiß, wie das zustande gekommen ist — haben der Stadtbaumeister und einige

Visionäre mit diesem Plan, durch den die gesamte Stadt aufgewertet wird, alle neuen Einwohner untergebracht werden und es Verbesserungen für alle gibt, das Ei des Kolumbus gefunden. Zunächst braucht man also eine Vision, die von einigen wenigen erarbeitet wird, und dann kann man einen Dialog darüber anstoßen, ob man so vorgehen soll. Bauunternehmer werden wohl die Errichtung von Einfamilienhäusern in neuen Bezirken bevorzugen, während die Umweltschützer einwenden werden, dass die Stadt möglichst schrumpfen solle. Wir brauchen also Visionäre und Menschen, die neue Visionen durchdenken können, denn man kann von den normalen Vorortbewohnern in Melbourne nicht erwarten, dass sie einen derartigen Plan vorschlagen. Man kann nichts fordern, von dem man noch nie gehört hat. Man kann keine andere Stadt verlangen, wenn man sie noch nicht gesehen oder von ihr gehört hat... Es ist extrem wichtig, Informationen zu verbreiten, damit wir wissen, was weltweit läuft und wo es gute Lösungen gibt. Dann können wir den Menschen verschiedene Modelle zeigen. Die Leute sind meiner Meinung nach sehr geschickt im Finden guter Lösungsansätze für ihre Probleme, aber man muss sie darüber informieren, welche Möglichkeiten es gibt. Wir waren in die Planung des Wiederaufbaus von Christchurch nach dem Erdbeben involviert. Dort wurde ein umfangreicher Bürgerbeteiligungsprozess durchgeführt, in dem 106 000 Vorschläge gemacht wurden und das Bürgerforum Beratung erhielt. Für mich war es völlig verblüffend, wie visionär die normale Bevölkerung war...

M. Kerbler: Die Menschen nutzten das Erdbeben als Chance für einen Neubeginn.

Jan Gehl: Die Vorgabe des Bürgermeisters lautete: „Wir werden nicht alles so aufbauen, wie es war, denn damit wiederholen wir bloß all die Kompromisse aus dem vorigen Jahrhundert. Wir bauen jetzt die beste Stadt für das 21. Jahrhundert. Welche Merkmale, meine Freunde, soll diese Stadt haben.“ Die Stadt, die sich dabei herauskristallisierte, kommt sehr nahe an die Vorstellungen heran, über die wir gesprochen haben: ziemlich verdichtet, multifunktional, fußgänger- und radfahrerfreundlich, Stadtbahnen, viele Parks und Orientierung auf den Fluss, ein sehr geringer Schwerpunkt auf Straßen und Parkplätze.

M. Kerbler: Sie kennen sicher den Slogan „Berlin ist arm, aber sexy“. Was macht eine Stadt attraktiv? Was macht sie sexy?

Jan Gehl: Sexy soll dasselbe sein wie attraktiv? Jetzt fehlen sogar mir die Worte!

M. Kerbler: Ich werde meine Frage umformulieren. Der amerikanische Soziologe Richard Florida meinte, dass es drei T — Technologie, Talent und Toleranz — gebe, die eine Stadt attraktiv machten. Im Wettbewerb zwischen den europäischen Städten im 21. Jahrhundert ist es für Städte wichtig, kreative Menschen, die für gewöhnlich tolerant sind, anzuziehen. Sie wollen in einer liberalen Atmosphäre und Gesellschaft leben. Vergessen Sie das Wort „sexy“, aber was macht eine Stadt zu einer kreativen, einer toleranten Stadt — so dass zum Beispiel Sie, Herr Gehl, beschließen würden, von der Stadt A in die Stadt B zu übersiedeln, weil die Stadt B etwas hat, was der Stadt, in der Sie aufgewachsen sind, fehlt.

Jan Gehl: Wenn man aus Kopenhagen kommt, ist das unvorstellbar! Aber es ist jedenfalls eine gute Frage. Manchmal sagt man, dass feststehende, flexible und flüchtige Elemente nötig sind. Nehmen wir Venedig als Beispiel. Das Feststehende wäre die Stadt selbst, das Flexible die Regatta, der Karneval und andere Veranstaltungen in diesen

Räumen und das Flüchtige schließlich wären kleine Dinge, wie zum Beispiel Buben, die auf einem Platz Gitarre oder Fußball spielen, oder ein Feuerwerk. Man muss die feststehenden, die flexiblen und die flüchtigen Elemente zusammen betrachten, denn eine wundervolle Stadt braucht nicht nur Räume sondern auch Veranstaltungen, die sie mit Leben zu erfüllen, und Kreativität, um diese Räume auf spannende Weise zu nutzen. In Kopenhagen wurde 50 Jahre lang daran gearbeitet, die Qualität des öffentlichen Raums zu verbessern. Seither sind eine Vielzahl neuer Festivals und Möglichkeiten, gemeinsam mit den Mitbürgern zu feiern, entstanden. Jedes Jahr gibt es neue Feste, und im Jahr darauf ist es ebenso. Wir haben sogar eine Grafik über neue Festivals und Stadtfeste erstellt, denn geeignete Räume führen zu Ideen, und mit Ideen kann man beginnen, diese Räume zu nutzen. Natürlich heißt es dann manchmal: „In diesem Teil der Stadt gibt es schon genug Feste. Nächstes Jahr müssen wir für eine besser Verteilung sorgen.“ Es ist etwa so wie zu Hause, wenn die Teenager alleine eine große Party geben wollen: man muss weggehen und weiß genau, dass sie alles auf den Kopf stellen werden und einem am nächsten Morgen zum Heulen zumute ist, wenn man sieht, was sie alles angerichtet haben. Aber zu einem guten Heim gehört es eben auch dazu, dass jeder seinen Spaß haben kann. Auch in der Stadt muss man akzeptieren, dass es Konflikte gibt und dass es Jugendliche gibt, die feiern wollen und ihre Reibereien mit den Älteren haben. Konflikte gehören einfach zum Leben in der Stadt dazu, machen es aber auch sexy und spannend.

M. Kerbler: Sie haben die Kunst erwähnt. Nun, da wir dieses Interview hier in Wien führen: Wie wichtig ist Kunst tatsächlich? Genauer: wie wichtig ist es für Städte wie Kopenhagen, Wien, Hamburg oder Paris, eine Stadt der Künste zu sein? Ich stelle mir die Stadt der Zukunft wie ein Mobile vor, das stets in Bewegung ist, so dass einmal dieses, einmal jenes Merkmal stärker ausgeprägt ist. Touristen kommen zum Beispiel hierher, um in die Geschichte der Stadt einzutauchen und den Geist der alten Monarchie zu spüren oder vielleicht um die Stadt der Künste zu sehen. Wien ist noch immer ein Tor zum Osten. Wir haben die Kaffeehäuser, das Erbe der weltoffenen Bohemiens sozusagen. Wie ist es, die Stadt als Mobile zu sehen und als Heimat zu spüren?

Jan Gehl: Die Kunst ist ein sehr breites Thema. Wenn ich an Wien und Melbourne denke, die mir sehr gut vertraut sind, dann ist Wien in einer Reihe traditioneller Künste oder Künste der Alten Welt sehr gut etabliert. Sie haben die Musikkultur, viele Traditionen aus der guten alten Zeit, die hier hochgehalten werden, was vielleicht manchmal etwas verstaubt wirkt, aber es gibt hier auch eine große Anzahl moderner Künstler, die an die Kunsttradition der Stadt anknüpfen. Melbourne ist ganz anders, weil es sich ja um eine neue Stadt handelt. Sie hat keine Philharmoniker — aber dort gibt es neue, andere Formen des Umgangs mit der Kunst, die ich für interessant erachte. In Melbourne lautet das Motto, dass die Straßen und Plätze der Stadt eine sich ständig wandelnde Galerie für moderne Kunst sein sollen. Einige Werke werden zwar fix aufgestellt, aber dann wiederum erhält ein Künstler Geld und drei Monate Zeit, um einer bestimmten Straße oder Gasse oder einem Platz etwas zu schaffen, was dann wieder verschwindet, wenn die nächsten Kunstschaffenden an die Reihe kommen. Es gibt in Melbourne auch eine Schule für Nachwuchskünstler. Man macht sich die Tatsache zu Nutze, dass es in unserer kreativen Gesellschaft mit viel Freizeit ein fantastisches Potential in der allgemeinen Bevölkerung gibt. Natürlich ist es schön, erstklassige Geiger zu haben, aber es ist auch toll, wenn ein kleiner Junge zwar nicht so gut, aber dafür mit viel Begeisterung im Vorort in der Schulband Trommel spielt. Wir haben hier die gesamte Bandbreite. In der Gesellschaft gibt es

heute mehr Kunst und Kreativität denn je, und manchen Städten gelingt es, die gesamte Palette — von sehr hochstehenden bis zu sehr bodenständigen Formen — zum Leben zu erwecken. Ich wohne zum Beispiel in einem kleinen Viertel in Kopenhagen, das allgemein als eher langweilig gilt. Dort wurde ein Theater gemietet und jedem aus unserem Viertel, der ein Instrument spielt oder singt, die Möglichkeit gegeben, innerhalb von zwei Tagen gratis aufzutreten. Es zeigte sich, dass es in unserem Viertel so viele Bands und Chöre gab, dass es nicht zwei sondern vier Tage dauerte, bis alle an der Reihe waren. Es war erstaunlich, wie viel in den Kellern, auf den Dachböden sowie in den Klassenzimmern und Musiksälen der Schulen vor sich geht und wie glücklich alle waren, ihr Können zu zeigen. Ich bin Großvater und war in den letzten Monaten mit meiner Frau viel unterwegs, um unsere Enkel hier Cello spielen, dort singen und da wiederum Trommel spielen zu hören. Es ist auch sehr schön zu sehen, wie sie ihre Gefühle künstlerisch zum Ausdruck bringen. Es gibt eine enorme Fülle solcher Aktivitäten in unseren Städten und nicht bloß das Neujahrskonzert.

M. Kerbler: Zu guter Letzt müssen wir noch über die Politiker sprechen, denn im Zusammenhang mit der Stadt der Zukunft kommen wesentliche der Leitlinien und wichtige Entscheidungsträger aus dem Rathaus. Wenn Sie an die vielen, vielen Projekte denken, die Ihr Büro für Städte entwickelt hat, was wäre die wichtigste Idee, die Sie bei einem Treffen mit einem Politiker vorlegen würden? Was müsste zuerst getan werden, wenn man eine Stadt umgestalten will oder sie für die Menschen auf den richtigen Weg bringen will?

Jan Gehl: In den letzten 20 Jahren, in denen ich fast in allen Erdteilen gearbeitet habe, hat sich folgendes Muster gezeigt: Im Allgemeinen waren die Bürgermeister, mit denen ich gearbeitet habe, ziemlich aufgeschlossen und motiviert, etwas zu tun, d. h. es gab eine Führungspersönlichkeit mit Visionen, die in der Lage war, die Entwicklung in der eigenen Stadt innerhalb von fünf Jahren rasch voranzutreiben, wie zum Beispiel in Curitiba, Bogota, Sydney, New York und jetzt auch in Moskau. Moskau ist mein neuestes Beispiel, wo in nur zwei Jahren wahre Wunder vollbracht worden sind. Es gibt dort den festen Willen, die Stadt lebenswerter zu machen, was bei Gott notwendig ist. Noch einmal: man braucht eine gute Führungspersönlichkeit. Das könnte wie in Melbourne der Stadtbaumeister sein, der zuversichtlich meinte: „Ich habe in den einzelnen Stadtteilen 16 Entscheidungsträger, und ich werde sie alle überzeugen.“ Und so war es auch. Er informierte sie über bekannte Fakten, unsere Aktivitäten und Maßnahmen in anderen Städten und zeigte ihnen die Ergebnisse. Deshalb betone ich, dass man eine gute, mutige Führungspersönlichkeit braucht, die nicht bloß Akten schlichtet sondern etwas in Gang setzt will, die die Herausforderungen des Klimawandels, der Lebensqualität, der Demokratie und der gesellschaftlichen Ausgrenzung erkennt. Darüber hinaus ist es auch wichtig, viele gute Modelle und Best Practices zu sammeln, damit man darauf zurückgreifen kann, wenn man beispielsweise hier in Wien ein bestimmtes Problem in Angriff nehmen will. Denn für jedes Problem, auf das ich in einer bestimmten Stadt gestoßen bin, gab es schon eine sehr gute Lösung aus einer anderen Stadt. Der Trick besteht darin, dass man weiß, welche andere Stadt das Problem bereits erfolgreich bewältigt hat. Uns obliegt es, dieses Wissen weltweit zugänglich zu machen. Die Städte beobachten heute gegenseitig, welche Maßnahmen die anderen setzen. Jetzt wollen sie alle lebenswerte, gesunde und nachhaltige Städte sein und konkurrieren hier wirklich miteinander. Hier kommt auch die Rangliste der lebenswerten Städte ins Spiel, da hier alle eine gute Bewertung erzielen wollen, weil das gut für die

Werbung, die Investitionen und all das ist.

M. Kerbler: Herr Gehl, eine Frage, die ich für sehr wichtig halte, ist mir in den Fragebögen der Rankings abgegangen, nämlich: Will ich in dieser Stadt alt werden? Wollen Sie in Kopenhagen alt werden?

Jan Gehl: Ja, oh ja. Ich habe keine andere Wahl!

M. Kerbler: Oder würden Sie nach Melbourne umziehen?

Jan Gehl: Oh, das wäre ein guter Ort zum Altwerden. Das wäre eine überlegenswerte Frage gewesen. In Nordamerika gibt es eine Organisation namens „Eight Eightyeight“. Die Idee dahinter ist, dass man sich bei einer Stadt immer fragen sollte, ob es Achtjährigen und auch Achtzigjährigen hier gut geht. Wenn man die Frage für beide Gruppen bejahen kann, wäre die Stadt auch für alle anderen Altersgruppen in Ordnung.

M. Kerbler: Vielen Dank für das Gespräch, Herr Gehl.

Jan Gehl: Gern geschehen.

[Ende der Aufnahme]