

# Jan Gehl

## Inhaltsverzeichnis

Jan Gehl im Interview.....	1
„Die Menschen in Bewegung setzen“.....	1
Stadtplaner Jan Gehl über Köln Menschenfreundliche Stadt.....	8
Jan Gehl.....	10
Inhaltsverzeichnis.....	10
Leben.....	10
Auszeichnungen.....	11
Veröffentlichungen.....	11
Quellen.....	11
Weblinks.....	11
Interview mit Jan Gehl: „Gute Bedingungen zum Gehen und Rad fahren sind Voraussetzungen für einen guten Öffentlichen Verkehr“.....	12
Bauen für Menschen.....	17
Das Buch.....	19

Ausgabe 12/2014 - Schwerpunkt Genuss

<http://www.brandeins.de/archiv/2014/genuss/jan-gehl-im-interview-die-menschen-in-bewegung-setzen/>

## Jan Gehl im Interview

### „Die Menschen in Bewegung setzen“

Jan Gehl ist der Mann hinter dem Boom seiner Heimatstadt Kopenhagen, dem Umbau Moskaus und der Wiederbelebung Manhattans. Früher wurde er belächelt. Heute gilt er als einer der einflussreichsten Stadtplaner der Welt. Dabei stellt er nur eine einfache Frage: Wie wollen wir eigentlich leben?



Jan Gehls Langzeitprojekte: Impressionen des neuen Kopenhagens  
Interview: Harald Willenbrock  
Foto: André Hemstedt & Tine Reimer

- Ein Konferenzraum nahe des Kopenhagener Hauptbahnhofs. An den Wänden zahllose gerahmte Urkunden, eine Auszeichnung des schwedischen Königs und persönliche Dankesbriefe von Jane Jacobs, der großen Stadttheoretikerin. Vor der Tür ein Atelier, das eher wie eine Studenten-WG anmutet und nicht wie eines der weltweit renommiertesten

Stadtplanungsbüros.

Der Hausherr trägt ein schwarzes Poloshirt, eine randlose Brille und in seiner Hosentasche eine Digitalkamera, mit der er unterwegs alles fotografiert, was ihm an urbanem Leben vor die Linse kommt. Jan Gehl ist ein ebenso rastloser wie stiller Star. Mit seinen 35 Mitarbeitern berät der 78-Jährige so unterschiedliche Städte wie Schanghai, New York, Almaty (Kasachstan), Singapur und St. Petersburg. Die Frage seiner Kunden jedoch ist immer die gleiche: Wie kriegen wir mehr Leben in unsere Stadt?

— — — — —  
brand eins: Herr Gehl, woran erkennt man die Lebensqualität einer Stadt?

Jan Gehl: Es gibt einen sehr simplen Anhaltspunkt. Schauen Sie, wie viele Kinder und alte Menschen auf Straßen und Plätzen unterwegs sind. Das ist ein ziemlich zuverlässiger Indikator. Eine Stadt ist nach meiner Definition dann lebenswert, wenn sie das menschliche Maß respektiert. Wenn sie also nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem der Fußgänger und Fahrradfahrer tickt. Wenn sich auf ihren überschaubaren Plätzen und Gassen wieder Menschen begegnen können. Darin besteht schließlich die Idee einer Stadt.

Warum sind ausgerechnet Kinder und Senioren Indikatoren?

In Hanoi traf ich kürzlich eine Vietnamesin, die gerade aus Dänemark zurückgekehrt war. „Wie ist es bei Ihnen eigentlich zu diesem Babyboom gekommen?“, wollte sie von mir wissen. „Überall in Kopenhagen sieht man Eltern mit Kinderwagen und selbst Fünfjährige auf dem Fahrrad.“ Dabei haben wir überhaupt keinen Babyboom, ganz im Gegenteil. Aber Kopenhagen ist so sicher, dass wir unsere Kinder auf die Straße schicken. Gleiches gilt für die Älteren, von denen es, wie Sie wissen, immer mehr gibt. In Hanoi wäre es für sie auf den Straßen viel zu gefährlich.

Was müssen Architekten und Stadtplaner tun, um die Menschen wieder auf die Straßen zu bringen?

Sie sollten ihre Häuser und Städte für Menschen planen.

Wir dachten immer, das täten sie bereits.

Falsch. Die meisten neuen Gebäude und Stadtviertel ignorieren den menschlichen Maßstab, was Sie an ihren aufgeblähten Dimensionen ablesen können: Gebäude, Straßen und Plätze werden immer größer. Jene, die sie benutzen, die sie schätzen und die sich in ihnen wohlfühlen sollen – also wir –, sind aber immer noch genauso klein wie seit eh und je. Auf diese Weise entstehen Städte, die einem permanent zuraunen: „Geh nach Hause, mein Freund, so schnell du kannst, und schließ die Tür hinter dir.“ Und das hat Folgen.

Welche?

Die Stadtplanung der vergangenen fünf Jahrzehnte hat Zigtausende Menschenleben gekostet, weil sie einseitig auf motorisierten Verkehr ausgerichtet war und die Menschen in einem Zustand permanenter Bewegungslosigkeit hält. Heute ist mehr als ein Drittel der US-Amerikaner übergewichtig, zusammen mit Bewegungsmangel gilt dies als wirksamerer

Killer als Tabak. Städte hingegen, die ihre Bewohner in Bewegung setzen, betreiben ganz nebenbei die billigste Gesundheitspolitik. Wer regelmäßig 10 000 Schritte am Tag geht oder sich anderweitig sportlich betätigt, darf im Schnitt auf sieben zusätzliche Lebensjahre hoffen.

— — — — —

Gehl nestelt in seiner Hosentasche und zieht einen Schrittzähler hervor. Bisher, murmelt er unzufrieden mit Blick aufs Display, habe er es an diesem Tag erst auf 2549 Schritte gebracht. Aber ihm bleiben ja auch noch ein paar Stunden. Er lässt das Gerät wieder in der Tasche verschwinden.

— — — — —

brand eins: Warum werden Großstädte Ihrer Meinung nach heute so an den Menschen vorbeigebaut?

Jan Gehl: Weil die Stadtplanung im vergangenen halben Jahrhundert von zwei mächtigen Paradigmen dominiert wurde: dem der modernistischen Architektur mit frei stehenden Hochhäusern, öden Grünflächen und weiten Wegen von A nach B – und dem des Automobilverkehrs. Früher war das ganz anders. Über Jahrhunderte wuchsen Städte in einem langsamen, kontinuierlichen Prozess. Jeder war zu Fuß auf der Straße und im gleichen 5 km /h-Tempo unterwegs, die Wege waren überschaubar und die Straßen schmal und abwechslungsreich. Mit dem Wirtschaftswunder änderte sich das radikal. Autos eroberten unsere Straßen, das Durchschnittstempo beschleunigte sich auf 60 km /h, aus Stadt- wurde Verkehrsplanung. Niemand machte sich Gedanken über die Konsequenzen des Modernismus. Heute wissen wir: Um das Leben in einer Stadt zu ersticken, gibt es keine effizienteren Mittel als Autos und Wolkenkratzer.

Angesichts der ungebrochenen Popularität urbanen Lebens bleibt Planern doch gar nichts anderes übrig, als dicht und hoch zu bauen. In der Acht-Millionen-Metropole London beispielsweise entsteht derzeit eine ganze Phalanx von Hochhäusern.

Wussten Sie, dass Barcelona in Teilen eine höhere Bevölkerungsdichte aufweist als die Wolkenkratzermetropole Manhattan? Auch Paris und Venedig sind extrem dicht bevölkert, aber dennoch wunderbar lebenswerte Städte. Warum? Weil ihre Architekten Dichte auf intelligentere Weise geschaffen haben als durch schlichtes Übereinanderstapeln von Etagen. Hochhäuser sind des faulen Architekten Antwort auf die Frage nach Dichte.

Was spricht gegen gut gemachte Hochhäuser?

Unter anderem unser menschliches Navigationssystem. In den ersten vier bis fünf Stockwerken eines Hochhauses fühlen wir uns noch als Teil der Stadt, darüber hinaus werden wir zu einem abgehobenen Teil des Flugverkehrs. Auch für die urbane Textur sind Hochhäuser mit ihren extremen Fallwinden und abweisenden Fassaden häufig schädlich.

Viele Städte versuchen heute mit spektakulären Wahrzeichen zu punkten. Sie haben die Bauten von sogenannten Signature Architects wie Rem Koolhaas, Frank Gehry oder Norman Foster als „Vogelkot-Architektur“ bezeichnet. Warum?

Weil das, was Star-Architekten über Städten abwerfen, am Boden häufig ziemlich beschissen aussieht. Viele Planer glauben, bei Architektur gehe es vor allem um die Form. In Wirklichkeit aber geht es um die Interaktion von Form und Leben, also um die Dinge, die sich zwischen Häusern abspielen. Dieses Leben zwischen den Häusern ist zugegebenermaßen komplizierter zu planen als irgendein vermeintlich großartiges Stück Architektur. Was auch der Grund ist, weshalb es so selten versucht wird.

Ihre Kollegenschelte fällt ziemlich deftig aus.

Als junger Architekt war ich fasziniert von der Grandezza großer Bauwerke. Einer meiner Stars war Oscar Niemeyer mit seinen spektakulären Entwürfen für Brasiliens neue Hauptstadt Brasília. Dann aber verliebte ich mich in meine spätere Frau, eine Psychologin, die mir eine ganz einfache Frage stellte: Was macht eure Architektur eigentlich mit den Menschen, die später in ihr und um sie herum leben müssen?

Wie lautete Ihre Antwort?

Ich hatte keine. Und wie sich herausstellte, wussten meine Kollegen auch keine. Es dachte einfach niemand über die Konsequenzen unserer Arbeit nach.

— — — — —

Jan Gehl war damals Absolvent der Hochschule für Architektur und seine Heimatstadt eine, die sich willig dem Autoverkehr ergab. Auf Schwarz-Weiß-Fotos, die Gehl ausbreitet, sind Straßen und Plätze voller Autos zu sehen. Fußgänger wirken wie Statisten, die sich zwischen Autos durchdrängeln. Was bedeutet das für das Leben einer Stadt? 40 Jahre lang erforschte Gehl an der Kopenhagener Universität das Zusammenspiel von Architektur und Lebensqualität in Metropolen. Er befragte Passanten und Anwohner nach ihren Wegen und Lieblingsplätzen. Stoppte die Zeit, die sich Fußgänger auf Plätzen aufhielten. Untersuchte mit seinen Studenten selbst Details wie den Zusammenhang von Fassadengestaltung und Aufenthaltsqualität einer Straße. „Niemand hat die Formenlehre und die Nutzung des öffentlichen Raums so gründlich untersucht wie Jan Gehl“, sagt der Architekt Richard Rogers heute. Damals wurde die Arbeit des Universitätsprofessors unter Kollegen erst ignoriert, dann belächelt. Die Kopenhagener Stadtverwaltung aber setzte seine Forschungsergebnisse konsequent um – mit ungeahnten Folgen.

— — — — —

brand eins: Warum ist Ihr Thema heute en vogue?

Jan Gehl: Weil Städte heutzutage nicht mehr mit den breitesten Straßen, der größeren Zahl an Parkplätzen oder dem billigeren Land um Kapital und Köpfe konkurrieren, sondern mit Lebensqualität. Investoren, Unternehmen, Großereignisse und Menschen im Allgemeinen zieht es in unserer globalisierten, transparenten Welt tendenziell in die lebenswerteren Städte. Wer es da wie Kopenhagen schafft, dreimal zur lebenswertesten Stadt des Planeten gewählt zu werden, hat einen enormen ökonomischen Vorteil. Eine weitere Ursache ist natürlich die historische Komponente.

Welche meinen Sie?

Wir im Westen sind an einem Punkt unserer ökonomischen Entwicklung angelangt, an dem wir fast alle ein Dach über dem Kopf, mindestens ein Auto und immer mehr Freizeit zur Verfügung haben. Da fragt man sich irgendwann ganz automatisch: Ist das jetzt der Sinn des Lebens? Und sieht so der Ort aus, an dem ich den Rest meines Lebens verbringen möchte?

In den boomenden Megacitys Asiens sieht man das anders.

Es scheint, als würden sich in Asien unsere Fehler wiederholen. Der vietnamesische Planungsminister hat mir kürzlich sinngemäß erklärt: Erst sind wir Fahrrad gefahren, dann Mofa. Heute haben wir endlich Autos und sind sehr stolz darauf. Wir müssen jetzt erst einmal eine Zeit lang Auto fahren, bevor wir darüber nachdenken können, zum Fahrrad zurückzukehren.

Was lernen wir daraus?

Dass es unmöglich scheint, eine Periode des Wahnsinns einfach zu überspringen.

Wie sieht Ihre Beratung von Kommunalpolitikern konkret aus?

Wir untersuchen, wie eine Metropole von ihren Bewohnern genutzt wird. Auf dieser Basis entwickeln wir eine Reihe von Vorschlägen, wie sich ihre Lebensqualität spürbar verbessern ließe. Meist können Städte bereits mit wenigen Maßnahmen sehr viel erreichen. Gescheitert sind wir bislang nur an London: zu viel Bürokratie, zu wenig echter Wille.

Mal angenommen, ich säße als Bürgermeister einer autoverpesteten Millionenmetropole vor Ihnen. Was rieten Sie mir?

Ich würde zwei Grunderfahrungen der Stadtplanung mit Ihnen teilen. Die erste ist eine mittlerweile vielfach belegte Erkenntnis: Erst formen wir unsere Städte, dann formen sie uns. Zweitens: Mehr und breitere Straßen führen zwangsläufig zu mehr Autoverkehr in der Stadt. Weniger Straßen und weniger Parkplätze hingegen schaffen Platz für Radfahrer, Fußgänger, Cafés und Plätze, kurz: das Leben. Darum sollten Sie sich kümmern.

Funktioniert das wirklich so einfach?

Es lässt sich nachweisen. In San Francisco zerstörte vor zweieinhalb Jahrzehnten ein Erdbeben den Embarcadero Freeway, eine der Hauptverkehrsadern. Theoretisch hätte daraufhin Chaos ausbrechen müssen. Praktisch aber haben sich Pendler und Einwohner binnen kurzer Zeit andere Wege in die Stadt gesucht, so wie Wasser, wenn ein Erdbeben seinen alten Flusslauf versperrt. Heute ist der Embarcadero ein Boulevard mit Trolley-Bussen, Bäumen und viel Platz für Spaziergänger und Radfahrer.

Wo aber eine Stadtplanung den Autofahrern Platz wegnimmt, muss sie sich auf gewaltige Proteste gefasst machen.

Deswegen sollte sie behutsam vorgehen. Hier in Kopenhagen hat die Stadtplanung kontinuierlich Jahr für Jahr zwei bis drei Prozent der Parkplatzflächen gestrichen. Auf diese Weise eroberten Radler und Fußgänger die Stadt nicht in einem einzigen brutalen Handstreich, sondern in vielen Trippelschritten. Dies war ein wesentlicher Grund für

unseren Erfolg. Denn auf diese Weise war der Umbau zwar stets spürbar, aber nie schmerzhaft.

— — — — —

Der Umbau Kopenhagens begann im November 1962, als auf Jan Gehls Anregung die erste Straße der Kopenhagener Innenstadt für den Autoverkehr gesperrt wurde. Damals protestierten noch Ladenbesitzer, weil sie herbe Umsatzeinbußen fürchteten. Tatsächlich aber florierten ihre Geschäfte, sodass in den Jahren danach Dutzende weiterer Straßen und Plätze folgten, die Kopenhagen entweder komplett oder teilweise seinen Fußgängern und Radfahrern zurückgab. Die Stadt verbreiterte die Fußwege und schuf bis heute rund 1000 Kilometer Radwege im Großraum Kopenhagen, von denen viele so breit sind, dass selbst die dort so populären Lastenfahrräder bequem zu zweit nebeneinander hergleiten können. Heute ist Kopenhagen neben Amsterdam eine der radfahrerfreundlichsten Metropolen der Welt. Jede U-Bahn und jeder Zug nimmt kostenlos Fahrräder mit, und ohne den obligatorischen Fahrradträger am Wagen erhält kein Kopenhagener Taxifahrer eine Lizenz.

— — — — —

brand eins: Das neue Kopenhagen hat neue Probleme. An manchen Kreuzungen brauchen Radler zur Hauptverkehrszeit mitunter drei Ampelphasen, um über die Straße zu kommen. Und in den populären Fußgängerzonen explodieren die Mieten.

Jan Gehl: Natürlich sind wir gewissermaßen Opfer unseres eigenen Erfolgs. Unsere Fußgängerstraßen ziehen mittlerweile so viele Menschen an, dass die Ladenmieten rasant steigen. Meine Antwort auf dieses Problem lautet: Dann baut eben mehr von ihnen.

Das ist aber kein Allheilmittel. In vielen deutschen Innenstädten wurden schon in den Siebzigerjahren Fußgängerzonen eingezogen, die heute trostlos und verlassen sind. Warum?

Weil die Idee eine andere war. Damals wurden viele Stadtzentren zu Fußgängerzonen umgebaut, weil man Innenstädte in attraktivere Einkaufsmeilen verwandeln wollte. Gleichzeitig aber hat man draußen auf der grünen Wiese Shopping Malls zugelassen. Was ist passiert? Die Leute sind zum Einkaufen in die Shopping Malls und großen Supermärkte gefahren, heute erledigen sie ihre Einkäufe im World Wide Web. Der kleine Juwelier, der Schuhmacher und das Haushaltswarengeschäft sind damit für immer aus den Innenstädten verschwunden. Unsere Städte aber brauchen ein Herz und Händler, die es am Schlagen und seine Gebäude instand halten.

Was also tun?

Wahrscheinlich müssen wir unsere Innenstädte ganz neu denken. Warum stellen wir sie nicht Sportvereinen, Musikclubs oder Bürgerinitiativen zur Verfügung, die bislang wegen hoher Mieten nie dort zu finden waren? Aus unseren Befragungen in Kopenhagen wissen wir, dass ohnehin nur etwa 40 Prozent der Leute primär zum Shoppen in die Innenstadt kommen. Die Mehrheit der Menschen ist hier, weil sie andere Menschen treffen und etwas erleben wollen.

Dabei bräuchte in Zeiten von Facebook niemand mehr ein Café, um andere zu treffen.

Stimmt. Interessanterweise stieg aber gerade in den vergangenen 20 Jahren das Interesse an öffentlichen Orten. Kaum jemand sitzt gern irgendwo in der Vorstadt zwölf Stunden pro Tag einsam vor dem Computer. Das erklärt auch unseren stetig wachsenden Durst nach Cappuccino. Wer einfach so auf einer Bank sitzt und den Leuten hinterherschaut, wird irgendwann komisch angeschaut. Mit einem Cappuccino vor sich ist das ganz anders.

Lässt sich Lebensqualität wirklich so einfach schaffen: Man ersetzt Parkbuchten und Fahrbahnen durch Radwege, Plätze und Cafés, und der Rest ergibt von selbst?

Natürlich nicht. Das Leben in einer Stadt ist ein komplexer und sich selbst verstärkender Prozess. An einem bestimmten Ort passiert etwas, was wiederum zu noch mehr Aktivitäten führt, und so weiter. Manchmal beginnt es mit einem Gemüsehändler, der seine Obstkisten nach draußen räumt, es kommen Kinder, die auf dem Gehweg spielen, irgendjemand pflanzt ein Beet, und so geht es weiter. Unsere Studien zeigen, dass Menschen dorthin gehen, wo andere Menschen sind. Das ist banal, aber entscheidend für das Funktionieren einer Stadt.

Der Stadtumbau ist teuer und langwierig. Kopenhagen brauchte 40 Jahre bis zur lebenswertesten Metropole der Welt.

Wirklich teuer sind Infrastrukturmaßnahmen wie Schulen, Universitäten, Bibliotheken und U-Bahn-Linien. Im Vergleich dazu kosten Fuß- und Radwege oder Plätze fast gar nichts. Hier kann die Stadt jedes Jahr ein bisschen mehr tun, und jeder kann ihre Fortschritte sofort sehen und nutzen. Das lohnt sich, auch finanziell. Aus unseren Studien wissen wir, dass Kopenhagen heute von jedem in der Stadt geradelten Kilometer netto 23 Cent profitiert. Ein mit dem Auto gefahrener Kilometer hingegen kostet uns unterm Strich 16 Cent.

— — — — —  
Tatsächlich zählt Kopenhagens Innenstadt heute viermal so viele Besucher wie vor 40 Jahren. Sämtliche 18 Plätze der Innenstadt sind autofrei, 37 Prozent der Kopenhagener sind mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs, weitere 38 Prozent kommen zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Fast täglich kommen Delegationen aus aller Welt nach Kopenhagen, die von dem Modell lernen wollen. Beratungsunternehmen wie Copenhagenize Consulting haben sich darauf spezialisiert, das Konzept Kopenhagen zu exportieren.

Mit dem Renommee der Metropole wuchs gleichzeitig auch jenes ihres Vordenkers. Als ihn die Universität Kopenhagen vor 15 Jahren emeritierte, eröffnete Gehl sein eigenes Architekturbüro, das seither wächst und gerade Dependancen in San Francisco und New York eröffnet. In den Kinos lief im vergangenen Jahr der Film „The Human Scale“ über seine Ideen. Gehls neuestes Buch „Städte für Menschen“, das bereits in mehr als ein Dutzend Sprachen übersetzt worden ist, wird im Januar auch auf Deutsch erscheinen. Ein später Triumph.

— — — — —  
brand eins: Wieso beraten Sie keine deutsche Stadt?

Jan Gehl: Keine Ahnung. Vielleicht ist es so ein Kleiner-großer-Nachbar-Ding zwischen euch Deutschen und uns Dänen. Vielleicht liegt es auch daran, dass es 40 Jahre gedauert hat, bis mein erstes Buch ins Deutsche übersetzt wurde. Und meine Bücher sind immer die Türöffner für meine Arbeit gewesen.

Nachdem Sie fast Ihr gesamtes Leben in Ihrer Geburtsstadt verbracht haben: Welche Stadt wäre Ihre zweite Wahl?

Melbourne. Atmosphärisch ist Melbourne ähnlich attraktiv wie Paris, aber mit besserem Wetter. Kopenhagen jedoch ist für mich unschlagbar.

Warum?

Weil ich weiß, dass sich meine Heimatstadt jeden Tag ein Stückchen verbessert. Als meine Frau und ich vor einiger Zeit unseren 45. Hochzeitstag feierten, sind wir die 20 Kilometer von unserem Haus zum Restaurant quer durch die Stadt geradelt. Wir haben nicht groß darüber nachgedacht. Damals jedoch, als wir heirateten, wären wir auf dem Rad nicht lebend durch Kopenhagen gekommen. Dieser Wandel, den meine Stadt seither geschafft hat, bedeutet für Zigtausende eine Verbesserung ihrer Lebensqualität. Mal abgesehen von dem nicht zu unterschätzenden Vorteil, dass ich mir als Radfahrer ein Glas Rotwein mehr erlauben kann. ---

## **Stadtplaner Jan Gehl über Köln Menschenfreundliche Stadt**

Erstellt 09.09.2014

<http://www.ksta.de/koeln/stadtplaner-jan-gehl-ueber-koeln-menschenfreundliche-stadt,15187530,28361832.html>



Stadtplaner Jan Gehl wirbt für menschenfreundliche Straßen. Foto: Rakoczy  
Bei einem lebendigen Vortrag im Rautenstrauch-Joest-Museum zeigte der dänische Stadtplaner Jan Gehl, wie man in Köln mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer schaffen könnte. Auch der Baudezernent lobte seine Ideen. Von Tim Attenberger

Köln.

Auf den ersten Blick mag ein Vergleich zwischen New York und Köln vermessen wirken. Der dänische Stadtplaner Jan Gehl hat am Montagabend im Rautenstrauch-Joest-Museum jedoch genau den richtigen Dreh gefunden, indem er den Frank-Sinatra-Song „New York, New York“ zitierte. „Wenn ich es dort schaffen kann, dann schaffe ich es



überall – auch in Köln“, sagte Gehl bei seinem lebendigen Vortrag zur Reihe „Kölner Perspektiven für den öffentlichen Raum“.

Tatsächlich hat Gehl es 2009 geschafft, den maßgeblichen Hauptverkehrsknotenpunkt der US-Metropole, den Broadway im Bereich des Times Square, mit bunten Pflastersteinen zu versehen und in eine Fußgängerzone zu verwandeln. „Jeder hat vorher gesagt, die New Yorker seien anders als alle anderen Menschen und benötigen deshalb keine Flächen, um sich aufzuhalten“, erinnerte sich Gehl. „Die New Yorker sind aber doch wie alle anderen Menschen auf der Welt. Sie lieben es jetzt, auf dem Times Square in einem Liegestuhl zu sitzen und entspannt dort herumlaufen zu können.“ Gehl nutzte seinen Vortrag, um seine Vision einer menschenfreundlichen Stadt zu präsentieren. „Wir sind dazu gedacht, zu laufen“, sagte er. Sitzende und gehende Menschen seien ein Zeichen für eine gute Stadt.

Nach 1960 hätten Stadtplaner jedoch das Gegenteil propagiert. Nahezu alle Entwürfe seien aus der Vogelperspektive entstanden; die Räume zwischen den Gebäuden hätten kaum eine Rolle gespielt. „Als gute Städte wurden diejenigen betrachtet, in denen man beim Herumlaufen nicht von Autos getötet wurde“, sagte Gehl. Mit dem Modernismus und der Motorisierung hätten damals zwei Paradigmen geherrscht, die sich mittlerweile im Wandel befänden. „Die Menschen wollen jetzt eine lebendige Stadt“, so Gehl.

#### Musterbeispiel Kopenhagen

Als Musterbeispiel dient ihm die dänische Hauptstadt Kopenhagen, die regelmäßig als Stadt mit der weltweit höchsten Lebensqualität ausgezeichnet und seit 1962 konsequent umgestaltet wird. Die Bürgersteige verlaufen quer über die Kreuzungen, so dass die Fußgänger im geschützten Bereich laufen können, während die Autos langsam über die Bordsteinkante fahren müssen. Für Radfahrer stehen breite und zur Fahrbahn hin geschützte Radwege zur Verfügung.

Baudezernent Franz-Josef Höing lobte Gehl als einen der weltweit klügsten Köpfe in Bezug auf die Gestaltung von Straßen und Plätzen. „Wir brauchen in Köln jemanden, der uns bei der Umgestaltung begleitet und da könnte man auch einen Jan Gehl fragen“, sagte er. Es gehe nicht darum, Autofahrer und Fußgänger gegeneinander auszuspielen, sondern darum, die Bedürfnisse der Menschen in den Mittelpunkt zu stellen. „Man kann das alles unterschreiben, was Jan Gehl gesagt hat“, lobte Stadtplaner Albert Speer seinen Kollegen.

# Jan Gehl

[http://de.wikipedia.org/wiki/Jan\\_Gehl](http://de.wikipedia.org/wiki/Jan_Gehl)



Jan Gehl (2006)

**Jan Gehl** (\* [17. September 1936](#)) ist ein [dänischer Architekt](#) und [Stadtplaner](#) aus [Kopenhagen](#), Gründer von Gehl Architects, Kopenhagen, sowie emeritierter Professor der [Königlichen Dänischen Kunstakademie](#). Einen besonderen Fokus legt Gehl auf die Verbesserung der städtebaulichen Qualität für [Fußgänger](#) und [Radfahrer](#).

## Inhaltsverzeichnis

- [1 Leben](#)
- [2 Auszeichnungen](#)
- [3 Veröffentlichungen](#)
- [4 Quellen](#)
- [5 Weblinks](#)

## Leben

Im Jahr 1960 schloss Gehl sein Studium an der [Königlich Dänischen Kunstakademie](#) ab und arbeitete von da an bis 1966 als Architekt. Gehl heiratete bald nach seinem Abschluss eine [Psychologin](#). Dies hatte großen Einfluss auf seine planerische Tätigkeit. Nach eigenem Bekunden kreiste *ein Großteil der Konversation um die Frage, warum sich Architekten nicht für Menschen interessieren.*<sup>[1]</sup> 1966 bekam Gehl ein [Forschungsstipendium](#) und wurde [Gastprofessor](#) in Kanada, USA, Mexiko, Australien, Belgien, Deutschland, Polen und Norwegen.



[Shared-Space-Projekt](#) von Gehl Architects in der New Road, Brighton UK

Die [Strøget](#) in Kopenhagen als längste [Fußgängerzone](#) in Europa geht auf Gehl zurück. Sein Buch *Public Spaces, Public Life* beschreibt am Beispiel Kopenhagen, wie innerhalb von 40 Jahren aus einer [autogerechten Stadt](#) eine fußgängerfreundliche Stadt geworden ist.

Gehl betreut Stadtentwicklungsprojekte auf der ganzen Welt. So arbeitete er 2004 eine Studie für [Transport for London](#) über die Qualität des öffentlichen Raums in [London](#) aus. Im Jahr 2007 wurde er vom *Department of Transportation* von [New York City](#) beauftragt, dort die Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger zu verbessern. Gehls Konzepte stehen im Zentrum des Dokumentarfilms [The Human Scale](#), welcher 2014 auch in

Deutschland als DVD vertrieben wird.

Das von ihm geleitete Büro Gehl Architects arbeitet mit in der *Dänischen Fahrrad-Botschaft (Cycling Embassy of Denmark, CED)*, die Kenntnisse und Erfahrungen bei der Förderung des Radverkehrs weltweit verbreitet.[2]

## Auszeichnungen

- 2013: [C.F. Hansen Medaille](#)
- 2009 NYC Award, New York City, USA
- 2009 Civic Trust Award für die *Brighton New Road*, UK
- [Ehrenmitglied](#) des [American Institute of Architects](#)
- 2008 Landscape Institute Award, UK
- 1998 EDRA Award, USA
- 1993 [Sir Patrick Abercrombie Prize](#) - für beispielhafte Beiträge zu Stadtplanung und territoriale Entwicklung, [International Union of Architects](#)

## Veröffentlichungen

- Gehl, J (1987) *Life between buildings : using public space*, New York : Van Nostrand Reinhold ([ISBN 0442230117](#))
- Gehl, J. und Gemzøe, L. (2000) *New city spaces*, Copenhagen : The Danish Architectural Press ([ISBN 8774072358](#))
- Gehl, J. und Gemzøe, L. (2004) *Public Spaces Public Life* (Danish Architectural Press)
- Gehl, J. et al. (2006) *New city life*, Denmark : The Danish Architectural Press, 2006 ([ISBN 8774073656](#))
- Gehl, J. "Leben zwischen Häusern–Konzepte für den öffentlichen Raum", JOVIS Verlag 2011 ([ISBN 978-3-86859-146-0](#))
- Gehl, J. and Svarre, B. (2013) "How to Study Public Life", Island Press ([ISBN 978-1-61091-423-9](#))
- Gehl, J.: "Städte für Menschen", JOVIS Verlag Berlin 2015, [ISBN 978-3-86859-356-3](#)

## Quellen

1. <http://www.youtube.com/watch?v=LNICUHJFwo&feature=related>
2. [Gehl Architects auf der Seite der Dänischen Fahrrad-Botschaft, englisch](#)

## Weblinks

- [GEHL Architects, Kopenhagen](#)
- [Jan Gehl im Interview - Die Menschen in Bewegung setzen](#)

# Interview mit Jan Gehl: „Gute Bedingungen zum Gehen und Rad fahren sind Voraussetzungen für einen guten Öffentlichen Verkehr“

<http://www.vcoe.at/de/netzwerk/vcoe-interviews/details/items/interview-mit-jan-gehl-gute-bedingungen-zum-gehen-und-rad-fahren-sind-voraussetzungen-fuer-einen-guten-oeffentlichen-verkehrs?print=true>



**VCÖ-Magazin:** *Wie beeinflussen sich Wohnen und Mobilität und vice versa?*

**Jan Gehl:** Über die letzten fünfzig Jahre haben wir den Siedlungsraum ausgeweitet und haben Transport und Mobilität ohne Auto sehr kompliziert gemacht. Viele Menschen leben in Einfamilienhäuser, was eine Erschließung mit Öffentlichem Verkehr sehr teuer macht. Und das hat auch mehr und mehr Autos in die Städte gebracht. Und heute haben wir die Situation, dass das für die Autos nötige Erdöl weniger und immer teurer wird. Weltweit gibt es daher jetzt die Tendenz, dichter zu bauen, Siedlungen entlang von Bahnlinien zu entwickeln.

**„Hochhaustürme sind die Lösung denkfauler Architekten“**

**VCÖ-Magazin:** *Sind der verstärkte Bau von Hochhäusern, wie er auch in Wien in den letzten Jahren eingesetzt hat, die Lösung für höhere Unabhängigkeit vom individuellen Autoverkehr?*

**Jan Gehl:** In der Stadtentwicklung wird meist an Hochhaustürme gedacht. Aber dichter Wohnbau ist auch ohne Hochhaustürme möglich. Diese sind nur die Lösung denkfauler Architekten für höhere Dichte. Denn für einen Hochhausturm brauchst du nur einen Plan, eine Konstruktion und los geht es. Wenn du mit niedrigeren Höhen, maximal sechs oder sieben Stockwerke denkst, wird es komplexer: du musst auf ausreichend Sonneneinstrahlung in die Apartments achten, auf Belüftung, darauf, dass niemand dem anderen in die Wohnung schaut – aber am Ende hast du eine viel bessere und schönere Stadt. Wir stehen am Beginn einer Periode, in der wir hart arbeiten müssen, um gute Wohnungen zu schaffen anstatt bloß dichte Wohnverbauung.

**VCÖ-Magazin:** *Das entspricht vermutlich auch mehr den Menschen, die darin wohnen sollen?*

**Jan Gehl:** Aus vielen Forschungsprojekten wissen wir, dass Menschen in Hochhaustürmen wenig Kontakt haben. Früher war es Allgemeinwissen, dass Familien mit Kindern nicht in hohe Gebäude gehören, da das eine physische und psychische Barriere darstellen und Kinder dann nur sehr selten ins Freie kommen.

Wir haben das ausprobiert: Bereits ab dem fünften Stock verlieren Menschen den Kontakt mit der Welt unten, sehen nicht mehr was sich unten tut und können sich auch nicht mehr mit Menschen unten verständigen. Alles über dem fünften Stock ist „Austria Airlines“. Als Stadtplaner wollen wir, dass die Menschen in den Wohnsiedlungen sich für ihre Umgebung interessieren, Teil der Stadt sind, in der sie leben und sie sehen, was vor sich geht – das macht Städte auch viel sicherer. In meinem Buch „Cities for People“ mache ich mich stark für eine lebendige Dichte statt einer sinnlosen Dichte. In Singapore haben sie hinter die niedrigen Häuser aus früherer Zeit enorm hohe Wohnhaustürme gebaut. Für mich das anschaulichste Beispiel wie in moderner Zeit das Gefühl für Größenverhältnissen in den Städten durch die bloße Möglichkeit Wolkenkratzer zu bauen, verwirrt wurde. In Singapore sitzen dann am Abend, wenn es etwas kühler wird, alle zum Abendessen vor diesen niedrigen alten Häusern, keiner setzt sich vor die ungemütlichen Wolkenkratzer, denn da kommen sich die Menschen wie „Aliens“ vor – die sind für Dinosaurier gemacht, nicht für Menschen.

### **„Der Ausgangspunkt ist immer das menschliche Maß“**

**VCÖ-Magazin:** *Was sind die Grundsätze, die für alle Städte gelten, um sie lebenswert zu machen?*

**Jan Gehl:** Für meine Arbeit ist der Ausgangspunkt immer das menschliche Maß. Wir reden darüber, dass der Mensch ein nützliches, anregendes und bequemes menschlichengerechtes Habitat benötigt. Aber was wir umsetzen, hat nichts mit unseren Bedürfnissen als menschliche Wesen zu tun, sondern mit Geld, Immobilienentwicklung und dem Ego von Politikerinnen und Politikern sowie Architektinnen und Architekten, die ein Statement setzen wollen, damit sie, wenn sie mit dem Flugzeug über die Stadt fliegen sagen können: das habe ich gebaut!

**VCÖ-Magazin:** *Wann ging das menschliche Maß in der Architektur und Mobilität verloren, sodass wir bei den für menschen unpassenden Wolkenkratzern und Straßen gelandet sind?*

**Jan Gehl:** Der Ursprung liegt in den 1920-, 1930er Jahren als eine Gruppe von Architekten sich große Sorgen um die Wohnbedingungen der Arbeiterklasse in den Slums von Paris, Berlin, den Städten Englands, Wien machten, wo sie sehr eng und unhygienisch zusammenwohnen mussten, es viele Krankheiten gab. Sie entwickelten die Vision einer Welt, wo die Häuser nicht so eng zusammen gedrängt sind, sodass jeder Sonne und frische Luft hatte, Fließwasser und WC in jeder Wohnung, alles in allem ein gesünderes Lebensumfeld. Die Umsetzung fand vor allem aufgrund des Zweiten Weltkriegs erst dreißig Jahre später statt. Da war die Zeit dafür reif, die Städte wuchsen, es bestand enormer Wohnbaubedarf. Gleichzeitig gab es beim Bauen den Wandel von der Handarbeit zum industriellen Wohnbau. Es wurde möglich, nicht bloß einzelne Bauten zu errichten, sondern auf einmal große Flächen zu bebauen. Aber in der Zwischenzeit war der Mittelstand zu Wohlstand gekommen, kaufte sich Autos und entschied sich für Einfamilienhäuser. Industrieller Wohnbau und billiger Treibstoff machten das erschwinglich. Eine Ausnahme waren die sozialistischen Länder, wie China, Korea, Vietnam, wo es vor allem darum ging, billig ein Dach über dem Kopf und eine Tür um

zuzuschließen zu haben und der industrielle Wohnsiedlungsbau die billige Antwort blieb.

Etwa ab den 1960er Jahren zogen Menschen verstärkt in die Städte, die Städte wuchsen, der Wiederaufbau nach dem Krieg war in vollem Gang und es gab einen enormen Bedarf an neuen Wohnungen, die am Reißbrett entworfen und kopiert wurden. Die Idee war, nicht Städte, sondern freistehende Hochhäuser zu bauen sowie Wohnen, Arbeitsplätze, Erholung und Kommunikation zu trennen. Und dass all diese freistehenden Gebäude mit großen Autostraßen versorgt werden. Und dieses Modernismus-Paradigma fand weltweit statt, über die letzten fünfzig Jahre. Diese Entwicklung kommt langsam zu einem Ende, läuft aber in Ländern wie Dubai oder China noch auf vollen Touren.

### **„Unsere Sinne sind horizontal und auf nahe Entfernungen ausgerichtet“**

Um für Menschen zu bauen, müssen wir die Sinne der Menschen berücksichtigen, die Größenverhältnisse, in denen wir uns wohl fühlen. Wolkenkratzer sind völlig entgegen unserer Sinnen, denn unsere Sinne sind horizontal und auf nahe Entfernungen ausgerichtet. Wenn wir bekannte Architekturbeispiele der Moderne hernehmen wie La Défense in Paris und Brasília - der Mensch ist immer noch klein wie eh und je, aber wir blähen alles auf, sodass sich die Menschen völlig verloren fühlen in diesen Räumen und wir uns dort gar nicht aufhalten wollen.

**VCÖ-Magazin:** *Sie haben in den letzten Jahren international viele Projekte verwirklicht, die sich auf das menschliche Maß rückbesinnen – was war der Anstoß für die Städte, die Sie beauftragten, waren es politische Gründe oder Umweltgründe? Und überhaupt was ist der Grund, dass solche Ansätze allmählich – hoffentlich – zum städtebaulichen Mainstream werden?*

**Jahn Gehl:** In meinem Buch „Cities for People“ schreibe ich ausführlich über die beiden alten Paradigmen, des Modernismus und der Motorisierung. Diese entstanden zur selben Zeit, in der Autos die Städte überfluteten und enormen Einfluss auf die Stadtplanung nahmen. Dazu kam die erwähnte Bau-Ideologie aus den 1930er Jahren. Heute haben wir ein neues Paradigma, das sich über die letzten 20 Jahre entwickelt hat, nämlich dass wir heute Städte wollen, die lebenswert und nachhaltig sind. Sie sollen die Menschen zu einem gesunden Lebensstil einladen. Mein Buch handelt davon: wenn wir besser auf die Menschen in der Stadt achten, sie einladen mehr zu gehen und Rad zu fahren, dass das sehr gut ist für die Lebensqualität, Nachhaltigkeit und Gesundheit. Und auch, dass gute Bedingungen zum Gehen und Rad fahren grundlegende Voraussetzungen für ein gutes System des Öffentlichen Verkehrs sind. Denn sowohl vor dem Einsteigen als auch nach dem Aussteigen wird gegangen oder mit dem Rad gefahren. Dazu kommt, dass wir über 50 Jahre eine Stadtplanung betrieben haben, die die Menschen dazu angehalten hat, fremde statt eigene Energie für die Fortbewegung zu nutzen. So gibt es heute, insbesondere in den USA, Städte, wo nicht gegangen werden kann, weil das gar nicht vorgesehen ist. Das das gar nicht smart ist, wird mittlerweile bewusst.

### **„Heute sterben bereits mehr Menschen an Bewegungsmangel als an Hunger“**

So sterben heute auf der Welt mehr Menschen, weil sie aufgrund von Bewegungsmangel zu dick sind, als verhungern. Es ist Aufgabe der Stadtplanung dazu beizutragen, dass es

für jeden die natürlichste Sache der Welt ist, zu gehen, Rad zu fahren und Stiegen zu steigen. Und das wird auch immer öfter berücksichtigt. Wenn Sie etwa an die Apple-Stores denken, die immer eine große Treppe in den ersten Stock zu all den schönen Dingen haben und dahinter ist der Lift für mobilitätseingeschränkte Menschen. Es ist ein neuer Trend im Gebäudebau, die Menschen anzuregen, wieder rauf und runter zu gehen, und nicht einen riesigen Aufzug zu bauen. Der Trend ist auch im Städtebau zu sehen.

Das offizielle Ziel der Stadt Kopenhagen ist es, die lebenswerteste Metropole für Menschen weltweit zu werden und auch die attraktivste Stadt fürs Radfahren. Politik ist, dass die Menschen mehr gehen, die Parks mehr nutzen und sich mehr an der frischen Luft aufhalten. Und dass sie das Fahrrad nutzen, nicht nur für den Weg zur Arbeit nutzen, sondern für alle Wege und es wird intensiv daran gearbeitet, die perfekte Radfahrinfrastruktur zu bauen. Als in den 1960er Jahren in Kopenhagen Wohnungsnot herrschte, nannte der damalige Bürgermeister seine drei Prioritäten: Wohnungen, Wohnungen, Wohnungen. Heute hat der Bürgermeister drei neue Prioritäten: Öffentliches Leben, öffentliches Leben, öffentliches Leben. Er möchte, dass die Menschen sich mehr im Freien aufhalten. Er sagt, es ist sehr wichtig für die sozial Inklusion und für die Gesellschaft allgemein, dass die Menschen unterschiedlicher Religion, Rasse sowie Alters- und Einkommensgruppen sich ganz natürlich auf den Plätzen und Straßen, in den Parks und Supermärkten begegnen, um zu erleben, das alles zusammen sind wir, ist unsere Nation. Der öffentliche Raum ist sehr wichtig für die Demokratie und um die eigene Gesellschaft zu verstehen. Wer die eigene Gesellschaft nur aus dem Fernsehen kennt, bekommt eine völlig verzerrte Sicht auf die Gesellschaft, in der er lebt, glaubt von Drogendealern, die die Polizei verhaftet und von Terroristen umgeben zu sein und all solch seltsamen Dingen. In den Medien bekommt er die ganz normale Gesellschaft, in der er lebt, nicht zu sehen.

**„Als Bürgermeister von Wien würde ich das Radfahren verbessern“**

**VCÖ-Magazin:** *Wenn Sie Bürgermeister von Wien wären, was würden Sie als erstes umsetzen?*

**Jan Gehl:** Mein Eindruck ist, dass der erwähnte Paradigmenwechsel in Wien bereits auf gutem Weg ist. Ich habe mich gefreut, zu sehen, dass Wien unter den lebenswertesten Städten der Welt mit vorne dabei ist, in sehr guter Gesellschaft mit Melbourne, Kopenhagen, Stockholm, Sydney und Oakland – alles Städte, in den ich bereits gearbeitet habe. Ich denke, all diese Städte machen viel für den Öffentlichen Raum und das Öffentliche Leben. Sie sind alle sehr lebenswert und werden zu immer besseren Orten, um dort als Kind aufzuwachsen und auch für alte Menschen, die ja immer mehr werden, dort zu leben. Als Bürgermeister von Wien könnte ich auf einer sehr gute Basis aufbauen, und ich würde vor allem das Radfahren stark verbessern, wie das Kopenhagen gemacht hat. Ich sehe hier wenige Kinder auf den Radwegen – das ist immer ein guter Indikator für eine lebenswerte Stadt, wenn viele Kinder in der Stadt zu sehen sind. Ich habe auch gehört, dass es Diskussionen darüber gibt, in Wien an einigen städtischen Hotspots Hochhäuser zu bauen. Das sollte Wien nicht machen, denn tendenziell ist es besser näher am Bode zu sein, das entspricht auch mehr dem städtebaulichen Charakter von Wien, den es

beibehalten sollte, solange, bis die Stadtentwicklerinnen und Stadtentwickler bereits sind dichter und zugleich niedriger zu bauen, auch wenn sie dafür härter arbeiten müssen.

**VCÖ-Magazin:** *Wie gelang es in Kopenhagen diese Verkehrspolitik pro Rad über Jahrzehnte zu erhalten? Häufig ist es gerade bei der Radverkehrspolitik so, dass das sehr stark an den handelnden Personen hängt – scheidet eine inaktive Politikerin oder ein initiativer Politiker aus oder stirbt, ist das mitunter auch der Beginn einer Stagnation oder das Ende der fahrradfreundlichen Politik.*

**Jan Gehl:** In Kopenhagen wurde vor 50 Jahren begonnen, die Autos in den Hauptstraßen zurückzudrängen. Und an der Universität wurde die Forschung stark darauf fokussiert, zu erheben, welche positiven Auswirkungen eine Politik hat, die sich an den Menschen orientiert. Niemand glaubte anfangs, dass sie erfolgreich sein würde, weil es in Kopenhagen zu kalt sei, es nicht der nordischen Mentalität entspreche, sich in der Stadt draußen aufzuhalten und ähnliches. Aber sobald es den Platz dafür gab, verbreitete sich mediterranes Lebensgefühl und je länger es den Raum dafür gab, umso mehr Monate im Jahr wurde dieses mediterrane Lebensgefühl genossen. All das stellte sich heraus, war Basis für die Forschung und wurde dokumentiert und so wurden die vielen Vorteile für die Stadt bald allgemein bewusst. Und allmählich wurde es normal – das ist eben die Politik, die zu Kopenhagen gehört. Als ein rechts gerichteter Bürgermeister kam, setzte er die bereits etablierte Politik fort, weil es mittlerweile die Art war, wie in Kopenhagen Verkehrspolitik gemacht wird.

**VCÖ-Magazin:** *Und es gab darüber kleine politische Diskussion mehr?*

**Jan Gehl:** Nein. Und heute ist diese Art Politik völlig einzementiert, weil Kopenhagen zur lebenswertesten Stadt der Welt gekürt wurde, die „grüne Hauptstadt Europas“ ist. Keine Politikerin, kein Politiker würde es wagen, daran zu rühren, weil dieses Image wichtig ist für den Wirtschaftsstandort, das Image etc. Das hat sich über fünfzig Jahre entwickelt, Kopenhagen war die erste Stadt, die sich als „Stadt für die Menschen“ etabliert hat, und dabei spielte die Universität die zentrale Rolle. Über 50 Jahre haben wir die Entwicklung dokumentiert. Das hat Gewicht. Als ich an der Schule für Architektur in Ruhestand ging, schrieb der Bürgermeister in einem Brief: Wenn ihr an der Universität nicht dokumentiert hättet, wie die verschiedenen Projekte, die wir gemacht haben, so gut funktionieren, hätte die Politik nie gewagt, Kopenhagen zu einer der lebenswertesten Städte der Welt zu machen. Die Politik brauchte diese Fakten und Argumente, um sie den Stadtentwicklerinnen und Stadtentwicklern und auch den Autobesitzern und Autobesitzern in den Mund zu legen, und sagen zu können, nicht wir machen das, die Fakten sprechen für sich.

Das Gespräch führten **Christian Höller** und **Bettina Urbanek**.

**Jan Gehl**, 78, dänischer Architekt und Stadtplaner aus Kopenhagen. Jan Gehl stellt bei seiner Arbeit den Menschen und dessen grundlegende Bedürfnisse für die Gestaltung öffentlicher Räume und lebenswerter Städte in den Mittelpunkt. Er betreut Stadtentwicklungsprojekte in vielen Staaten und ist Autor des Buches „Cities for People“.

<http://gehlarchitects.com/>



# Bauen für Menschen

<http://www.fairkehr-magazin.de/1134.html>

**Der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl plädiert dafür, beim Städtebau immer den Menschen in den Mittelpunkt zu stellen.**



Foto: Island Press

In Australien, den USA und Skandinavien gilt Jan Gehl (74) seit vielen Jahrzehnten als Koryphäe der Stadtplanung für Menschen. An nahezu allen großen Rückeroberungen des öffentlichen Raumes ist sein Büro beteiligt. In Deutschland kennt ihn nur eine interessierte Minderheit. „Das ist aber Ihr Problem, nicht meins“, sagt er lachend im fairkehr-Interview.

*fairkehr: Städte sind für die Menschen da, nicht für Autos, lautet Ihr Credo. Was ist schiefgelaufen in den letzten Jahrzehnten?*

Jan Gehl: Die Geschichte startete vor 50 Jahren, als ich mein Examen als Architekt und Stadtplaner machte. Es gab damals zwei starke Kräfte. Zum einen herrschte eine große Aufregung um den Modernismus. Die Stadt sollte eine Maschine sein. Wohnen, Arbeiten, Freizeit – all diese Funktionen sollten getrennt werden. Der Architekt und Stadtplaner Le Corbusier und seine Nachfolger gingen weg von der Straße als Lebensraum für Menschen. Die Straßen der mittelalterlich geprägten europäischen Stadt waren für sie eine Heimstatt des Drecks, voll mit Prostituierten und Kriminellen.

*Was war die zweite starke Kraft?*

Die zweite starke Entwicklung war die Invasion des Autos. Daraus entwickelten sich neue Berufsbilder: die modernen Stadtplaner und die Verkehrsplaner. Sie ignorierten die soziale Funktion von öffentlichen Räumen. Natürlich wollten die Menschen die Stadt weiter als Begegnungsraum, als Marktplatz nutzen. Sie wollten die Stadt genießen. Die Planer dachten, das würden die Menschen einfach so tun, ohne dass man darauf besonderes Augenmerk richten müsste.

*Ist das nicht zu pessimistisch? Ein paar aufrechte Planer gibt es auch heute. Man plant nicht mehr ausschließlich die funktionsgetrennte Stadt.*

Starke Strömungen schaffen immer auch eine Gegenbewegung. Trotzdem: Die meisten Architekten interessieren sich nicht für den Menschen. Es stimmt, der Modernismus ist ein bisschen aus der Mode gekommen. Aber in Osteuropa kann man ihn plastisch bewundern. Und in China und in anderen sich entwickelnden Ländern gehts weiter.

*Was halten Sie von den gigantomanischen Planungen im Mittleren Osten oder der Architektur in Berlin am Potsdamer Platz?*

Alle Architekten feiern die Form. Auch wenn die Gebäude inzwischen die Form von Parfumflaschen haben, wie in Dubai. Das ist keine Stadt, sondern eine Ansammlung von Parfumflaschen.

### *Und in Berlin?*

Auch dort scheinen die Leute das Gefühl für Maßstab verloren zu haben. Ich denke und plane im 5-km/h-Maßstab, die meisten anderen im 60-km/h-Maßstab oder 100-km/h-Maßstab.

### *Der 5-km/h-Maßstab ist der der Fußgänger?*

Ja, sie sind die wichtigsten Nutzer der Stadt. Das menschliche Maß ist fünf Kilometer pro Stunde. Wenn Sie Rad fahren – das akzeptiere ich auch noch als menschliches Maß –, ist das 15 km/h. Da werden viele kleine Dinge wichtig. Bei 60 km/h ist kein Platz und keine Zeit für die Dinge, die eine Stadt ausmachen. Architekten und Planer studieren Form und bauen Form, aber niemand studiert das Leben. Ich interessiere mich seit 40 Jahren dafür, wie Leben und Architektur interagieren, wie die Form das Leben beeinflusst.



Foto: Uta Linnert

Die Metropolen wachen auf: Am Times Square in New York ist die erste Fußgängerzone entstanden – mit Unterstützung von Jan Gehl.

*Im Autoland Deutschland brauchen wir Umweltargumente und die sozialen und ökonomischen Vorteile, um Entscheider auf die Beine zu bringen.*

Sie denken zu sehr in vereinzelt Themen. Menschen müssen sich eingeladen fühlen in Städten. Wenn man den Menschen in der Stadtplanung als wichtigste Komponente berücksichtigt, von Anfang an sichtbar macht, bekommt man eine lebenswertere, eine sicherere, eine nachhaltigere und eine gesündere Stadt.

*Kampagnen wie „Kopf an: Motor aus“ in Deutschland zeigen, dass die Mehrheit der Menschen mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer möchte. Ist das aus Ihrer Sicht ein gutes Mittel, um lokale Regierungen in die richtige Richtung zu bewegen?*

Am Anfang hilft das sicher. In Kopenhagen aber hat niemand mehr etwas gegen eine menschenfreundliche Stadtpolitik, weil sie schon lange etabliert ist. Es gibt hier keinen Aufschrei – höchstens einen kleinen –, wenn mal wieder ein paar Parkplätze weggenommen werden. Die Politiker stehen sehr fest zu dieser Politik.

*Wie stößt man einen solchen Prozess an?*

In Kopenhagen gab es Demonstrationen: Radfahrer trafen sich in den 70er Jahren wöchentlich zu Straßenblockaden. Ein linker Sozialist wurde Bürgermeister und fuhr 16 Jahre lang nur Rad. Ab da ging es los mit Programmen wie „Raus mit den Autos aus der Stadt“. Als später ein Freund von mir das Amt übernahm – er war Architekt und Liberaler –,

ging das nahtlos weiter. Und heute haben wir den Beweis, dass die lebenswertesten Orte mit den glücklichsten Menschen die Städte sind, die nett zu Fußgängern sind. Es gibt gerade einen enormen Rückenwind für die menschliche Dimension in der Stadtplanung. Die Städte wachen nach und nach auf: Melbourne, New York, Vancouver, Zürich.

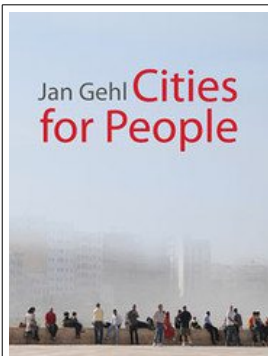
*In Kopenhagen hatten Sie mit Ihrer Art der Stadtplanung Erfolg. Wie würden Sie einen Veränderungsprozess in Städten wie Bochum oder Wolfsburg starten?*

Alle Städte verfügen über endlose Datenmengen ihrer Verkehrsströme. Aber kaum eine Kommune hat Daten darüber, wie Menschen ihre Stadt als Fußgänger oder Radfahrer nutzen. Sie müssen konkrete Ziele definieren. Wir haben hier in Kopenhagen einige sehr menschliche Ziele festgeschrieben: Wir wollen die fahrradfreundlichste Stadt der Welt werden, die Leute sollen 20 Prozent mehr zu Fuß gehen bis 2015 und 20 Prozent mehr Zeit auf Plätzen und Straßen verbringen – und nicht vor dem Fernseher oder Computer. Außerdem wollen wir 50 Prozent der Pendler aufs Fahrrad bekommen. Wichtig ist, dass Sie als Kommune Ihren Bürgern diese Ziele kommunizieren und ihnen klarmachen, dass die Stadt dadurch lebenswerter wird.

*Angesichts schwindender Erdölreserven und Klimawandel haben wir in Berlin nicht 40 Jahre Zeit wie in Kopenhagen. Wie kommen wir schneller voran?*

All den Widerspenstigen würde ich vorschlagen: Kommt drei Tage nach Kopenhagen. Ich würde ihnen die Plätze zeigen, die vorher vollgestopft mit Autos waren, und die Straßen, die vier Spuren hatten und jetzt nur noch zweispurig sind. Man braucht natürlich immer starke Persönlichkeiten, die etwas tun wollen. Meine zentrale Botschaft ist: Bauen Sie für die Menschen und Sie können alle Probleme lösen.

*Interview: Michael Adler*



## Das Buch

Der fairkehr-Interviewpartner hat ein Buch über seine Projekte und Ziele geschrieben. 288 Seiten, Texte in Englisch, viele eindrucksvolle Bilder. Jan Gehl: Cities for People, [Island Press](#) 2010