ONE HOUR

Robert Uhde im Gespräch
mit Jan Gehl.

foto Sandra Henningsson/Gehl Architects

Schon ganz zu Beginn seiner beruflichen Laufbahn als Architekt war **Jan Gehl** an der Nutzung unterschiedlicher Stadträume interessiert. Hauptgegenstand seiner Untersuchungen war das Zentrum seiner Heimatstadt Kopenhagen mit der dort gelegenen „Strøget", die seit 1962 in einer leidenschaftlich diskutierten Maßnahme zur seinerzeit längsten Fußgängerzone in Europa umgewandelt worden war. In deutlicher Opposition zu den führenden Ideen der Nachkriegsmoderne mit ihrem Ideal der autogerechten Stadt ging es Jan Gehl schon damals darum, die Stadt aus der Perspektive des Menschen zu denken. Rund 40 Jahre lang erforschte er deshalb an der School of Architecture in Kopenhagen und weltweit als Gastprofessor das Zusammenspiel von Architektur und Lebensqualität in unterschiedlichen Städten und Wohngebieten. Im Jahr 2000 gründete Jan Gehl im Alter von 63 Jahren und gemeinsam mit der Stadtplanerin Helle Søholt dann das Architekturbüro Gehl Architects, um sich ganz der Praxis zuzuwenden. Mittlerweile arbeiten hier 50 bis 80 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an Konzepten für eine bürgerorientierte Stadtplanung. Das Büro hat Stadtentwicklungsprojekte in der ganzen Welt betreut, unter anderem in Moskau, New York, London, Sydney, Melbourne, Kapstadt, Seattle, Schanghai und nicht zuletzt in Kopenhagen.

DIE STADT FÜR DIE MENSCHEN ZURÜCKEROBERN

JAN GEHL GEHÖRT ZU DEN WICHTIGSTEN IMPULSGEBERN FÜR EINE LEBENSWERTE STADT. MIT SEINEN PLANUNGEN IST ER MASSGEBLICH DAFÜR VERANTWORTLICH, DASS SEINE HEIMATSTADT KOPENHAGEN HEUTE ZU DEN ATTRAKTIVSTEN METROPOLEN DER WELT ZÄHLT. WIR HABEN MIT DEM 83-JÄHRIGEN ÜBER URBANITÄT, ÜBER DIE AUTOGERECHTE STADT DER NACHKRIEGSMODERNE UND ÜBER STRATEGIEN IM UMGANG MIT DEM ZUNEHMENDEN LEERSTAND IN UNSEREN FUSSGÄNGERZONEN GESPROCHEN.

AFACE: Herr Gehl, Sie arbeiten seit 60 Jahren an Konzepten für eine lebenswertere Stadt. Welche Kriterien müssen dazu erfüllt sein?
JAN GEHL: Eine lebenswerte Stadt ist eine Stadt, die den Menschen Angebote macht, die Begegnung fördert und in der auch Menschen mit Kindern und ältere Menschen sicher überall hingehen können. In Kopenhagen ist in dieser Hinsicht viel erreicht worden. Über Jahrzehnte, seit den 1960er-Jahren, haben wir daran gearbeitet, immer mehr Bereiche autofrei zu gestalten, so dass sich die Menschen hier überall entspannt begegnen können.
AFACE: Wenn das so ist, warum hat sich dann nach dem Krieg das Ideal der autogerechten Stadt durchgesetzt? In Köln, Magdeburg oder Rotterdam genauso wie in Brasilia.
JAN GEHL: Architekten und Stadtplaner wie Le Corbusier arbeiteten damals an der Vision einer modernen Stadt, in der Wohnen, Arbeiten und Freizeit streng voneinander getrennt sein sollten. Parallel dazu wurden unsere Städte im Zuge des Wirtschaftswunders mehr und mehr durch das Auto okkupiert. Klassische Stadtplanung wurde

ONE HOUR

»ICH INTERESSIERE MICH NICHT FÜR DIE GEBAUTE MASSE, SONDERN VIELMEHR FÜR DAS, WAS SICH ZWISCHEN DEN HÄUSERN ABSPIELT.«

JAN GEHL

NAME
Jan Gehl
WAS MIR WICHTIG IST
Wenn man älter wird, werden Nachbarschaft und die Familie mit Kindern und Enkelkindern immer wichtiger.
MUSIK
Ich habe 40 Jahre Posaune in einer Jazzband gespielt. Wir spielen traditionellen New-Orleans-Jazz.
BUCH
Ich lese viele Bücher über Geschichte.
GRÖSSTER WUNSCH
Dass mehr und mehr Städte erkennen, dass sie sich nach den Menschen orientieren müssen.

dabei zunehmend durch Verkehrsplanung ersetzt. Die Stadt wurde also mehr und mehr aus der Perspektive des Autofahrers heraus betrachtet und überformt. Das Ergebnis sind breite Verkehrsachsen, große menschenleere Plätze und riesige Parkhäuser in unseren Innenstädten.

AFACE: Was ist das Problem dabei? Die Menschen wollen schließlich mobil sein und bequem in die Innenstadt kommen …

JAN GEHL: Diese Entwicklung bedeutete einen fundamentalen Bruch mit der mittelalterlich geprägten europäischen Stadt, die ausschließlich aus der Perspektive von Fußgängern heraus entstanden war. Niemand machte sich damals Gedanken über die Konsequenzen dieses Modernismus. Heute wissen wir, dass das Konzept der autogerechten Stadt nicht nur zu deutlich mehr Unfällen führt, sondern dass es die Menschen gleichzeitig auch in einem permanenten Zustand körperlicher Bewegungslosigkeit hält. Und das erzeugt auf Dauer ernste Gesundheitsrisiken. Auch aus diesem Grund sollten wir unsere Städte so gestalten, dass die Leute mehr zu Fuß gehen und Fahrrad fahren! Schauen Sie sich doch einfach Venedig an: Die Menschen dort laufen alle zu Fuß und sie fahren zwischendurch mit dem Wassertaxi. Mit dem Ergebnis, dass man kaum übergewichtige Menschen sieht.

AFACE: Sie haben Ende der 1950er-Jahre Architektur studiert. Was hat Sie damals dazu bewegt, die seinerzeit vorherrschenden städtebaulichen Ideale der Nachkriegsmoderne in Frage zu stellen?

JAN GEHL: Während meines Studiums war ich noch ganz begeistert von diesen Ideen. Das änderte sich dann aber, als ich kurz danach meine Frau kennenlernte, die als Psychologin eine ganz andere Sicht auf die Dinge hatte: „Warum seid ihr Architekten nicht an den Menschen interessiert?", fragte sie mich. Und ich muss zugeben, dass ich darauf damals keine Antwort wusste. Ähnlich wie andere Architekten oder Stadtplaner der Zeit wie Ralph Erskine, Jane Jacobs, Herman Hertzberger, Aldo van Eyck, Aldo Rossi oder die beiden Brüder Leon und Rob Krier habe ich deshalb damit begonnen, nach Lösungen zu suchen, die den Menschen in den Mittelpunkt stellen. Denn seien wir mal ehrlich: Letztlich wissen wir doch weit eher, welche Ansprüche Berggorillas an ihr Umfeld stellen, als was einen guten Lebensraum für den Homo sapiens ausmacht. Wie sonst wäre es zu erklären, dass wir so viele Hochhäuser bauen und die Straßen dadurch laut, windig und verschattet sind, sodass die Leute nicht mehr vor die Tür gehen mögen.

AFACE: Welche Medizin schlagen Sie vor?

JAN GEHL: Statt unsere Städte weiter durch das Auto beherrschen zu lassen, sollten wir damit anfangen, Städte so zu gestalten, dass sie eine Interaktion von Architektur und Leben zulassen. Wichtige Mittel dazu sind Entschleunigung, Fußläufigkeit, Kleinmaßstäblichkeit, viel Grün und die Schaffung von Nachbarschaften. Kopenhagen nimmt in diesem Zusammenhang eine Pionierstellung ein. Bereits 2009 hat die Stadtverwaltung hier beschlossen, die Stadt zur weltweit lebenswertesten Metropole zu machen. Mit dem Ergebnis, dass heute alle 18 Plätze der Innenstadt autofrei sind und dass mittlerweile mehr als die Hälfte aller Fahrten mit dem Rad erledigt werden. Das Ergebnis ist, dass die Menschen den öffentlichen Raum nutzen und dass sie so das Gefühl haben, Teil einer Gemeinschaft zu sein.

AFACE: Viele andere Städte sehen Kopenhagen mittlerweile als leuchtendes Vorbild. Wo kommt dieser Sinneswandel her?

JAN GEHL: Ja, das stimmt, das Interesse an einer

foto Ashley Bristowe/Gehl Architects

ONE HOUR

ONE HOUR

foto Gehl Architects

01
Um die Lebensqualität im brasilianischen São Paulo zu verbessern, haben Gehl Architects unter anderem eine Umwandlung des zentral gelegenen Anhangabaú-Platzes vorgeschlagen.

02
Aufbauend auf den Studien von Gehl Architects wurde die New Road im englischen Seebad Brighton zu einem attraktiven öffentlichen Raum umgestaltet, der die wichtigsten kulturellen Einrichtungen der Stadt verbindet.

bürgerorientierten Stadtplanung ist deutlich gestiegen. Das hängt auch damit zusammen, dass unsere Städte sich heute immer mehr in einem Wettbewerb um Lebensqualität befinden. Da zählen Urbanität und die Qualität des öffentlichen Raums deutlich mehr als die Anzahl der Parkplätze.

AFACE: Das klingt schön und gut und mag in Kopenhagen ja auch funktionieren. Aber führt es nicht zwangsläufig zu Konflikten, wenn man damit anfängt, das Auto aus den Innenstädten zu verbannen?

JAN GEHL: Diese Transformation darf natürlich nicht von heute auf morgen geschehen. In Kopenhagen haben wir Jahr für Jahr zwei bis drei Prozent der Parkplätze reduziert, das war also ein schleichender Prozess. Parallel dazu haben wir den öffentlichen Nahverkehr ausgebaut, die Anzahl der Radwege erhöht und ihre Qualität immer weiter verbessert. Alles das haben wir getan, weil wir wissen, dass Städte, die einladend für Fußgänger und Radfahrer sind, auch im Einzelhandel und in der Gastronomie deutlich besser aufgestellt sind.

AFACE: Die Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum ist in den vergangenen Jahren gewaltig gestiegen. Wie lässt sich mehr Dichte erreichen, ohne dabei auf Lebensqualität zu verzichten? Oder wie können wachsende Städte sogar an Lebensqualität hinzugewinnen?

JAN GEHL: Dieser vermeintliche Gegensatz von Dichte und Lebensqualität existiert in der Realität doch gar nicht. Im Gegenteil: Paris, Venedig und Barcelona sind extrem dicht bevölkert, aber dennoch wunderbar lebenswerte Städte.

AFACE: Viele Kommunen klagen über immer mehr Leerstand in den Innenstädten. Das hängt unter anderem auch mit dem zunehmenden Internethandel zusammen. Wie kann man dieser Entwicklung entgegenwirken?

JAN GEHL: Ich denke, wir müssen davon wegkommen, unsere Innenstädte nur als Einkaufsmeilen zu betrachten. Letztlich ist es doch so, dass die Menschen hier zusammenkommen, um sich zu treffen und um etwas zu erleben. Wichtig sind also ein großes kulturelles Angebot ebenso wie kleine Läden und Cafés. Hinzu kommt natürlich, dass wieder mehr Menschen im Zentrum wohnen wollen. Das ist ein weltweiter Trend.

AFACE: Wo würden Sie gerne leben wollen, wenn Sie aus Kopenhagen wegziehen müssten?

JAN GEHL: Dann würde ich nach Melbourne gehen. Seit den 1980er-Jahren wurden dort große Anstrengungen

»IM WETTBEWERB UM LEBENSQUALITÄT ZÄHLEN URBANITÄT UND DIE QUALITÄT DES ÖFFENTLICHEN RAUMS DEUTLICH MEHR ALS DIE ANZAHL DER PARKPLÄTZE.«

JAN GEHL

02

foto **Gehl Architects**

unternommen, um die Stadt attraktiver zu machen; zum Beispiel durch die Verbreiterung von Bürgersteigen, durch die Anschaffung hochwertiger Stadtmöbel, durch das Anpflanzen von Bäumen und durch die Gestaltung schöner Fassaden. Heute ist Melbourne mit Abstand die lebenswerteste Stadt der südlichen Hemisphäre. Es ist wie in Paris, nur dass das Wetter viel besser ist!

AFACE: Herr Gehl, wir bedanken uns für das Gespräch. ✱