

DIE TIPPS FÜR ALLE

Karl Rauch



DIE STADT

FÜR ALLE



Text

Osamu Okamura

Illustrationen und Modelle

David Böhm & Jiří Franta

Fotografie

Pavel Horák

Übersetzung aus dem Tschechischen

Lena Dorn

Vorwort

Laura Weißmüller

**HANDBUCH FÜR ANGEHENDE STADTPLANERINNEN
UND STADTPLANER**

Karl Rauch

INHALT DER STADT

**VERNACHLÄSSIGTER
ÖFFENTLICHER RAUM**

104

**MANGELNDE
PARTIZIPATION**

158

**128 PRIVATISIERUNG
DER STADT**

70

**SCHRUMPFENDE
STÄDTE**

INDUSTRIEPARKS

54

SUBURBANISIERUNG

46

148

**FEHLENDE
NEUBAUTEN,
FEHLENDE
POLITISCHE
REGULIERUNG**

BRACHEN

38

**DÜNN
BESIEDELTE
STÄDTE**

62

78

**TRANSPORT
UND VERKEHR**

**GENTRIFIZIERUNG
UND MANGEL AN
BEZAHLBAREM
WOHNRAUM**

116

30

**MONOFUNKTIONALE
STADTGEBIETE**

140

**LEERSTAND, ALTERNDER
WOHNUNGSBESTAND UND
IMMOBILIENSPEKULATION**

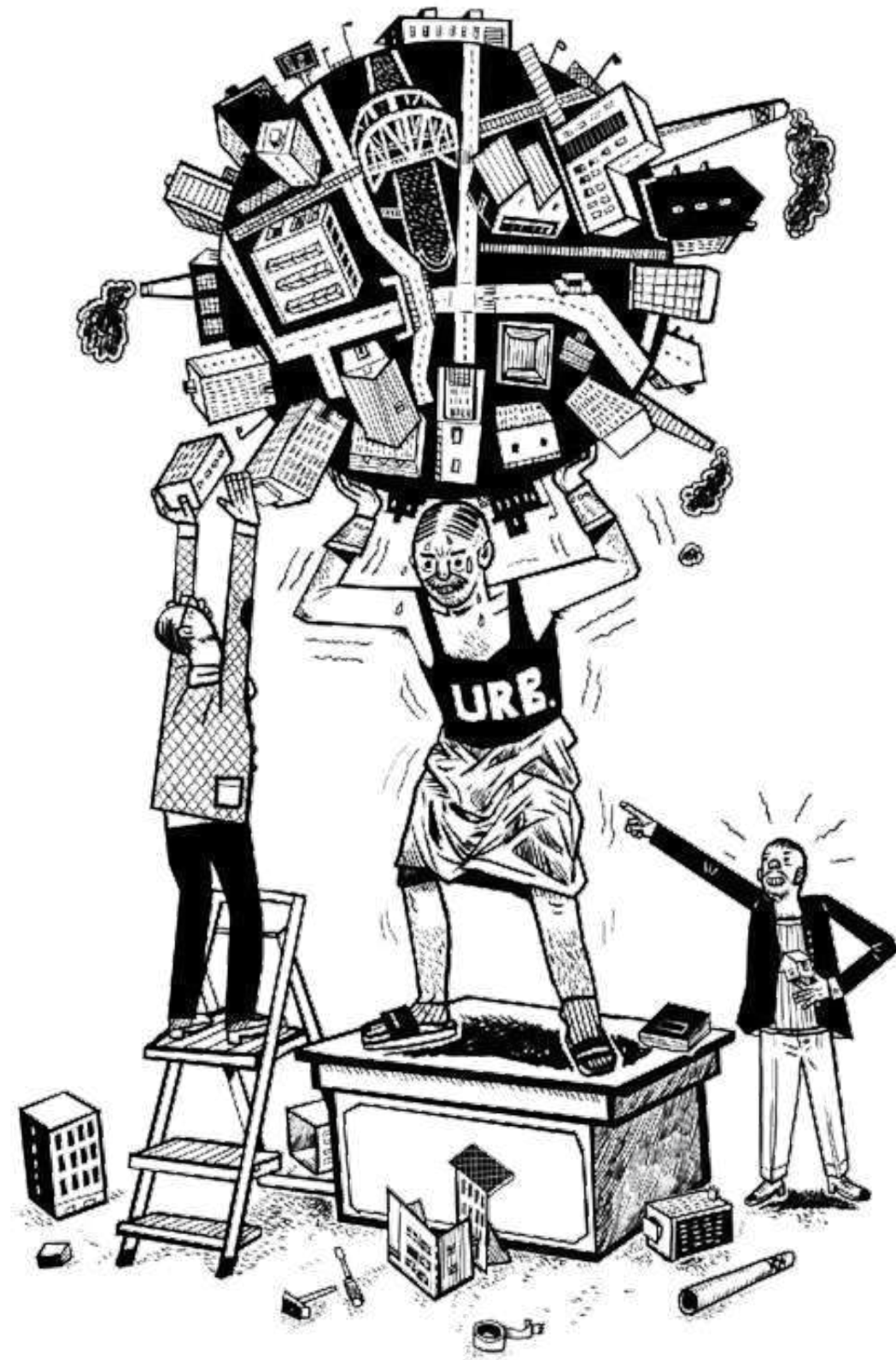
166

**GUTE BEISPIELE
AUS DER PRAXIS**

94

UMWELTPROBLEME





WARUM EIN BUCH ÜBER STADTPLANUNG, NICHT ÜBER ARCHITEKTUR?

Wenn wir von Architektur sprechen, stellen wir uns einzelne Gebäude vor, ein Haus, ein Denkmal oder eine Fabrikhalle. Architektur ist greifbar, sie hat eine klare Form. Wir können sie mit den Sinnen und dem Verstand fassen, wir können uns gut über sie unterhalten. Manche haben es schon selbst erlebt, was für ein Aufwand es ist, ein Familienhaus entwerfen zu lassen. Aber wie soll man etwas so Riesiges und Kompliziertes wie eine ganze Stadt erfassen? **Wie lesen wir die Stadt?** Wie kann man lernen, die Stadt kritisch zu betrachten?

Viele Probleme, die überall auf der Welt bekannt sind und die Stadt als solche betreffen, zeigen, dass sich die Lebensqualität der Menschen nicht grundlegend verbessert, wenn man nur Teilprobleme in der Architektur einzelner Häuser löst. Solche kleinen Veränderungen betreffen nämlich oft nur bestimmte Einwohnergruppen. Wie viele genau, das hängt z.B. davon ab, ob es sich um ein privates oder ein öffentliches Gebäude handelt. Die Kunst, eine Stadt zu planen und zu bauen, ist seit der Antike Bestandteil unserer Zivilisation, und sie bestimmt das Leben der Menschen auf viele Arten und **umfassend**.

Aber obwohl die Stadt eine zivilisatorische Errungenschaft ist, lebte bis vor Kurzem die Mehrzahl der Menschen auf dem Erdball außerhalb von Städten, nahe an der Natur. In den letzten Jahrzehnten hat sich das rasant geändert. Seit 2008 lebt mehr als die Hälfte der Menschheit in Städten. Der Prozess geht immer schneller, und wir können davon ausgehen, dass dieser Anteil bis 2050 – so bald schon – auf 75 Prozent klettern wird. In den europäischen Städ-

ten wachsen die Einwohnerzahlen nicht ganz so schnell, aber in den asiatischen und afrikanischen Entwicklungs- und Schwellenländern steigt die Zahl der Einwohner von Megastädten sehr deutlich. (Eine Megastadt ist eine Stadt mit mehr als 10 Millionen Einwohnern; in Europa gibt es zwei davon, Moskau und die Metropolregion Paris. London und der europäische Teil Istanbuls, in dem zwei Drittel der Bewohner Istanbuls leben, nähern sich dem Status einer Megastadt.)

Die Stadt wird das Zuhause von immer mehr Menschen, die ihr **ganzes Leben** dort verbringen. Deshalb wird die Einwohnerdichte in den Städten immer größer, was Probleme mit sich bringt. Vergleichen wir einmal die Situation auf dem Land mit der in der Stadt. Wenn zum Beispiel auf dem Land ein Problem auftritt, etwa ein anhaltender Mangel an Nahrungsmitteln, können die dort lebenden Menschen aktiv werden und Kartoffeln oder andere Pflanzen anbauen. Sie passen sich der neuen Situation schnell an. Oder ein anderer Extremfall: Wenn eine Coronavirus-Pandemie, die Spanische Grippe oder die Cholera auftreten, sterben möglicherweise viele Menschen in dem einen Dorf, während in den anderen Dörfern die meisten überleben. Wenn eine Pandemie oder eine Naturkatastrophe einen so komplizierten, aufgeblähten und zugleich empfindlichen Organismus wie die Stadt trifft, sind die Folgen meist schlimmer und betreffen viele Menschen gleichzeitig. Darum werden Städte heutzutage geplant wie militärische Schlachten – man bespricht Strategien und Taktiken und entwirft verschiedene Krisenszenarien.

Im Jahr 1990 gab es 10 Megastädte auf der Welt.
Heute sind es schon 33, die meisten davon in Asien.
In Tokio, der größten aller Megastädte, leben 37 Millionen Menschen.

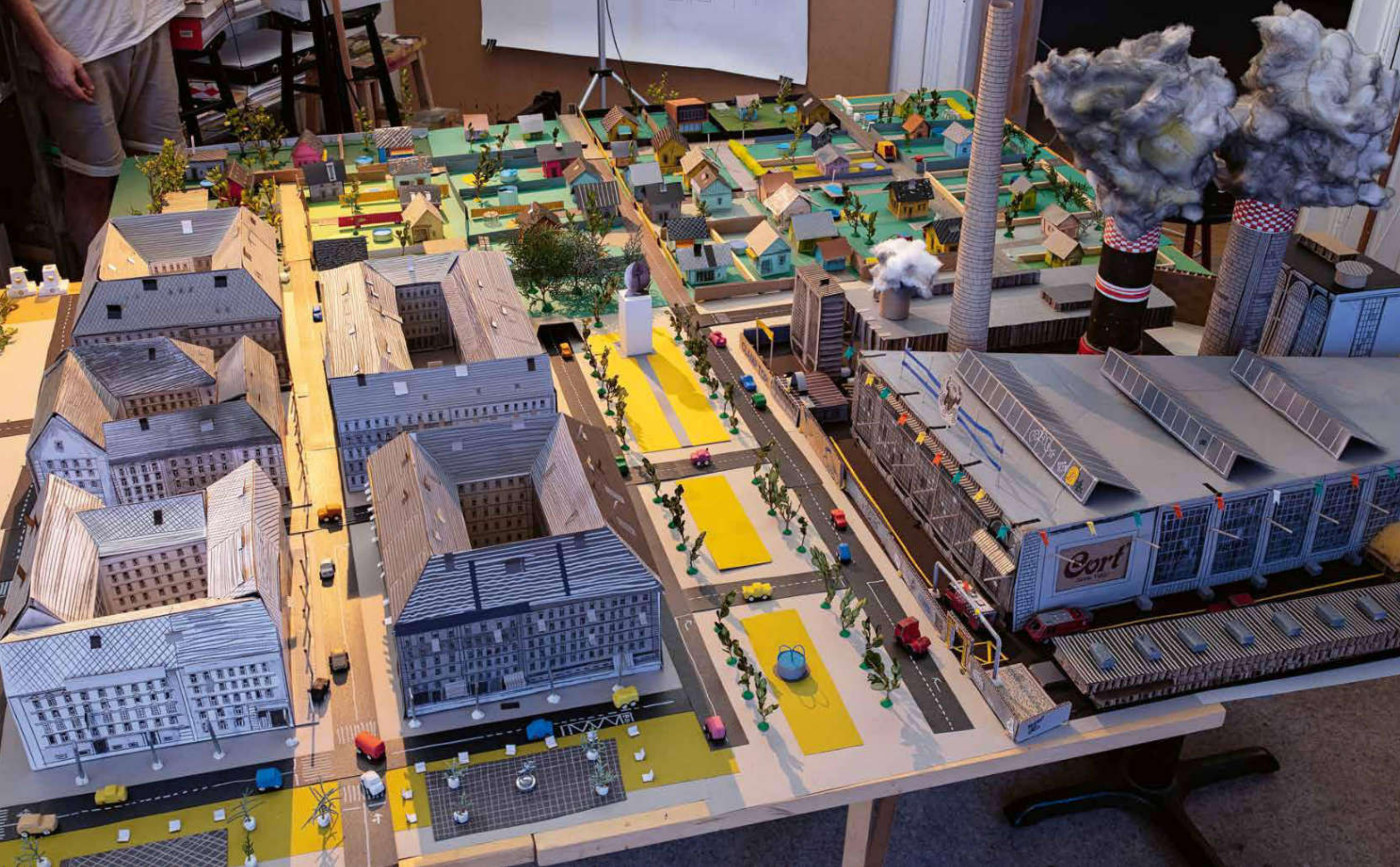
WUONWUO

FUNKTIONALLE

STADT.

GREBETTE







W

onofunktionale Stadtgebiete sind Überreste der industriellen Revolution und der Stadtplanung der Moderne. Während des 19. Jahrhunderts

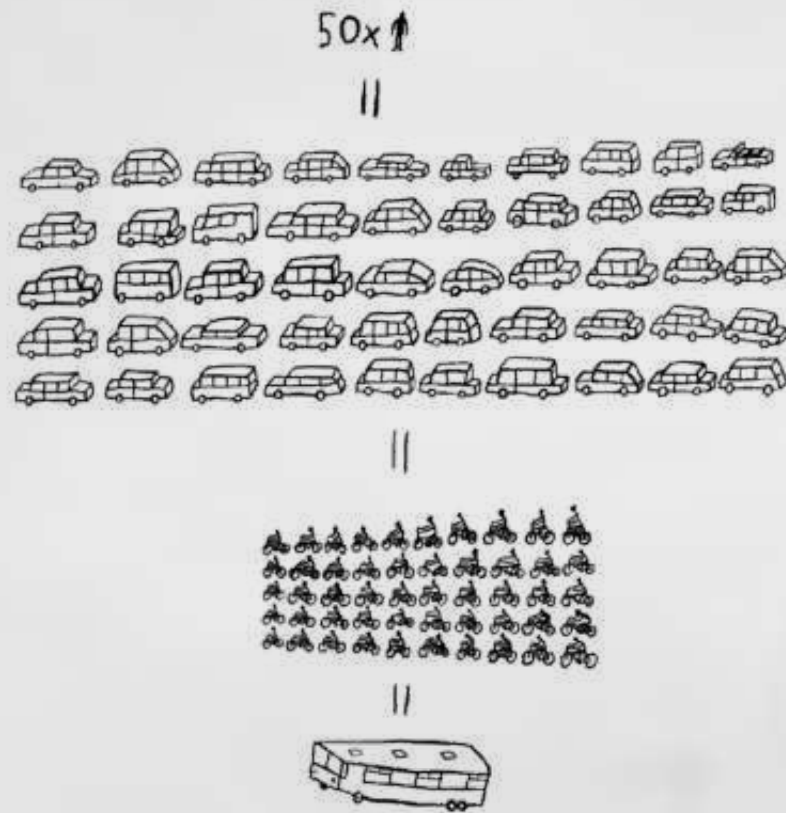
waren rauchende Kamine ein Symbol für den Fortschritt. Aber die wachsende Industrie belastete die Städte auch, sie war schmutzig und stank. Die Städtebauer der Moderne hatten eine revolutionäre Idee – die schmutzigen Industriegebiete sollten aus der Stadt ausgelagert werden, damit sie die Wohnqualität nicht mehr beeinträchtigten. Also unterteilten sie die Stadt in relativ große Gebiete, die jeweils immer nur eine Funktion erfüllten. So entstanden die Wohn-, Industrie- und Erholungsgebiete. Die Wohngebiete sollten schön sauber sein, voller Parks, Sonne und frischer Luft. Mit der Zeit aber wurde klar, dass diese Art, eine Stadt zu bauen, für die Verkehrsplanung und die Infrastruktur ganz schön aufwendig und unwirtschaftlich ist und dass sie den Menschen nicht entspricht.

TRANSPORT

UNDERWEAR







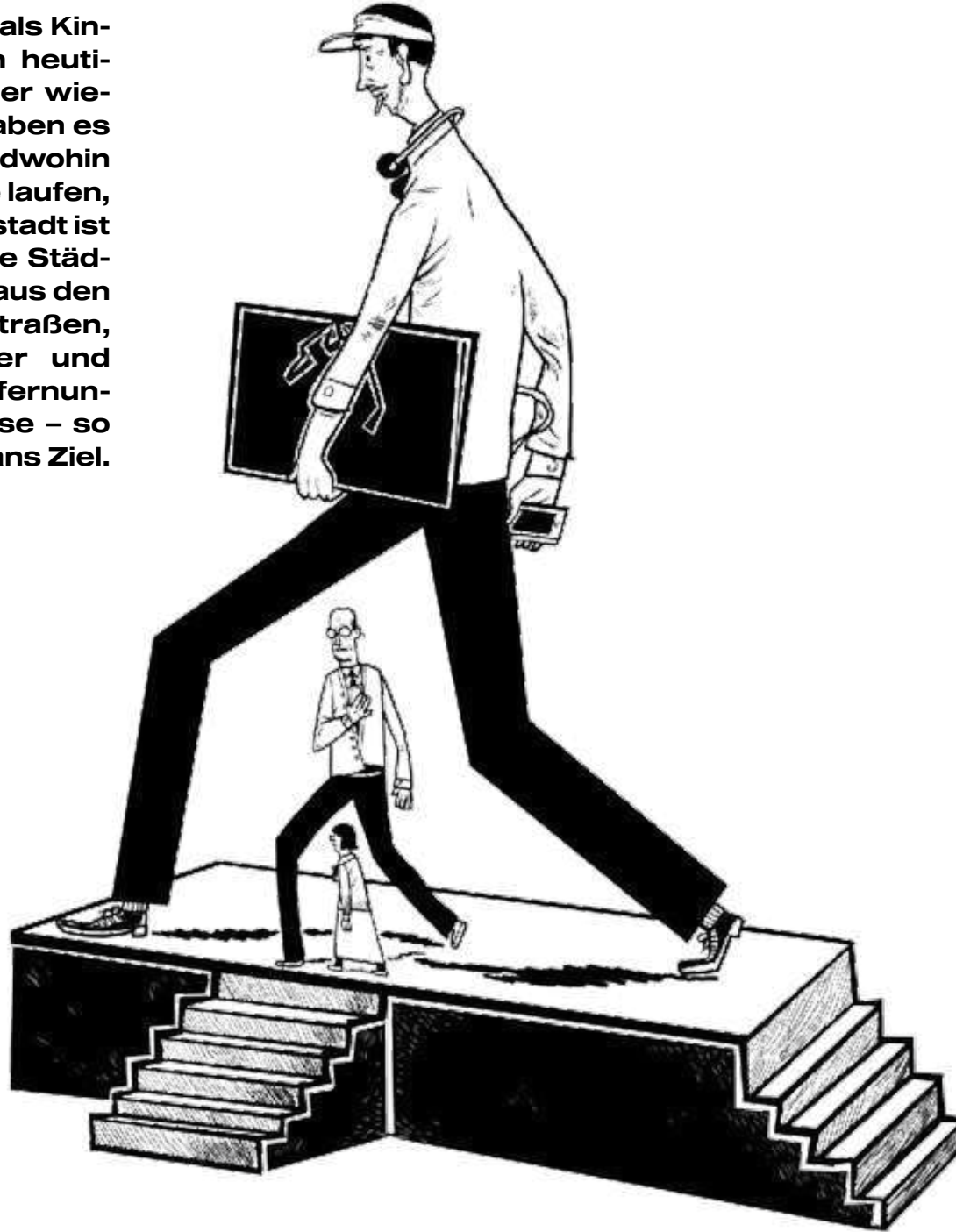
M

obilität, also die Möglichkeit, sich in den Städten und zwischen den Städten schnell und günstig bewegen zu können, ist für den Wohl-

stand eines urbanen Zentrums unglaublich wichtig. Nicht nur Personen werden transportiert, sondern auch Waren, Energie und Informationen. Wie wir uns bewegen und welche Verkehrsmittel wir benutzen, das beeinflusst auch die Zukunft der Stadt. Die Wahl des Verkehrsmittels bestimmt unseren Lebensstil. Es formt unsere Wahrnehmung von Entfernungen und Beziehungen zwischen Räumen. Glaubt man der Werbung, dann müsste ein eigenes Auto gleichbedeutend mit persönlicher Freiheit und Ungebundenheit sein. In Wirklichkeit wird aber die Mobilität in den Städten durch Autos gar nicht verbessert, sondern im Gegenteil verschlechtert. Und hinzu kommen noch Lärm, Staub, schädliche Emissionen, ein negativer Einfluss auf die körperliche Kondition der Fahrer und andere Menschen sowie die Verkehrsunfälle. Aber lasst uns ganz vorne anfangen.

FUSSGÄNGER

In der Regel haben wir als Kinder laufen gelernt. In unseren heutigen Städten müssen wir es aber wieder ganz neu lernen. Manche haben es überhaupt verlernt, zu Fuß irgendwohin zu gehen, andere würden gerne laufen, können es aber nicht. Eine Großstadt ist heute voller Barrieren, und viele Städte haben das **menschliche Maß** aus den Augen verloren. Breite Autostraßen, große Parkplätze, gefährlicher und lärmender Verkehr, große Entfernungen, Gehwege voller Hindernisse – so kommt man zu Fuß nur schwer ans Ziel.



Ein Bewohner von Hongkong geht täglich durchschnittlich mehr als 5 km zu Fuß, Deutsche und Amerikaner 3,6 km und Indonesier nur 2,6 km. In Ländern, in denen viele kaum zu Fuß gehen (z.B. in den USA oder Saudi Arabien), gibt es die meisten übergewichtigen Menschen. In Städten, die an die Bedürfnisse von Fußgängern besser angepasst sind, legt man mehr Kilometer zu Fuß zurück.

In den 1960er- und 1970er-Jahren setzte sich unter dem Einfluss des Funktionalismus die Idee vom **segregierten Verkehr** durch, bei dem die verschiedenen Arten von Verkehr auf mehreren Ebenen stattfinden sollen. Die Hauptverkehrsstraßen und die Versorgung finden aus praktischen und technischen Gründen ebenerdig statt, wo es eher schmutzig ist. Fußgänger sollen sich eine Ebene höher bewegen, in erhöhten Fußgänger- und Einkaufszonen, an der frischen Luft und von der Sonne beschienen. In der Praxis zeigte sich, dass diese Aufteilung unüberwindbare **Barrieren** in der Stadt aufbaut und unschöne, problembehaftete Ecken mit sich bringt. Heute werden solche auf mehreren Etagen übereinander gestapelten Kreuzungen für viel Geld wieder abgerissen, weil unter ihnen und in der unmittelbaren Umgebung Orte entstanden, die unangenehm, gefährlich und für die Stadtentwicklung schädlich sind. Eine Stadt muss sich um eine gute Qualität aller ihrer Teile bemühen, denn was nützen ihr beeindruckende Wohnbezirke, wenn die Versorgungsebenen direkt nebenan hässlich und abstoßend sind?

Bei der Straßenplanung sollten die Fußgänger und ihre barrierefreie Bewegung an erster Stelle stehen, an zweiter die Fahrradfahrer, an dritter der öffentliche Nahverkehr. Die Autos sollten Hindernisse und Schwellen überwinden müssen, nicht die Fußgänger. Sogenannte barrierefreie Wege entstanden lange Zeit, indem man die Bordsteinkante an der Ampel absenkte oder durch eine Rampe auf die Fahrbahn hinunterführte. Das stellt zwar einen barrierefreien Fußgängerübergang her, jedoch bleibt der Vorrang des Autoverkehrs bestehen, denn der Mensch muss auf die Ebene der Autos hinunter. Vor zwanzig Jahren wurde das als progressiv aufgefasst. Heute wissen wir, dass Fußgänger im Verkehr **verletzlicher** sind und nicht in ihrer Bewegung behindert werden sollten. Wenn Autos aus Seitenstraßen kommen, müssen sie deshalb über eine Schwelle auf die Ebene des Fußwegs fahren. Autofahrer sollten sich Fußgängern anpassen, nicht umgekehrt.

Wenn wir häufiger zu Fuß gehen, merken wir plötzlich wieder, dass wir in der Stadt **mehr Bäume** brauchen, denn ein Spaziergang über eine aufgeheizte Straße ist nicht besonders angenehm. Fußgänger brauchen keine Parkplätze. Früher pflanzte man oft Alleen entlang von Straßen – Fußgänger, Kutschenfahrer und Pferde bewegten sich so im Schatten. Autos haben heute Klimaanlage, und Alleen gelten als Hindernis und Ursache für Unfälle. Autoverbände haben sich daher eine Zeit lang dafür eingesetzt, sie abzuholzen. Aber auch für eine Allee braucht man eine lange technische Planung und die richtige technische Umsetzung.

Für alle Städte, die ich liebe.
O. O.

Vielen Dank für wertvolle Hinweise zum Text an die Fachlektoren und Fachlektorin der Tschechischen Architekturstiftung:
Ing.arch. Jan Kasl
Ing.arch. David Mareš
Ing.arch. Martin Peterka
Ing.arch. Renata Vrábelová, Ph.D.
Vielen Dank für die fachlichen Hinweise zur deutschen Version an Valentin Frevel

Für die erste Inspiration möchte ich Lynn Osmond und Gabrielle Lyon vom Chicago Architecture Center danken, den Mitautoren des Buches *No Small Plans* (2017), Dewin Mawdsley und Deon Reed, sowie Hana Ripková von Fulbright Czech Republic in Prag.

Ein besonderer Dank geht an Lenka Kostrounová.

Danke für das Ausleihen und Spenden von Modellautos, Radfahrern, Figürchen, Dunstwolken aus U-Bahnschächten usw.:
Jakub Stýblo
Marek Imlauf und Terežka Imlafová
Šimon Havelka
Karel Mlejnek
Klára Cvachovcová
Ski- und Bike-Zentrum Radotín

Und ein Dank an alle Kinder, von denen wir Modellautos geliehen haben. Inzwischen haben sie sie vergessen, deshalb geben wir sie nicht mehr zurück.



Osamu OKAMURA
Osamu Okamura (*1973) ist Architekt und Dekan der Fakultät für Kunst und Architektur an der Technischen Universität in Liberec. Sein Hauptaugenmerk gilt der Lebensqualität in Städten und ihrer Interpretation, die er im Prager Ausschuss für die Entwicklung von Urbanismus, Architektur und öffentlichen Räumen (2015–21) und im Ausschuss für Kunst im öffentlichen Raum in Prag (2019–) in die Praxis umsetzt. Er arbeitete als Kurator für das Projekt Shared Cities: Creative Momentum, über besseres Teilen in Städten (2015–2019), war Programmdirektor von reSITE, einem Festival über lebenswertere Städte (2013–2017), und Chefredakteur der Architekturzeitschrift ERA21 (2005–2012). Seit 2008 ist er Nominator für den Mies van der Rohe Award (Preis der Europäischen Union für zeitgenössische Architektur). 2018 erhielt er ein Fulbright-Masaryk-Stipendium für ein Studium an der Chicago Architecture Foundation (jetzt Chicago Architecture Center), wo er sich auf Programme für junge Menschen konzentrierte. 2014 wurde er zu einem der „New Europe 100 Outstanding Challenger from Central and Eastern Europe“ ernannt.

David BÖHM
(*1982) ist Absolvent der Akademie der Bildenden Künste in Prag. Als Autor und Illustrator wurde er mit vielen internationalen Preisen ausgezeichnet, für sein bei uns erschienenenes Buch *A wie Antarktis* erhielt er 2020 den Deutschen Jugendliteraturpreis und den Magnesia Litera Preis der Tschechischen Republik. Mehrfach erhielt er den Bologna Ragazzi Award.
www.bohmfranta.net

Jiří FRANTA
(*1978) ist ein Künstler, dessen Spektrum sich nicht aufs Zeichnen und Malen beschränkt. Als Illustrator und Comicautor wurde er mehrfach mit dem Magnesia Litera Preis ausgezeichnet. Gemeinsam mit David Böhm stand er auf der Shortlist für den Jindřich-Chalupecký-Preis.
www.bohmfranta.net

Lena DORN
(*1984) hat Slawistik und Geschichte studiert, lebt in Berlin und übersetzt aus dem Tschechischen und Slowakischen. 2021 wurde sie mit dem Sonderpreis „Neue Talente Übersetzung“ des Deutschen Jugendliteraturpreises ausgezeichnet.

Die Stadt für alle

Handbuch für angehende Stadtplanerinnen und Stadtplaner

Text

Osamu Okamura

Illustrationen und Modelle
David Böhm & Jiří Franta

Fotografien

Pavel Horák

Übersetzung

Lena Dorn

Vorwort

Laura Weißmüller

Grafikdesign

Štěpán Malovec

Original title: Město pro každého

Author: Osamu Okamura

Illustrators: David Böhm, Jiří Franta,

© LABYRINT, 2020

Published by arrangement with Albatros Media a.s., Prague
All rights reserved.

Schriften: Sequel, Tusker, Rhymes

Druck & Bindung: Jelgavas Tipogrāfija, Jelgava, Lettland
Printed in Latvia.

© 2022 der deutschen Ausgabe:
Karl Rauch Verlag GmbH & Co. KG, Düsseldorf

ISBN 978-3-7920-0379-4

www.karl-rauch-verlag.de

Die deutsche Ausgabe wurde vom
Ministerium für Kultur der Tschechischen Republik gefördert.

