

Internationale Best Practices Öffentlicher Raum und Ruhender Verkehr



Internationale Best Practices

Öffentlicher Raum und Ruhender Verkehr

Eine Studie im Auftrag der Magistratsabteilung 19
und der Magistratsabteilung 21A

verfasst von der Zukunfts.Station Wien

Impressum

Eigentümer und Herausgeber:
Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18,
Stadtentwicklung und Stadtplanung
www.wien.at/stadtentwicklung

für den Inhalt verantwortlich:
DI Dr. Wolfgang Sengelin, Magistratsabteilung 21A,
Stadtteilplanung und Flächennutzung, Innen-West
DI Andrea Kreppenhof, Magistratsabteilung 19,
Architektur und Stadtgestaltung

Verfasserin: Ariane Müller
Zukunfts.Station Wien

Technische Koordination: Willibald Böck
Magistratsabteilung 18

Layout: Zukunfts.Station Wien
Lektorat: Ernst Böck
Grafik Cover: Büro Plansinn
Produktion: Magistratsabteilung 21A,
Referat Reprografie

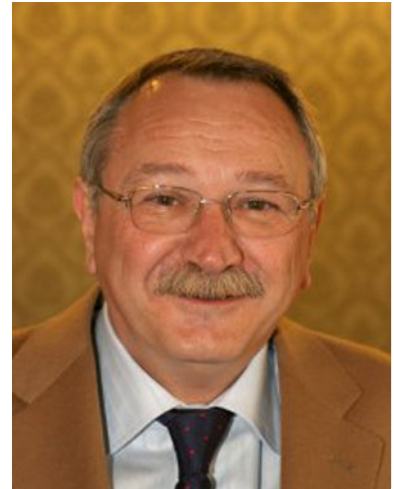
Copyright: 2008 Stadtentwicklung

ISBN 978-3-902576-11-8

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
Vorwort	5
Arbeiten mit Best Practices	7
Die Akteure	8
Die Themen	10
Masterpläne, Masterplankonzepte und strategische Pläne zum öffentlichen Raum	10
Innovative Lösungen, die sich mit der städtebaulichen und architektonischen Gestaltung des öffentlichen Raums auseinandersetzen	11
Lösungen zum Ruhenden Verkehr	13
Beispiele für Planungs- und Moderationsverfahren	14
Innovative Lösungen, die sich speziellen Problematiken des öffentlichen Raums widmen	16
Nutzung der Stadtbrache	17
Wasser	18
Fußgängerkorridore	19
Der öffentliche Raum als Teil des Gedächtnisses und als Ort der Wissensvermittlung	20
Materialwahl	21
Best Practices, Beispiele	22
Planungsverfahren und Masterpläne	22
Strategien für den öffentlichen Raum, Deutschland	22
Public Realm, Derry und Belfast	23
Indoor Plaza Konzept als Teil der New Yorker Bauordnung	24
Vancouvers New Waterfront Development	25
Donauinsel Wien	27
Barcelona, die Stadt des öffentlichen Raums, Zentrum ...	28
... und Peripherie, La Mina (San Andreu)	30
Cape Town, Dignified Places Programme	31
Verkehrslösungen und Lösungen für den ruhenden Verkehr	33
Share it Square	33
Bewusstseinsbildende Maßnahmen	34
Fees for collected Car-parks	34
New York Street Renaissance	35
Effizienzsteigerung	36
Fahrradgarage, Deutschland	36
TECAPSY	37
CESENA - Automatisches Untergrundparksystem, Italien	38
Shared Space	38

Building Code, New Zealand	40
Plan Piétons, Ville de Genève, Schweiz	40
Grünraum	41
Levice	41
Community Gardening	42
Garden Mosaics, Ithaka, USA	42
Vertikale Gärten und fliegende Gärten	43
Die Rolle der Kunst	44
Einzelkunst als Landmarke	44
Performative Ansätze	45
Park Fiction	46
Partizipative Ansätze	47
Mannerfield Migrants Housing Co-operative	47
Gender Sensitive Park Design	47
Pathmark Shoppingcenter, Newark	48
Green Crown of the City, Lviv	48
Einfach-Mehrfach	49
Neighbourhood Management, Opzoomeren, Rotterdam	49
Einzelmaßnahmen	50
São Paulo verbietet die Außenraumwerbung	50
Großmaßstäblicher Geschoßwohnungsbau: Der Schweriner Hof	51
Street Vending Pilotprojekt, Washington	51
Neue Akteure für die Erdgeschoßzonen	52
Öffentliche Sicherheit	54
Community Mediation in Buenos Aires	54
Soziale Sicherheit Osterwei, Gouda, Holland	55
Evaluierung	56
Bogotá, how are we doing – Bogotá cómo vamos?	56
Zusammenfassung	58
Anmerkungen	60



Im vergangenen Jahr hat die Wiener Stadtplanung die Initiative Öffentlicher Raum gestartet, die sich mit der Sicherung der Qualitäten des öffentlichen Raums beschäftigt und diesem Thema neue Impulse verleihen will. Ausgehend vom Wiener Stadtentwicklungsplan, der Zielgebiete der Planung identifiziert, sollen für diese Zielgebiete, aber auch darüber hinaus entsprechende Maßnahmen und Leitlinien erarbeitet werden.

Zu Beginn eines solchen Vorhabens lohnt sich ein Blick auf Ergebnisse, die in anderen Städten zu diesem Thema bereits erarbeitet wurden. Deshalb haben die Magistratsabteilungen 19 und 21A Studien in Auftrag gegeben, um zu jeweils spezifischen Themen bestehende Programme zu erheben und auszuwerten. Diese Studien liegen nun als Werkstattbericht vor.

Die Stadt Wien arbeitet seit 1996 mit der Wertsiedlungsorganisation UN-HABITAT zusammen, um eine Datengrundlage für solche Studien zu schaffen. Gemeinsam mit anderen weltweiten Partnern werden im UN-HABITAT Best Practices and Local Leadership Programm städtische Projekte erhoben und evaluiert. Ziel ist es, verbindliche Informationen über die Durchführung von innovativen Projekten anderen lösungssuchenden Gemeinden und Initiativen zur Verfügung zu stellen. Die Arbeit an diesem Programm ist ein Teil der Selbstverständnisses, zu dem sich alle Staaten der weltweiten Gemeinschaft zur Bekämpfung der drängenden Probleme der weltweiten Verstädterung verpflichtet haben, und ist ein Teil des Selbstverständnisses der Stadt Wien als Millennium Development Goal City. Darüber hinaus profitiert aber auch die Stadt Wien davon, Informationszentrum zu sein und an einer weltweiten Datenbank zu städtischen Lösungen mitzuarbeiten. Die so gesammelten städtischen Programme sind gute Hinweise auf mögliche Strategien und von Interesse für die Umsetzung der Wiener Planungsziele.

Die Initiative Öffentlicher Raum ist ein Denk- und Planungsprozess, der sich selbst das Ziel gesetzt hat, kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zu entwickeln, und wurde mit verschiedenen Arbeitsgruppen bereits gestartet. Dass die Programme, die in der Stadt Wien auf diesem Weg entwickelt werden, durchaus auch Best Practices sind und wiederum anderswo mit ähnlichem Interesse verfolgt werden, zeigt dieser Werkstattbericht ebenfalls, in dem auch einige Beispiele aus Wien zu finden sind.

Dr. Kurt Puchinger
Leiter der Gruppe Planung
Geschäftsbereich Bauten und Technik, Stadtbaudirektion

Die Grundlage dieser Studie ist die UN-HABITAT Best Practices Datenbank, die von der Stadt Wien gemeinsam mit einem Netz aus Partnerorganisationen im Rahmen des Best Practices and Local Leadership Programms von UN-HABITAT angelegt wird.

Seit 1996 sammelt die Wertsiedlungsorganisation das Best Practices Netzwerk städtische Programme, evaluiert sie in einem dreistufigen Verfahren und stellt sie in eine Datenbank.

Die Programme in der Datenbank sind weltweit in Städten durchgeführt worden. Um von UN-HABITAT als Best Practice anerkannt zu werden, sollen sie drei Kriterien erfüllen:

- Sie sollen einen nachweisbaren positiven Einfluss auf das Leben der Menschen in den besprochenen Städten ausgeübt haben.
- Sie sollen in einem partnerschaftlichen Ansatz zwischen zumindest zwei städtischen Akteuren durchgeführt worden sein.
- Und sie sollen nachhaltig sein, das heißt, sozial, ökologisch und ökonomisch tragfähig, und legislativ so verankert, dass sie nicht Einzelmaßnahmen darstellen, sondern Verfahrensnachhaltigkeit in ihnen angelegt ist.

Zusätzlich werden sie auf die zwei Zusatzkriterien Innovation im lokalen Kontext und Förderung sozialen Ausgleichs evaluiert.

Arbeiten mit Best Practices

Vergleicht man städtische Planungs- oder Infrastrukturmaßnahmen weltweit, findet man zu Anfang des Vorhabens fast immer etwas, das man eine Best Practices Sammlung nennen kann. Dabei liegt im Sinne des Benchmarking, also der Untersuchung von Abläufen innerhalb eines Projekts und der Identifizierung von optimierten Abläufen, auch bei städtischen Programmen der Unterschied in den Details. Manche dieser Details sind ortsspezifisch und so nicht übertragbar, manche sind durchaus generalisierbar.

So schreibt Wilson Mukema, Planungsdirektor von Dar Es Salaam:

Während meiner Zeit als City Director von Dar Es Salaam habe ich auf einer Reihe von internationalen Konferenzen wichtige Erfahrungen gewinnen können. Einige Best Practices, die auf dieser Konferenz besprochen wurden, haben wesentlich zu meinem Verständnis, wie Regierungen die Menschen, vor allem im Bereich der Verwaltung, miteinbeziehen können, beigetragen.

Die Zusammenarbeit spielt sich auf deutlich gleichberechtigter (horizontaler) Ebene ab und ist viel offener, nicht so top-down strukturiert wie bisher.

Wir erhalten jetzt auch Ideen von der Basis (grass roots level), so wie wir das anderenorts gesehen haben, in den Erfahrungen von Porto Alegre in Brasilien oder Lima, Peru. Wenn man eine erfolgreiche Stadtverwaltung haben möchte, muss die Regierung lernwillig organisiert sein. Wenn sie nichts lernt, stagniert sie und tritt auf der Stelle.

Best Practices Sammlungen sind in erster Linie dafür da, Anregungen zu geben. Sie zeigen städtische Wirklichkeit, das heißt, die in der Datenbank beschriebenen Beispiele sind so bereits durchgeführt worden. Sie entsprechen der Komplexität städtischen Handelns, sie zeigen die Widerstände und benennen die günstigen Faktoren. Best Practices Sammlungen können Akteure identifizieren und Trends aufzeigen. Sie zeigen, was wo, wie, von wem schon einmal gemacht wurde.

Die folgenden zwei Kapitel untersuchen die Akteure und Themen, die sich innerhalb der gefundenen Beispiele identifizieren lassen. Mit Akteuren sind die Personen- und Interessensgruppen gemeint, die zur Zeit in Städten, die Wien strukturell ähnlich sind, Initiativen zum Thema öffentlicher Raum setzen. Diese Akteure wurden nach ihrer Häufigkeit und Relevanz innerhalb der Programme ausgesucht. Ihre Rolle wird in den einzelnen Beispielen nochmals genauer beschrieben.

Da die Best Practices Datenbank Beispiele aus den letzten zehn Jahren umfasst, lassen sich aus ihr Trends ablesen, neue Fragestellungen, die zu grundsätzlichen Themen geworden sind.

Die Akteure

Städtische Verwaltungen

Die in dieser Datensammlung untersuchten Beispiele von Planungen für den öffentlichen Raum, die von städtischen (oder regionalen) Verwaltungen durchgeführt wurden, haben im Großen und Ganzen zwei Ausgangspunkte: das Bestreben mit Hilfe einer Attraktivierung des öffentlichen Raums eine wirtschaftliche Attraktivierung der Stadt zu erzielen, und den Versuch in Stadtteilen mit negativen ökonomischen, ökologischen und sozialen Tendenzen gegenläufige Strategien einzuschlagen und den öffentlichen Raum als sozioökonomischen Motor für eine stärkere Bindung der Bevölkerung an den Ort zu verwenden.

Hier geht es zumeist um den bestehenden Raum, in einem ersten Schritt durch eine Evaluierung, im zunehmenden Maß auch in Hinsicht auf seine Klimarelevanz und um das Finden von Partnern, die Einbindung von Experten, wobei im angelsächsischen Raum, z. B. bei den Innenstadtattraktivierungen oft große, international agierende Planerassoziationen zum Zug kommen.

Lokale Verwaltungen sind auch die grundsätzlichen Akteure bei der Schaffung von öffentlichem Raum, wo es um Stadterweiterungsprojekte und, als zunehmende Themenstellung im europäischen Raum, um den Stadtrückbau geht.

Maßnahmen, die den Verkehr betreffen, werden oft

als reine Top-down Maßnahmen umgesetzt. Sie betreffen also vor allem Regularien, wie die Parkraumbewirtschaftung oder Auflagen in der Straßenverkehrs- und Bauordnung, sowie Besteuerungen.

Zivilgesellschaft als Akteure im öffentlichen Raum

Der zweite, neben den städtischen Verwaltungen, bestimmende Projektträger für Projekte im öffentlichen Raum ist die **lokale Bevölkerung**. Die Beteiligung oder die Projektträgerschaft der Bevölkerung an Projekten, die den öffentlichen Raum betreffen, ist in Europa und Nordamerika ungewöhnlich hoch.

Bottom-up-Projekte im öffentlichen Raum beginnen in Stadtvierteln, die unter den Druck der Bauspekulation kommen wie in Hamburg, Hafen oder in Manhattan, Lower Eastside, oder sie sind Versuche neuer Bevölkerungsgruppen, die sich im Stadtbild des öffentlichen Raums nicht repräsentiert sehen, diesen für sich umzunutzen bzw. neu zu definieren. Das können ganz unterschiedliche Gruppen sein. Durch die Flexibilisierung der Beschäftigungsverhältnisse, durch die weltweite Migration, durch das Älterwerden einer Bevölkerung, die es gelernt hat, sich öffentlich zu äußern, gibt es eine Reihe von Individuen, die in verschiedenem Maß und in verschiedenen Gruppen ihren Anspruch auf den öffentlichen Raum der Stadt geltend machen.

Auch die grundsätzliche Einstellung zum Verkehr und zum ruhenden Verkehr ist einer Wandlung unterzogen. Wie viele Beispiele aus Lokalen-Agenda-21 Prozessen, in denen Bürger direkt an der Gestaltung und Maßnahmensetzung beteiligt sind, zeigen, wird das Auto im öffentlichen Raum von vielen Personen zunehmend als Problem für den öffentlichen Raum gesehen und seine Anwesenheit im öffentlichen Raum durchaus nicht mehr als Selbstverständlichkeit betrachtet. Doch ist es oft leichter, Maßnahmen für andere als für sich selbst zu formulieren.

Lokale-Agenda-21 Ansätze als neue Formen der Partizipation, zu denen sich alle Staaten bei der UN-Konferenz in Rio verpflichtet haben, beinhalten fast durchgängig Arbeitsgruppen, die sich mit dem öffentlichen Raum und mit Verkehrslösungen auseinandersetzen und Vorschläge erarbeiten. Auch in Wien werden auf Bezirksebene Lokale-Agenda-21 Verfahren durchgeführt. Eine Analyse dieser Ansätze, in denen die Bürger nicht nur Wünsche formulieren, sondern auch Lösungen und Maßnahmen erarbeiten, ist für eine Erhebung des Maßes an Selbstverpflichtung der Wiener sicherlich aufschlussreich.

Bürgerbeteiligungsverfahren formieren sich auf Anfrage, mit Hilfe von Leuten, die bereit sind, sich zu engagieren und, zumeist unbezahlt, an Vorschlägen zur Stadtgestaltung mitzuarbeiten. Sie unterscheiden sich stark zwischen prozess- und ereignisbasiert und in welchem Ausmaß ihnen Budget- und Entscheidungskompetenz übertragen wird. Der mangelnden Repräsentativität wird mit verschiede-

nen Mitteln begegnet. In den Beispielen fehlt aber zumeist eine genaue Beschreibung, wie die Menschen motiviert und aktiviert wurden. Oft wirkt es in den Resultaten so, als wären die aus der Beteiligung kommenden Vorschläge mit den vorher gesetzten Zielen nicht kompatibel gewesen. Neuere Beteiligungsverfahren setzen daher oft auf Events und arbeiten mit bestehenden Netzwerken.

In manchen Beispielen wurden **Künstler** schon früh in Planungen eingebunden. Gestalterische, aber auch planerische Aspekte werden nicht mehr nur Architekten und Designern anvertraut, sondern auch Künstlern überantwortet. Ortspezifisches (site-specific) Arbeiten ist ein Bestandteil des seit den 60er-Jahren entwickelten Skulpturenbegriffs. Dabei sollten Künstler nicht als Sozialforscher missverstanden werden, obwohl manche auch in diese Richtung arbeiten. Kunst ist eher eine andere Form der Bewegung in einem Raum, sie kann in Menschen eine Sensibilität im Bezug auf unter der Oberfläche liegende Schichten eines Ortes entwickeln, die zunächst nicht da war.

Kooperationen zwischen Stadtverwaltungen und Unternehmen benötigen eine genaue Zielvoraussetzung und eine von der Verwaltung auch argumentierbare Vorstellung über den so zu schaffenden Raum.

Auch zwischen **Community Groups und Unternehmen** kann es zu Vereinbarungen über das Schaffen öffentlicher Orte kommen, wie das Beispiel Pathmark, Newark, zeigt.

Die Themen

Masterpläne, Masterplankonzepte und strategische Pläne zum öffentlichen Raum

Eine Reihe von Städten haben in den letzten zehn Jahren **Master- oder Strategiepläne** für den öffentlichen Raum erarbeitet. Der Weg, der von Stadtverwaltungen üblicherweise eingeschlagen wird, ist, nach der Definition einer generellen Zielrichtung, Planungsbüros oder Konsulenten zu beauftragen, eine Leitungsgruppe mit Vertretern der städtischen Abteilungen zuzuordnen, einen öffentlichen Konsultationsprozess parallel durchzuführen und eine Expertentagung abzuhalten.

Die wichtigsten Themen der untersuchten Masterpläne sind:

- Elemente, die den Verkehr betreffen, hier geht es vor allem um neue Fußgänger- (und Radfahrer-)führungen. Obwohl der öffentliche Raum natürlich auch die Straße ist, die von Autos befahren wird, identifizieren alle Gestaltungskonzepte und Masterpläne den motorisierten Individualverkehr als wachsende Bedrohung für den und Konkurrenz zum öffentlichen Raum. Es gibt jedoch auch Masterpläne, die in gewisser Weise eine neue Verflechtung der verschiedenen Verkehrsmittel anstreben, z. B. durch den Rückbau von Fußgängerzonen, zumeist um Knotenpunkte zu definieren, zu denen Busse und Taxis zufahren können.
- Elemente, die stärker die lokalen Gegebenheiten des Orts, seine historischen und architektonischen Landmarken einbinden, sowohl um touristische Aktivitäten zu fördern, aber auch um neue Orientierungs- und Aufenthaltsorte für die Bevölkerung zu schaffen.
- Fußläufige Korridore, die Außen- und Innenbezirke über Plätze und Wegstrecken auch über längere Entfernungen miteinander verbinden.
- Design und Materialvorstellungen, sowohl um ein gesamtstädtisches Bild herzustellen, als auch um Spezifika des Raums herauszuarbeiten.
- Maßnahmen zur Verbesserung des Grünraums,

vor allem in Verbindung mit einer Verbesserung des Mikroklimas und die Integration ökologischer Stadtvorstellungen. Die Bedeutung von Stadtgrün hat sich vom rein ästhetischen Element zu einem Werkzeug gegen die Folgen des Klimawandels gewandelt.

- Vorstellungen für eine bessere Benutzbarkeit des öffentlichen Raums, eine Ausdehnung seiner Nutzungszeit und eine Verbesserung für verschiedene Bevölkerungsgruppen wie Kinder und ältere Leute, durch Lichtsysteme und eine Erhöhung des Sicherheitsempfindens.
- Die Definition von Leitprojekten, die den öffentlichen Raum markieren, zumeist in der Form öffentlicher Gebäude.
- Partizipationsmodelle
- Einbindung von Kunst und Kultur

In England und Nordirland hat sich der Ausdruck **Public Realm**, der neben dem Ort auch die Leute beschreibt, die den öffentlichen Raum definieren, durchgesetzt.

Innovative Lösungen, die sich mit der städtebaulichen und architektonischen Gestaltung des öffentlichen Raums auseinandersetzen

Arkaden, Passagen, Freitreppen, Brunnen; die Qualität des öffentlichen Raums entscheidet sich in den architektonischen Details. Die amerikanische Planerassoziation *Project for Public Space* betreibt eine Datenbank, die über 600 spezielle Plätze, Parks, Straßen und Märkte in Hinblick auf ihre Qualität als öffentlicher Raum untersucht hat und ihre Beschreibungen durch ein weltweites Netzwerk von Planern diskutieren lässt. In dieser Datenbank werden architektonische Einzelelemente, die für die Schaffung öffentlichen Raums eingesetzt wurden untersucht.

Aus den Best Practices Beispielen wird deutlich, wie hoch die Bedeutung von Design und die Qualität der verwendeten Materialien für die Benützbarkeit des

öffentlichen Raums ist. In einigen Städten wird dabei auf ein durchgängiges architektonisches Gesamtkonzept gesetzt, das bis zum „Themen“ des öffentlichen Raums gehen kann, der dabei unter ein Motto gestellt wird, dem eine visuelle Strategie entspricht. Darauf werden je nach Konzept Stadtmöblierung, Pflasterung, Licht abgestimmt.

Gerade bei größeren städtebaulichen Verfahren wie einer Attraktivierung der Innenstädte oder der Gewinnung neuer städtischer Flächen, wie z. B. der Entwicklung von Waterfronts, wird auf solche umfassenden Konzepte gesetzt.

Die **Verwendung der Stadtbrache** als Labor für die



Eine Metro-Station in Moskau, geplant als öffentlicher Raum für die Moskauer Bevölkerung. Die U-Bahn-Stationen sind wichtige Orte des öffentlichen Lebens, vor allem in den Wintermonaten.

Schaffung neuer öffentlicher Räume ist sowohl bei der Gestaltung neuer Stadtteile als auch beim Stadtrückbau zum Thema geworden. Ebenso wie bei der **Öffnung bisher privater Flächen**, z. B. durch das Aufbrechen von Baublöcken, geschieht dies zumeist in kleinen Schritten und unter Einbeziehung der Anwohner, die diese Umgestaltung manchmal auch unterstützt von der Stadtverwaltung selbst vornehmen. So entstehen hybride öffentliche Orte, die ihre Geschichte nicht verstecken und die durch ihre Weitergestaltbarkeit für die Bewohner spannend sind.

Der **Rückbau von Verkehrsflächen** führt zu einer Vielzahl neuartiger öffentlicher Räume.

Eine **Ökologisierung der Städte** vor allem in Hinblick auf ihre CO₂ Relevanz und ihren ökologischen Fußabdruck hat auch zu einem neuen Bild der Stadt geführt, Wasser, Beschattung, Bepflanzung sind einige der Themen aus den Beispielen.

Sicherheit ist ein wichtiges Thema des öffentlichen Raums auch bei der Untersuchung der vorliegenden Beispiele. Die Basis dafür ist der größer werdende Anteil der älteren Bevölkerung, wie auch ein sich veränderndes Verhältnis zwischen Eltern und Kindern, in dem der Sicherheitsaspekt wichtiger wurde.

Geschlechtergerechtigkeit und soziale Gerechtigkeit, also eine bessere Benutzbarkeit des öffentlichen Raums für sozial benachteiligte Gruppen und auch behinderte Menschen, wird vor allem im Beispiel aus Wien zu geschlechtsgerechten Kinderspielplätzen deutlich.

Die Schwierigkeit der **Moderation zwischen privaten und öffentlichen Interessen an attraktiven öffentlichen Räumen** ist ebenfalls Thema.



Viaduc des arts und Promenade Plantée, Avenue Daumesnil, Paris, France. Die stillgelegte Stadtbahn ist auf den Bögen zu einem Fußgänger- und Radweg ausgebaut. In den Stadtbahnbögen findet sich vor allem Kunstgewerbe.

Lösungen zum ruhenden Verkehr

Der ruhende Verkehr ist aus der Gesamtheit verkehrspolitischer Entscheidungen und Maßnahmen nicht herauszudenken. In den vorliegenden Programmen zeigt sich darüber hinaus seine Verbindung mit weiteren stadtplanerischen Entscheidungen, wie Stadtbild, Dichte, Gebäudeformen und vielen weiteren städtischen Faktoren. Der innerstädtische Verkehr ist eine Funktion des Mobilitätskonzepts der Bevölkerung. Dieses wiederum wird von Traditionen, vom Angebot und von nachfragefördernden Maßnahmen, sowohl nach dem Auto als individuell, wie nach öffentlichen Verkehrsträgern bestimmt.

Die meisten europäischen Städte sind vor dem Auto entstanden, formten sich zunächst nach öffentlichen Verkehrsmitteln und wurden in unterschiedlichem

Ausmaß danach dem Auto angepasst. Seit den späten 60er-Jahren wird versucht, die verschiedenen Verkehrsmittel zu entflechten. Erst in den letzten Jahren, vor allem durch Diskussionen, die den motorisierten Individualverkehr (MIV) als eine Hauptursache für den steigenden Kohlendioxidausstoß der Städte erkannten, ist eine generelle Priorisierung des Fußgänger-, Fahrrad- und öffentlichen Verkehrs in vielen Städten Europas Planungsziel.

Dabei fokussierte die Diskussion vor allem auf die Qualitäten der bestehenden öffentlichen Räume. Auch hier rückte der MIV in den Blickpunkt. Über Jahrzehnte so benützt, hatte sich die generelle Annahme verfestigt, dass der öffentliche Raum vor allem als unentgeltlicher Stellplatz für Autos zu sehen sei. Während es also für Menschen zuneh-



Auf dem Viaduc des arts, Promenade Planté von Bastille aus zu Fuß oder per Fahrrad quer durch mehrere Stadtviertel.

mend unmöglich war, in Städten umsonst zu wohnen, konnte man Autos unentgeltlich im Raum der Städte stehen lassen.

In vielen Städten der westlichen Welt wurde auf diese offensichtliche Diskrepanz reagiert. In New York z. B. gibt es kein unentgeltliches Parken im öffentlichen Raum. Der Erwerb eines Parkplatzes kostet entsprechend der Bodenpreise der Stadt 225.000 US-Dollar.

Die Maßnahmen für den ruhenden Verkehr umfassen die folgenden grundlegenden Strategien:

- Verbesserung der Effizienz durch „Sharing“, Regulierungen und Bewirtschaftung, die Verwendung von Garagen, die Umsetzung von anlassbezogenen Zusatzparkzonen, die Steuerung durch Infor-

mationssysteme und Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer.

- Die Verringerung der Nachfrage durch ein Angebot und das Bewerben alternativer Verkehrsmittel und durch eine Verbesserung der Stadtfunktionen durch Flächenmanagement.

- Eine Verstärkung der Regulierungen und ihrer Kontrolle und ein Monitoring von Verstößen dagegen.

- Eine Verbesserung des Designs der Parkmöglichkeiten und ihres Managements, eine Verbesserung der Benützerführung und Sicherheit.

Beispiele für Planungs- und Moderationsverfahren

In nahezu allen untersuchten Planerstellungen für den öffentlichen Raum sind Partizipations- oder Bürgerbeteiligungsverfahren Teil des Prozesses.

Diese können entweder **eventbasiert** sein wie z. B. in Duisburg oder Barcelona. Hier wurde die Bevölkerung vor allem über Einzelveranstaltungen eingebunden, Befragungen und Rückmeldungen fanden zu solchen Veranstaltungen statt, bei denen auf die große Zahl der Anwesenden gesetzt wurde.

Sie können auch **prozessbasiert** sein wie z. B. in Mannheim, Berlin oder San Sebastian, wo Gruppen und Foren eingerichtet wurden, die über einen längeren Zeitraum Vorschläge und Strategien erarbeiteten.

Beteiligungsverfahren werden auch als **Lokale-Agenda-21-Prozesse** geführt. Der Unterschied liegt darin, dass die beteiligten Gruppen in Workshops selbständig Prioritäten erarbeiten und Maßnahmen definieren bzw. in einem gewissen Ausmaß auch

über Budgets für die Umsetzung verfügen.

In manchen der Beispiele wurden die Bürgerbeteiligungsverfahren als ungenügend oder nicht zielführend beschrieben. Oder es wurden nur wenige Vorschläge, die aus den Verfahren stammten, direkt umgesetzt. In *La Mina*, einem Stadtviertel in Barcelona, wurde deshalb die gesamte Planung vor Ort durchgeführt. Frustrationen und Erfolge waren so für alle täglich ablesbar.

Man kann auch zwischen **technischen und konsultativen Partizipationsprozessen** unterscheiden. Beide benötigen zunächst vor allem Informationsweitergabe und Schulungen, bei den technischen Partizipationsverfahren wird der Bürger als Experte gleichberechtigt anerkannt. So wurden bei der Erarbeitung des *Plan Piétons* in Genf die beteiligten Bürger als Experten eingeladen und auch so bezahlt. Diese Methode entspricht dem deutschen Modell *Planungszelle*.

Der Wunsch nach einer Neuinterpretation der Stel-

lung von Beteiligungsverfahren lässt sich aus vielen Beispielen erkennen.

Günstige Faktoren in den untersuchten Beispielen waren:

- Die Schaffung eines nicht wechselnden, festen Orts für die Treffen und Planungen, wo auch Schulungsprogramme und Information geboten wird.
- Die genaue Definition der Rolle des Verfahrens im Prozess,
- sowie ein Budget über das mit den Maßnahmen verfügt werden kann.

In den untersuchten Programmen sind maßnahmenbestimmenden Verfahren, die einem Lokalen-Agenda-21-Prozess entsprechen, nicht in der Mehrzahl. Zumeist kommt es zu eventbasierten Beteiligungsverfahren, bei denen durch einmalige Aktionen, wie das öffentliche Sprengen eines alten Getreidespeichers, durch Feste, Umfragen, eintägige Workshops und Kunstaktionen auf dem Gelände

die geplanten Veränderungen kommuniziert werden, Vorstellungen und Wünsche erhoben und eine Bindung an die Planungsziele erreicht werden soll.

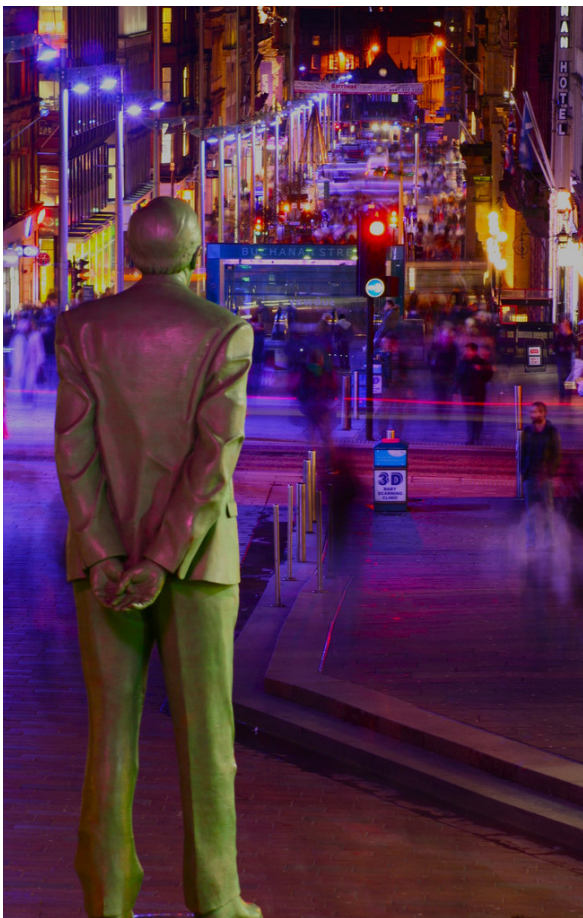
Neben den Bürgerbeteiligungsverfahren gibt es jedoch noch andere Möglichkeiten, z. B. **Anerkennungsverfahren**. Das Beispiel der *Opzoomer* in Rotterdam zeigt, dass teilweise abweichendes ziviles Verhalten bei der Schaffung von Grünraum von der Stadtverwaltung erkannt, anerkannt und zur offiziellen Strategie gemacht werden kann.

In einigen deutschen Beispielen und in einem Netzwerk, das von der Europäischen Union aufgebaut wird, wird die Bedeutung von Freiwilligen, das sogenannte **Ehrenamt**, bei der Bewahrung von öffentlichem Raum diskutiert.

Hervorzuheben ist auch das **Mediationsverfahren** in Buenos Aires, das sich um ein oft vernachlässigtes Problem des öffentlichen Raums kümmert. Es bietet Mediation im Streitfall verschiedener Benutzerinteressen.

Innovative Lösungen zu speziellen Problematiken des öffentlichen Raums

Zunächst lassen sich aus den vorliegenden Beispielen klare **neue städtische Nutzergruppen** ablesen. Es zeigen sich in den Benutzern und Gestalten des öffentlichen Raums soziale Gruppierungen und Bedürfnisse, die an die Stadt und an deren Räumen Ansprüche stellen, die durch das vorliegende Angebot nicht ausreichend abgedeckt werden. Oft ist dabei der wichtigste Schritt das **Management** der bestehenden Flächen (wie das Beispiel *Einfach-Mehrfach* aus Wien zeigt) sowie die Mediation zwischen den verschiedenen Bedürfnissen. Vereinfachte Verfahren ermöglichen neue Nutzungen für bestehende Flächen wie Sport- und Spielplätze, ungenutzte Verkehrsflächen, wie Zusatzparkflächen,



Buchanan Street in Glasgow, ausgezeichnet als „One of Britain's Good Places“. Die Stadtmöblierung und die Beleuchtung der Straße ist blau.

aber auch Erdgeschoßflächen. Hier wird häufig mit dem Konzept der **Zwischennutzung** gearbeitet. Verstetigende Konzepte mit Perspektiven für eine dauerhafte Benützung helfen spätere Konflikte, falls aus den Zwischennutzern bleibende Nutzer werden, zu verhindern.

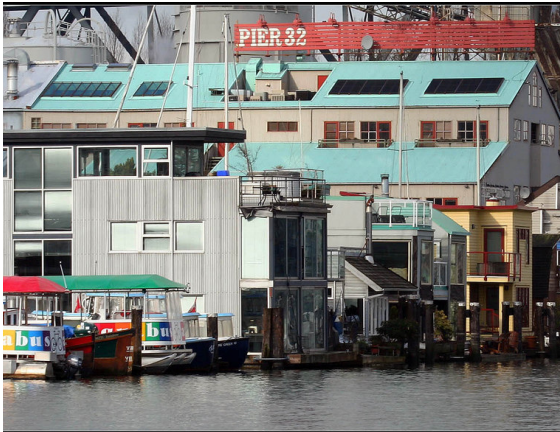
Die Qualität des öffentlichen Raums wird maßgeblich durch durchgängige und sichtbare **Designkonzepte** bestimmt, die Licht, Möblierung, Farbkonzepte und eine genaue **Materialwahl** bei den verschiedenen Elementen umfassen. Neben ästhetischen Überlegungen werden verstärkt ökologische oder nachhaltige, also auch soziale und kulturelle Konzepte zur Gestaltung entwickelt. **Lärm**, sowohl sozialer Lärm, durch die Benützung öffentlichen Raums, als auch technischer Lärm, durch den Straßenverkehr oder durch Infrastruktureinrichtungen, ist dabei verstärkt in den letzten Jahren zu einem Argument für viele planerische Eingriffe geworden.

Licht hat im städtischen Raum mehrere Funktionen. Richtig gesetztes Licht trägt zur Erhöhung der Sicherheit auf Gehwegen, Plätzen, Unterführungen und Passagen, als auch als Markierung an den Grenzen des öffentlichen Raums, wie z. B. in Wien das beleuchtete Rathaus in der Nacht die Dimensionen des Platzes erklärt. Straßenlampen können ein Element zur Priorisierung des Fußgängerbereichs gegenüber dem Straßenraum sein, Lichtmasten Abstandshalter für den motorisierten Individualverkehr. Licht kann *themen*, also dem Raum ein spezifisches Image verleihen und Teil eines Gestaltungskonzepts sein, wie z. B. durch den Einsatz von gefärbtem Licht auf Plätzen oder Straßenzügen.

Im Bezug auf veränderte klimatische Bedingungen in den Städten hat sich **Wasser** im öffentlichen Raum sowohl als Oberflächengewässer als auch in der Form von Brunnen und Becken seinen Platz zurückerobert. Konzepte wie die *Plantsche* in Berlin werden in amerikanischen Städten oft von privaten Investoren oder Konsortien getragen.

Nutzung der Stadtbrache und Einsatz von Wasser als gestalterisches und ökologisches Element des öffentlichen Raums

Granville Island, Vancouver



Granville Island vom Wasser aus



Die Fähren zur Insel



Der Granville Island Markt



Der Wasserspielplatz auf Granville Island

Die Gebäude auf Granville Island in Vancouver wurden 1913 als Industriekomplex angelegt. Das stillgelegte und dem Verfall überlassene Areal wurde von der Stadtverwaltung 60 Jahre später als städtebauliches Erweiterungsgebiet umgenutzt. Der städtebauliche Plan sah vor, die alten Strukturen, wie die Stahlstrukturen, die Stuckverkleidungen der Gebäude, die Industrieauffahrten, die Kräne und Schienen zu erhalten. Die Anbindung ans Wasser sollte sowohl für die Erschließung durch den öffentlichen Verkehr als auch als Leitmotiv für den öffentlichen Raum genutzt werden. Es entstand ein einladender öffentlicher Raum mit einer Fülle von Nutzungs- und Veranstaltungsmöglichkeiten.

Granville Island gehört der kanadischen Regierung. Nach Aussage einer Studie der Canada Mortgage and Housing Corporation hat Kanada in die Sanierung der Insel 25 Millionen US-Dollar investiert, davon 11 Millionen für den Erwerb der verbliebenen Industriebetriebe. 1976 wurde der Granville Island Trust mit der Umgestaltung beauftragt, mit der Auflage, die alten Anlagen in multifunktionale Strukturen umzugestalten. Es sollte auch der industrielle Charakter der Insel erhalten bleiben und gleichzeitig eine Reihe von kulturellen, schulischen, wirtschaftlichen und auch einigen industriellen Einrichtungen entstehen.

Wasser als Thema der Stadt

Barcelona

Barcelonas Konzept für den öffentlichen Raum stellt dem gesamten öffentlichen Raum das Thema Meer und Wasser voraus. Dieser findet sich sowohl in den wellenförmigen Mosaiks des Bodenbelags der „Ramblas“, der traditionellen Flanierstraßen Barcelonas, den Trinkwasserbrunnen auf allen Plätzen und in der Gestaltung von Plätzen wie dem Bahnhofsvorplatz durch das oberirdische Führen von Oberflächengewässern.



Ein Trinkwasserbrunnen in Barcelona

Fußgängerkorridore

Fußgängerbrücke über die Themse

Abseits des Individualverkehrs und mit kreuzungsfreien Anbindungen an öffentliche Gebäude ermöglichen Fußgängerkorridore eine neue Benutzung der Stadt.



Die Millennium Bridge führt in London zwischen der Blackfriars Bridge und der Southwark Bridge über die Themse. Durch sie entstand ein neuer Fußgängerkorridor, zwischen der Tate Modern, einem Museum und dem City Centre.

Der öffentliche Raum als Teil des Gedächtnisses und als Ort der Wissensvermittlung

Stolpersteine, Deutschland

Eine wichtige, oft vernachlässigte Funktion des öffentlichen Raums der Städte ist seine Funktion als öffentliches Gedächtnis, als Fenster zur Geschichte, als Ort der Zeichen, die allen gehören, und als Raum der Wissensvermittlung.

Kollektive Ereignisse sind oft zu emotionsbelastet oder politisch zu kontroversiell, ihre Spuren werden schnell beseitigt, wie das z. B. mit der Berliner Mauer nach der Wende passierte. Im Nachhinein sind die Spuren dieser Ereignisse allerdings wichtige Elemente einer Auseinandersetzung im und mit dem öffentlichen Raum. So gelten bestimmte Maueraufschriften des Mai '68 in Paris einstweilen als nationale Denkmäler und in deutschen Städten erinnern die sogenannten Stolpersteine - in das Pflaster eingelassene goldene Steine mit dem Namen der Opfer - an die deportierten Bewohner der dahinterliegenden Häuser.



Stolpersteine, hier aus Berlin. Stolpersteine werden in das Straßenpflaster eingelassen und erinnern an die deportierte jüdische Bevölkerung. Stolpersteine gibt es in vielen deutschen Städten. Sie sind eine private Initiative.

Materialwahl



Straßenpflaster in Barcelona

Best Practices, Beispiele

Planungsverfahren und Masterpläne

Strategien für den öffentlichen Raum, Deutschland

Viele deutsche Städte verfügen über spezifische Strategiepapiere zum Thema öffentlicher Raum, so der Stadtentwicklungsplan öffentlicher Raum, Berlin, der Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum, Leipzig, der die beiden Themen verbindet. Stuttgart, Nürnberg, Essen, Erfurt und viele andere Städte haben ähnliche Konzepte zumeist von Experten ausarbeiten lassen.

In den Diskussionen, die diese Pläne begleitet haben, wurde oft über die mangelnde Datenlage geklagt. Das hat dazu geführt, dass die meisten dieser Konzepte vor allem die jeweiligen Bedingungen zu klären versuchen. So mussten Typologien und Raumgefüge erst einmal erhoben werden, und die meisten Pläne sehen vor allem Nutzungsverbesserungen für den bestehenden öffentlichen Raum vor.

Die Projektdarstellung der Entwicklung des Strategieplans öffentlicher Raum für Mannheim zeigt einige Elemente und Problematiken einer solchen Planerstellung.

In Mannheim wurde der Prozess an ein Datum geknüpft, die 2007 stattgefundene 400-Jahr-Feier Mannheims, und damit der Strategie ein Event zugeordnet. Die Stadt formulierte einige Zielvorgaben, doch sollte der Großteil der Vorschläge in einem Lokalen-Agenda-21-Prozess erarbeitet werden. Zirka 1.000 Bürger und Bürgerinnen beteiligten sich an diesem kollektiven Prozeß. Von den erarbeiteten Vorschlägen deckten sich jedoch nur drei mit den Zielsetzungen und wurden auch umgesetzt.

Dabei schien die größte Divergenz zwischen dem Wunsch der Bürger und den Zielen der Stadtverwaltung in dem Stellenwert der Schaffung repräsentativer Räume zu liegen.

Vorgeschlagene Maßnahmen und Zielsetzungen ließ die Stadt Mannheim in einem Expertenhearing diskutieren. Dabei wurde wiederum vor allem auf das Fehlen von kulturellen Konzepten für den öffentlichen Raum hingewiesen.

Im Nachhinein wurde der Plan in diesem Sinn mit einer Vielzahl allerdings sehr eventbasierter kultureller Aktivitäten versehen.

Public Realm, Derry und Belfast

Public Realm ist ein neuer Begriff innerhalb der englischen und nordirischen Städteplanung. Public Realm könnte man mit öffentlicher Bereich, öffentliche Sphäre übersetzen und wird von den Projektbetreibern eingesetzt, um zusätzlich zum Raum die Personen und Interessen, die an der Schaffung dieses Raums beteiligt sind, zu beschreiben.

Beide untersuchten Public-Realm-Masterpläne, Belfast und Derry, wurden von der international tätigen Planerfirma BDP ausgearbeitet.

Ausgangspunkt der Studien waren Beschlüsse beider Stadtregierungen, die folgende Ziele durch die Gestaltung des öffentlichen Raums verwirklichen wollten:

- eine Steigerung der ökonomischen Möglichkei-

ten der Innenstädte (sowohl in Derry als auch in Belfast war und ist der öffentliche Raum und die Stadtstruktur an sich durch den nordirischen Konflikt weitgehend gestört, in Derry's Innenstadt gab es 17 Autobombenanschläge)

- eine verbesserte Parallelführung von Fußgängern und Autos,
- eine Verbesserung des Stadtbilds,
- Einbindung der kreativen Szene.

Die Erstellung des Konzepts für den öffentlichen Raum argumentierte die Stadtverwaltung mit vorhergegangenen Untersuchungen wie einer Best Practices Sammlung, die zeigte, dass der Wert der Grundstücke, die an öffentlichen Raum grenzten, überall rapid stieg, und war somit vor allem ökonomischen Überlegungen geschuldet. Des Weiteren



In Belfast wurde ein neuer Studiengang gestartet, ein Masterprogramm für Art in Public. Hier die erste Aktion zu Beginn des Masterprogramms, Backen im Freien.

sollten in Belfast die Sicherheit erhöht, das Zentrum gestärkt und alternative Verkehrsmöglichkeiten gefördert werden.

Die ausgearbeiteten Pläne setzen auf Distinktion, Material- und Designqualität, und geschlossene Wegnetze, wie ein Erreichen des Zentrums aus den Außenbezirken durch Fußgängerwege mit Plätzen als Ruheräume und dadurch eine Vergrößerung des Erfahrungsraums für Touristen und Stadtbewohner und auf eine verbesserte Lesbarkeit. Für diesen Bereich, der die öffentliche Wahrnehmung des Raums betrifft, wurde mit Künstlern in der Konzeption zusammengearbeitet. Dabei wurde Künst-

lern die Möglichkeit gegeben, den öffentlichen Raum zu diskutieren, ihn performativ mit der Bevölkerung zu begreifen und durch verschiedene Eingriffe und Zeichen auf ihre Wahrnehmungen hinzuweisen. Dazu wurde auch an der Hochschule ein eigener Studiengang für Kunst im öffentlichen Raum gestartet.

Umgekehrt wurden aber auch Fußgängerzonen wieder an den motorisierten Verkehr angeschlossen, durch Zufahrtswege und durch Taxistandplätze.

Vor allem in Derry wurden öffentliche Flächen als Straßenmärkte ausgewiesen.

Indoor Plaza Konzept als Teil der New Yorker Bauordnung

Mit Hilfe der Bauordnung können verbindliche Regeln geschaffen werden, die Bauträger und Private darauf verpflichten, sich an der Gestaltung öffentlichen Raums zu beteiligen. Stadtverwaltungen müssen dafür, und das zeigt das folgende Beispiel, eine genaue Definition dessen, was als öffentlicher Raum verstanden wird, vornehmen.

Das „Indoor Plaza“ Konzept ist seit 1961 eine Besonderheit der New Yorker Bauordnung. Es sieht vor, dass zusätzliche Geschoßfläche gebaut werden kann, wenn im Verhältnis 10 : 1 dafür ausgewiesener öffentlicher Raum errichtet wird. Im vergangenen Jahr wurde das Konzept von der US-amerikanischen Planerfirma PPS evaluiert. Dabei zeigte sich, dass die Indoor Plazas bisher wenig zur Verbesserung der Versorgung der New Yorker mit attraktivem öffentlichem Raum beitragen, obwohl über 700 solcher Gebäude errichtet wurden. 41 % der so errichteten Räume wurden von PPS als marginal eingestuft. Nur 21 % wurden von der jeweils lokalen Bevölkerung als öffentlicher Raum identifiziert.

Die Situation bessert sich allerdings in den letzten

Jahren, da sich die New Yorker Planung der Indoor Plazas verstärkt annimmt. Dazu wurden neue Standards eingeführt, wie eine öffentliche (und sichtbare) Auszeichnung der Räume, und es wird verstärkt kontrolliert, ob die Räume zugänglich sind.

Die identifizierten Schwächen des bisherigen Konzepts liegen vor allem in der fehlenden Definition dessen, was von Seiten der Stadtverwaltung unter öffentlichem Raum gemeint ist. Es gibt keine Richtlinien oder Orientierungshilfen für die Bauträger in Bezug auf Ausstattung und Benützbarkeit. Lediglich die Betretbarkeit wird geregelt. Die Strafen, sowohl für die Nichterrichtung, aber auch die Nichtbeachtung der wenigen Regeln (keine verschlossenen Türen oder Gates z. B.) sind lächerlich gering.

Auch wird der öffentliche Raum schnell wieder schleichend privatisiert, falls er attraktiv gestaltet wird. Es entstehen Straßencafés und Verkaufszonen.

Von öffentlichem Raum kann da nicht mehr geredet werden.



Rockefeller Plaza, New York, ein öffentlicher Raum in privater Hand, eine Besonderheit des New York Building Codes

Vancouvers New Waterfront Development

Die Entwicklung öffentlicher Räume wie z. B. die Entwicklung der Waterfront in Vancouver, kann einen Neuanfang für das gesamte Verkehrskonzept der Stadt beinhalten. Dieses Beispiel setzt auf neue öffentliche Verkehrssysteme und verwendet die Umsteigeknoten als öffentliche Flächen.

Die Downtowns nordamerikanischer Städte haben andere Funktionen als europäische Innenstädte. Als reine Geschäftsviertel gebaut, ohne z. B. kulturelle Verankerungen und als Anlaufstelle für vor allem migrantische Bevölkerungsteile, sind sie ein Spiegel der wirtschaftlichen Konjunktur und zumeist von der Wohnstadt durch Autostraßen, Leichtindustrie und Lagerflächen getrennt.

Die letzten Jahrzehnte sahen ein Revival dieser Downtowns, das vor allem einem erwachenden Verkehrs- und Umweltbewusstsein geschuldet ist.

Zumeist von überregionalen Planerassoziationen konzipiert, gibt es eine Reihe gelungener Downtown Revitalisierungen, die sich stark über die Funktionen des öffentlichen Raums - Community Building, kulturelle Attraktivierung, zumeist durch ein repräsentatives Kunst- oder Musikzentrum - definieren und zumeist, auch bei der Errichtung von Grünraum, in public-private-partnership stattfinden. Events sollen die Zustimmung und Benützung der Bürger sichern.

Ähnliche Elemente finden sich auch bei der Entwicklung der Waterfront in Vancouver. Doch sollte mit der Schaffung bzw. Attraktivierung einer neuen Stadtkante das Verkehrssystem der Gesamtstadt beeinflusst werden. Vancouver war in den 70er-Jahren Ausrichter der ersten HABITAT Konferenz, der UN-Konferenz zur Siedlungsentwicklung. Die Entwicklung der Waterfront von Vancouver sollte innerhalb der Prinzipien der HABITAT-Agenda stattfinden und der Stadt einen entscheidenden Impuls weg vom motorisierten Individualverkehr, hin zu einer fußgänger- und radfahrfreundlichen Stadt geben.

Waterfront Vancouver ist ein großmaßstäbliches Bauprojekt. Gemischt in public (social) Housing und private Housing setzt es auf die verdichtete Stadt und bietet vor allem Wohnraum für die wachsende Stadt Vancouver. Die gesamte Länge der Waterfront ist öffentlich zugänglich, eine Vereinbarung, die von der Stadt mit den Investoren getroffen wurde.

Die Verbindung nach Nord-Vancouver, das parallel



Der alte Waterfront-Bahnhof von Vancouver ist zum Verkehrsknotenpunkt zwischen Schiff, Bahn, Skytrain (die neue U-Bahn) und Bussen geworden. Ein Fußgängerweg verbindet ihn mit der Waterfront.

am anderen Ufer entwickelt wurde, funktioniert vor allem per Schiff, das alle 20 Minuten bis spät in die Nacht über die Meerenge fährt. Mit dem Auto hat man einen weitaus längeren Weg, sodass sehr viele Pendler nach Downtown das Schiff benützen.

Der öffentliche Bereich, der durch die Stadterweiterung hin zum Wasser gewonnen wird, ist kein Gebiet für Autofahrer. Es gibt so gut wie keine öffentlichen, gebührenfreien Parkplätze. Parkplätze sind durchgängig unterirdisch, die Straßen, die zum Wasser führen, sind reine Fußgänger- und Fahrradstraßen, die Busverbindungen enden direkt an diesen Fußwegen.

Dafür wurde der alte Bahnhof, die Verbindung zwischen Wasser und Stadt, zu einem Verkehrsknotenpunkt, zwischen Bahn, neuem Sky-Train (eine Art U-Bahn), Bussen und Schiffsverbindungen ausgebaut. Der alte Bahnhof war dabei das vorhandene Asset, er wurde zu einem Treffpunkt.

Die Waterfront ist an beiden Stellen der Schiffsanbindung als Mall gestaltet. Im Nahebereich finden sich Hotels, das neue Convention Centre, mehrere Indoor und Outdoor Plazas. Parallel zur Gestaltung der Waterfront wurde in den angrenzenden Straßen auf eine Historisierung der Stadt gesetzt. Das Stadtviertel wurde „gethemed“, ein wichtiger Aspekt amerikanischer Downtown-Revitalisierung. Das Thema trägt dazu bei, die Downtowns wieder ins Bewusstsein der Bevölkerung zu rücken.

Die Innovation liegt bei diesem Projekt im Detail. Zum Beispiel wurde der Prozentsatz lokaler Arbeitskräfte wie auch verwendeter lokaler Materialien vorgeschrieben. Ökologische technologische Lösungen wurden gemeinsam mit lokalen Firmen entwickelt.

Donauinsel Wien

Eine Überschwemmung im Jahr 1954 veranlasste die Stadt Wien zu einer Neuregulierung der Donau. Das rein technische Konzept zur Hochwasserregulierung und Energiegewinnung wurde aber schon Anfang der 70er-Jahre kritisch von der Fachwelt aufgenommen.

Ein großer Wettbewerb und die Integration der Bevölkerung ließ im Fluss eine mitten durch die Stadt verlaufende Insel entstehen, ein Naherho-

lungsgebiet für 1,8 Millionen Menschen.

Jetzt ist die 21 km lange Insel inmitten des Stadtgebiets unverbaut, motorverkehrsfrei, per U-Bahn an zwei Stellen zu erreichen und u. a. mit Badestränden, Biotopen und Freizeiteinrichtungen ausgestattet. Jedes Jahr im Sommer findet dort das Donauinselfest statt mit über 3 Millionen Besuchern.



Die Donauinsel in der Mitte der Stadt als Grünfläche und Naherholungsgebiet

Barcelona, die Stadt des öffentlichen Raums, Zentrum ...

Barcelona bietet für verschiedene Themenstellungen in Bezug auf den öffentlichen Raum reiches Anschauungsmaterial. Zum einen wurde dort Wert auf die Gleichzeitigkeit kleiner und großer Umsetzungen, die die Veränderung sofort erfahrbar machen, gelegt. Einen wichtigen Impuls für Wien könnte Barcelona aber vor allem wegen seiner genauen Materialwahl und seinem hohen Designanspruch sein.

Die 3-Millionen-Einwohner-Stadt Barcelona blickt auf eine lange Planungsgeschichte zurück. Der Plan Cerdá, ein weit voraussehendes Konzept, hatte Barcelona um 1900 zu einer Stadt der Boulevards und Plätze gemacht. Ab den 1960er-Jahren verlor Barcelona aber viel von seiner Glorie, die Verkehrsplanung schnitt die Stadt vom Meer ab, die Stadt verarmte, vor allem da die Bedeutung des Hafens sank. Der Zuzug aus anderen Teilen Spaniens erfolgte fast ausschließlich in die überfüllte Altstadt.

Seit 1983 arbeitet die Stadtverwaltung an einer Wiedergeburt Barcelonas, und sie setzte neben Infrastrukturmaßnahmen, wie den Bau eines neuen Containerhafens, vor allem auf die Gestaltung des öffentlichen Raums. Zwischen 1987 und 1994 wurden 25 % des städtischen Budgets dafür investiert.

Die Planung in Barcelona setzte zunächst auf ein Benutzbarmachen der Stadt. Ein Platzkonzept wurde entwickelt, das rein fußläufige Verbindungen zwischen den einzelnen Vierteln mit vielen Ruhezeiten ermöglicht. Dieses Platzkonzept entstand vor allem durch Abriss in der dicht bebauten Struktur.

Ebenfalls durch Abriss und Neubebauung wurden in der Altstadt private Höfe geöffnet und zu öffentlichen Plätzen umgestaltet.

Nach dem Platzkonzept, das eine unmittelbare Verbesserung der Situation in der Altstadt brachte, wurde als großes Infrastrukturprojekt die Uferstras-

se halb untertunnelt. Sie wird von ca. 25 Brücken, die selbst kleine Plätze sind, überspannt. Damit wurde der Weg zum Meer geöffnet, und es entstand eine Marina mit Clubs und Restaurants.

Gleichzeitig wurden sechs neue Strände anlässlich der Olympischen Spiele eröffnet, auf dem letzten befinden sich der Jachthafen und eine weitere Marina. Es entstanden emblematische neue Gebäude sowohl internationaler als auch junger spanischer Architekten mit hohem architektonischen Anspruch und neuen Funktionen (Museum, Konzerthallen, Ausstellungsflächen, Schwimmbäder), die alle rein fußläufig oder, was sehr neu für Barcelona war, mit dem Fahrrad zu erreichen sind.

Eines der Kriterien für die sehr erfolgreiche Rückkehr Barcelonas in die Liga der lebenswerten Städte ist der hohe Designanspruch des öffentlichen Raums, der alle Gestaltungen durchzieht.

Die wichtigsten Elemente sind Pflasterung, Beschattung, Begrünung, Wasser durch Brunnen, Sitzmöbel, Licht und Kunst.

Weitere bauliche Elemente sind das Aufbrechen von Häuserblocks, sodass die Innenhöfe zu öffentlichen Plätzen werden, die völlige Modernisierung der alten Markthallen und das Aufgreifen der Straßenstruktur der Ramblas, also das Führen des Verkehrs an der Außenseite des Hauptfußgängerweges.

Barcelona bewarb sich zu Start der Sanierung um die Ausrichtung der Olympischen Spiele. Die Ausrichtung großer öffentlicher Festivals (Sonar, alte Musik, Designmessen, Modemessen) blieb ein wichtiges Standbein der Politik des öffentlichen Raums.



Durch Abriß entsteht im dicht bebauten Gebiet ein neuer Platz.



Ein aufgebrochener Baublock in der Altstadt. Eine neue Stadtteilbibliothek als Brücke über dem Zugang

... und Peripherie, La Mina (San Andreu)

Das Erfolgskonzept dieses Projekts ist die Entwicklung des öffentlichen Raums eines Gebiets in Barcelona durch die Einrichtung des Planungsbüros und die Durchführung der gesamten Planung vor Ort. Ein ungewöhnlicher Schritt, oft findet die Planung weit weg von den Bewohnern statt.

La Mina ist das Viertel in Barcelona, das nördlich in der Stadt zwischen dem Meer und der Sagrada Familia liegt, die im Plan Cerdá die Mitte Barcelonas markiert, aber entgegen der Annahmen von 1906 immer noch weitab des Zentrums steht. La Mina entstand in den 60er-Jahren als Versuch der Umstrukturierung der bestehenden halb-informellen Siedlungen, wurde aber niemals wirklich geplant oder großmaßstäblich strukturiert, es wurde in Plattenbauweise gebaut, mehrfach verdichtet und

ist extrem überbevölkert, vom Meer war es durch eine Industriezone getrennt. Es war das Viertel mit dem schlechtesten Ruf, der höchsten Kriminalitätsrate und der ärmsten Bevölkerung.

Um La Mina wirtschaftlich zu beleben, sozial aufzuwerten und aus seiner Randlage zu befreien, musste das Gebiet innerhalb der Stadt diskutiert werden.

Zunächst mussten in La Mina selbst feste Strukturen geschaffen werden, Orte, um die Kommunikation mit der dort lebenden Bevölkerung aufzunehmen. Zum anderen musste in der Stadt Barcelona auf die Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Viertels La Mina hingewiesen werden.

Barcelona bewarb sich um die Ausrichtung des



Bilder aus La Mina während der Planung

zweiten World Urban Forums, der HABITAT Konferenz zur Zukunft der Städte, und führte diese 2004 in La Mina durch. Dafür wurde die Stadtkante zum Meer mit umstrittenem Erfolg zu einer Waterfront umgebaut und ein signifikantes Bauwerk von Jean Nouvel als neues Konferenzzentrum errichtet. Dieses Zentrum wurde mit der ersten Straßenbahn seit über 50 Jahren und mit einer U-Bahn-Linie an die Stadt angebunden. Eine große öffentliche Bücherei sollte zum neuen Zentrum des Viertels werden.

Der parallele Schritt bestand aus der Arbeit in La Mina selbst. Die gesamte Planung wurde vor Ort mit der Bevölkerung gemacht. Kollektive Erfolge und Frustrationen sollten von den Planern wie von der Bevölkerung als persönliche erlebt werden. Die Suche nach potenziellen Ladenmietern oder Restaurantbetreibern erfolgte so als kollektive gemeinsame Suche nach Interessenten, die eine Bindung der

Bevölkerung an die neu errichtete Infrastruktur und eine Entlastung der individuellen Entscheidung zur Selbständigkeit nach sich zog.

Der Unterschied, so wird es von den Einreichern beschrieben, lag im La-Mina-Konsortium, einer von der Stadt eingerichteten Planungsstelle, die vor Ort die Planung und auch die Umsetzung von Ad-hoc-Entschlüssen bis hin zu langfristigen Maßnahmen durchführte.

Während des ganzen Prozesses stand das La Mina-Konsortium, die von der Stadt eingesetzte Umsetzungsbehörde, in einem Austausch innerhalb der verschiedenen Netzwerke, wie z. B. dem URBAN Projekt der Europäischen Union, und wurde in allen Planungsstadien mit HABITAT und anderen internationalen Expertennetzwerken diskutiert, hier sind vor allem REGENERA und ROMAIN hervorzuheben.

Cape Town, Dignified Places Programme

Cape Town, Kapstadt, so wird es in der Projekteinreichung beschrieben, ist unbewohnbar, nicht nachhaltig und ungerecht. Immer noch wohnt der Großteil der Bewohner in slumartigen Siedlungen, die Rassentrennung funktioniert auf städtischer Ebene weiter. Die meisten Menschen in Kapstadt sind durch die Politik der südafrikanischen Regierung an den Orten, an denen sie wohnen, heimatlos. Sie sind Migranten im eigenen Land ohne Bezug zu dem Ort, an dem sie wohnen.

Die Stadtverwaltung von Kapstadt begegnet dem mit einem Programm, das massiv in die Schaffung neuer öffentlicher Orte in diesen Bezirken Kapstadts investiert.

Das Dignified Places Programme versucht Identitäten durch das Erzählen von Geschichte im öffentlichen Raum zu schaffen. Die Plätze beziehen sich

sowohl auf die Ursprungsorte der Leute als auch auf die Geschichte der letzten Jahrzehnte.

Die Plätze orientieren sich an bestehenden Treffpunkten, Straßenkreuzungen, Bushaltestellen oder belebten Straßen. Mit den Plätzen soll ein Gefühl der Permanenz, der Sicherheit und des Vertrauens geschaffen werden. Außerdem wird dort die Möglichkeit zum Straßenverkauf und zu anderen ökonomischen Aktivitäten geboten.

Die Plätze werden über private Baufirmen gestaltet, die zumindest 10 % lokaler Arbeitskräfte beschäftigen müssen.

Für die Platzgestaltung wird mit lokalen Künstlern und Community Groups wie z. B. Mütterforen zusammengearbeitet. Die mündlich weitergegebenen Erzählungen (oral history), die sich um den Platz

rankten, werden mit der Bevölkerung erhoben und als Teil der Gestaltung umgesetzt. Die Bevölkerung hatte die Möglichkeit, in Workshops mitzuarbeiten bzw. temporäre Beschäftigung oder Ausbildung in z. B. Mosaiklegen zu bekommen.

An einem Ort, an dem sich ein Kontrollpunkt befand, wurde ein offenes Museum eingerichtet.

Das Projekt startete nicht mit großem Aufwand, es brauchte an manchen Orten drei bis vier Jahre, bis die Bevölkerung Vertrauen zur Stadtverwaltung gefasst hatte, die sie bis dahin vor allem als große Versprechungen machend, aber nichts einlösend erlebt hatte. Die Zeit brauchte es auch, um ein positives Gefühl zum öffentlichen Raum, in Menschen, die diesen noch nie als ihnen gehörend wahrgenommen hatten, aufzubauen.

Eine wichtige Erfahrung der Projektbetreiberinnen, ein Team aus jungen weiblichen Stadtplanerinnen und Designerinnen, die dieses Projekt umsetzt, ist der hohe Design- und Qualitätsmaßstab, der an die Projekte angelegt wird.

Ausgehend von diesem Projekt fand in Kapstadt in der Stadtverwaltung und der Bevölkerung der

Beginn eines Wandels vom Auto zum Fußgehen statt. Sehr umstritten, aber schließlich erfolgreich wurde die neue Verbindung von Zentrum zur Küste als Fußgänger- und Fahrradstraße angelegt.

Ein kurzer Überblick über den Projektverlauf:

1999: Erste Projekte werden durch Verlinkung verschiedener Budgets begonnen

2000: Urban Design Branch sichert sich ein eigenes Budget

2003/2004: Creating Dignified Places wird in den Cities Integrated Development Plan (IDP) als teil des Wohnbau- Verkehrs- und Bezirksentwicklungsprogramms aufgenommen

2003/2004: Im Plan zur Neugestaltung des Öffentlichen Verkehrs, im Klipfontein Corridor, dem wichtigsten Verkehrsprojekt der Stadt, wird „Dignified Urban Spaces“ als zentrale Komponente geführt, mit einem Budget von 25 Millionen Rand für die Schaffung von öffentlichem Raum, Fußgängerzonen und Radwegen.

2004: Ein Wendepunkt – die Provinz- und Staatsregierung widmet bei einem Wohnbauprojekt einen entscheidenden Anteil des Budgets (30 Millionen Rand / 5 Millionen US-Dollar) für die Schaffung von öffentlichem Raum.



Die Dignified Places in Kapstadt sind ein Museum der Geschichte Südafrikas, gestaltet von den Anwohnern im öffentlichen Raum Kapstadts.



Ein Share it Square in Portland, Oregon

Share it Squares entstanden in suburbanen Gebieten, zunächst in Portland und dann überall in den USA. Sie sind Initiativen der lokalen Bevölkerung, die sich die Straße als öffentlichen Ort zurückerobert wollte. Kreuzungssituationen sollten wieder zu Plätzen werden. Dafür wird sowohl die Straße bemalt, als auch kleine Erfrischungsstände, mit z. B. einer Thermoskanne Tee, aufgestellt. Weiters gehört zum Share it Square eine Pinnwand, wo Notizen hinterlassen werden können. Durch die Bemalung soll dem Autofahrer verdeutlicht werden, wo er sich befindet. Nicht auf einer reinen Verkehrsfläche, sondern auf einem Platz, der von allen geteilt wird.

Verkehrslösungen und Lösungen für den ruhenden Verkehr

Verkehrsverhalten setzt sich aus vielen Faktoren zusammen. Bestimmend ist das Angebot der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel und die individuellen Möglichkeiten, diese zu benutzen. Viele Menschen in der Stadt sind auf öffentlichen Verkehr, auf das Fahrrad und auf das Zufußgehen angewiesen.

Ein erster wichtiger Schritt, der allen Best Practices

zugrunde liegt, ist eine Evaluierung der bestehenden Situation. Neben der technischen ist die sozioökonomische Evaluierung gerade im Bereich Verkehr dabei aufschlussreich. Gute Verkehrskonzepte, wie sie in Hampshire, in Genf und auch in Wien entwickelt wurden, haben eine breite Datengrundlage, die soziale, psychologische und technische Aspekte umfasst.

Es gibt eine Reihe von sozialen Gruppen, die in Partizipationsverfahren oft nicht repräsentiert sind. Das sind zum einen Kinder und Jugendliche, die einen Bedarf an öffentlichem Raum haben, dem in innerstädtischen Lagen zumeist nicht entsprochen wird, das sind alte Leute, deren Mobilitätsradius weitgehend vom öffentlichen Verkehr sowie vom Aspekt der Sicherheit auf ihren Verkehrswegen abhängig ist, und das sind migrantische Gruppen, die andere Traditionen und ein anderes Benützen des städtischen Raums in die Städte hineinbringen.

An die letzte Gruppe richtet sich das Projekt **Eco Driver Licences**, das in verschiedenen englischen Städten durchgeführt wird. *Eco Driver Licences* wird von Nachbarschafts- oder Gemeindezentren getragen und von den Städten unterstützt. Es ist in diesen Zentren möglich, einen Führerschein zu machen, die sogenannte *Eco Driver Licence*. Im Zuge dieses Prozesses werden auch Inhalte vermittelt, die in normalen Fahrschulen nicht vorkommen. An den Erwerb des Führerscheins wird also auch eine hohe soziale und umwelttechnische Kompetenz gebunden. Der erworbene Führerschein, dessen Konzept medial beworben wird, gilt in England auch bei Einstellungen als zusätzliches Asset.

Das Projekt findet vor allem in Stadtvierteln mit hohem Anteil an migrantischer Bevölkerung statt. Der oft große Wunsch von migrantischen Jugendlichen nach einem eigenen Auto und dem darüber imaginierten sozialen Aufstieg wird mit einem Aufklärungsprojekt über die Auswirkungen des MIV auf Städte und die Umwelt verbunden.

In Genf wird vor allem mit den städtischen Beamten in Bezug auf Verkehrsverhalten zusammengearbeitet. **Bouquet de Transport de la Ville de Genève** umfasst sowohl einen Fußgängerplan als auch eine Reihe weiterer Maßnahmen. Eine davon ist das Bezahlen von Angestellten des öffentlichen Diensts, wenn sie keinen Parkplatz in Anspruch nehmen. Im Fall der Stadt Genf zahlt der Arbeitgeber (die Stadt), indem er Fahrscheine bzw. Monatskarten für die öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung stellt.

Dieses System heisst in der amerikanischen Planung **Cash-out parking**.

Cash-out parking ist eine Initiative, die mit der Privatindustrie gemeinsam entwickelt wurde. Das Bereitstellen von Parkplätzen für ihre Angestellten ist für Firmen in Amerika ein nicht unbeträchtlicher finanzieller Faktor. Das Konzept sieht nun vor, dass Firmen ihre Angestellten und Arbeiter, die auf ihr Auto verzichten, finanziell entschädigen. Gleichzeitig wird in diesen Firmen zumeist auch Car-Pooling, also das gemeinsame Benützen von Fahrzeugen, angeboten.

Kommunale Aktionen zur Bewusstseinsbildung, die den Autoverkehr an sich thematisieren, sind **Car-free Days**, z. B. im größeren Maßstab in Bogotá, Paris oder Rom oder **Spare the Air Days** z. B. in Bologna. Der Verzicht auf das Auto an einem Tag soll der Bevölkerung die möglichen Qualitäten einer Stadt oder eines Stadtviertels ohne Autoverkehr vor Augen führen, im zweiten Fall wird die Aktion mit der Verbesserung der Luft auch schon im Namen in Verbindung gebracht.

Fees for collected Car-parks

Die auch in Wien angewandte Strategie, dass Parkplätze in neu errichteten Immobilien zur Verfügung stehen müssen, wird in nordamerikanischen Städten durch das Modell „Fees for collected car parks“ ergänzt. Dabei zahlen die Developer in einen Fonds, statt individuell Parkplätze zu errichten. Mit diesem Fonds errichtet die Stadt gemeinsam mit Betreibern immobiliennahe Parkhäuser, die mehrere Immobilien abdecken. Die Bewohner oder Benützer der Immobilie erhalten einen Platz im Parkhaus, für die Garagenbetreiber ist die Nachfrage nach Parkplätzen besser kalkulierbar.

New York Street Renaissance

Der öffentliche Raum in New York ist ein knappes Gut, Grünflächen sind rar, Aufenthaltsräume in den Straßen fehlen. Die Bürger New Yorks haben in den letzten 5 Jahren begonnen, sich den Raum auf verschiedene Art und Weise wieder anzueignen und die Verwaltung unter Zugzwang zu setzen. Unter dem Titel *New York Street Renaissance* wird dabei auf eine kreative Aneignung gesetzt.

Während des vom Street-Renaissance-Projekts ausgerichteten „Parking Day“ werden Parkplätze durch kleine Eingriffe in öffentliche Räume umgewandelt. Die Bewohner erhalten von NYST kleine Förderungen, um individuell und für einen Tag Parkflächen in kleine Parks umzuwandeln, indem sie sie z. B grün bemalen, mit Blumenkübeln und Sitzgelegenheiten ausstatten und damit zu kleinen öffentlichen Orten umgestalten.

Ausserdem veranstaltet *New York Street Renaissance* **Radrennen** durch verschiedene Stadtviertel, die zum einen die Straße für einen Tag vom Verkehr befreien, zum anderen auf die Benützbarkeit New Yorks auch für Radfahrer hinweisen.



Ein Liberated Parking Space während des Parking Day in New York

Effizienzsteigerung

Bewirtschaftete Parkplätze haben eine höhere Effizienz, je besser das angebotene Service ist. Parkplätze in Istanbul erreichen eine weitaus höhere Dichte dadurch, dass der Schlüssel mit dem Auto bei der Einfahrt abgegeben wird. Die Fahrzeuge können dadurch von den Betreibern je nach Stellplatznachfrage umgeparkt werden. Restaurants und Hotels in Paris oder New York, wo der Parkraum ein knappes Gut ist, greifen auf diese Form zurück. Die Menschen erleben diese Art zu parken als Service. Für

die Betreiber ist es eine Möglichkeit ihr Parkraumangebot effizient zu verwalten.

Auch Fahrradabstellanlagen können bei entsprechendem Service bewirtschaftet werden, das zeigen Beispiele für Park-and-ride Fahrradanlagen in Brasilien und Singapur. Der Preis für das Parken des Fahrrads beinhaltet dabei die technische Wartung des Fahrrads. Der Parkplatz garantiert die Funktionstüchtigkeit des Verkehrsmittels.

Fahrradgarage, Deutschland, Verkehrsclub Deutschland



Eine Fahrradgarage in Hamburg

Der ruhende Verkehr besteht nicht nur aus Autoabstellflächen. Fehlende oder unsichere Parkmöglichkeiten für Fahrräder halten viele Menschen davon ab, ihr Fahrrad täglich zu benutzen.

Auch die schlechte Sicherung von Fahrrädern im öffentlichen Raum, die hohe Diebstahl- und schlechte Aufklärungsrate der Diebstähle sind für viele, die Fahrrad fahren würden, ein Grund, nicht im Alltag darauf zurückzugreifen.

Seit den 80er-Jahren betreibt die Stadt Hamburg Fahrradgaragen. Diese geht auf eine Idee des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) zurück. Wenn sich über zehn Personen zusammenfinden, stellt der VCD einen Antrag an die Stadt, die eine Fahrradgarage in unmittelbarer Wohnnähe errichtet. Diese Fahrradgaragen sind runde Holzhäuser, in denen die Fahrräder vertikal aufgehängt werden. Die Fahrradgaragen bestehen aus Segmenten, die versperrenbar sind. Die Fahrräder sind vor Regen geschützt. Außerdem können Kinderwägen und kurzfristig Einkäufe in den Häuschen abgestellt werden. Diese Idee wurde in verschiedene andere deutsche Städte transferiert.

TECAPSY

Das europäische Carpooling- und Carsharing-Netzwerk.

TECAPSY ist ein Projekt der Europäischen Union, das in Johannesburg beim Weltklimagipfel als innovatives Projekt ausgezeichnet wurde.

Bei TECAPSY wird Carsharing, das Benützen eines gemeinsam verwalteten Fahrzeugs, mit Carpooling, der Mitfahrgelegenheit in dem Fahrzeug eines anderen Fahrzeughalters, und mit dem Parken zusammengebracht.

TECAPSY entstand aus der Erkenntnis, dass es Lösungen braucht, um den stetig wachsenden Verkehrsproblemen in den europäischen Städten durch den Einsatz von digitalen und telematischen Mitteln und einem Kontrollzentrum für Carpooling beizukommen. Die Projektbetreiber argumentieren, dass die öffentliche Hand den öffentlichen Verkehr zu entwickeln und zu fördern sucht, hingegen sehr wenig getan wird, um Mitfahrgelegenheiten in Personenwagen besser zu organisieren, was mit den neusten Informationstechnologien einfach zu erreichen wäre.

TECAPSY zeigt, wie Carpooling- und Parksysteme kombiniert und in die Transportdienste einer Stadt oder Region eingebunden werden können und hilft bei Einführung und Betrieb.

Carpooling allein gibt es in verschiedenen Ländern und es wird auch zunehmend als organisierter Dienst angeboten. Der Mehrwert, den Städte durch TECAPSY erzielen, besteht darin, dass sie diese Dienstleistung in das öffentliche Verkehrsangebot einbinden, ohne Mehraufwand vermarkten und der Bevölkerung damit erweiterte Transportmöglichkeiten bieten können.

Verwendet werden dafür die modernen Telekommunikationsmöglichkeiten, wie das Mobiltelefon und das Internet.

Das Projekt wird von Hannover, Grenoble und anderen Städten durchgeführt.



Effizienz durch den Einsatz von Telekommunikation erreicht das Projekt TECAPSY der Europäischen Union.

Automatisches Untergrundparksystem, Cesena, Italien

Ende 1990 wurde für die Stadt Cesena ein Untergrundparksystem entwickelt, das dem Wunsch der Stadt nach einem kompakten, umweltverträglichen Parksystem bei einer minimierten Störung des Außenraums bringen sollte. TREVIPARK ist eine technische Lösung, die sich für Innenstädte und dichte Stadträume eignet. TREVIPARK ist eine vollautomatische Parklösung in einem zylinderförmigen Silo. Parken findet ohne den Fahrer statt. Das System verwendet einen rotierenden Lift, der die Wagen direkt in den Stellplatz befördert.

Der Fahrer steigt in einem Einfuhrschacht aus. Das System scannt das Fahrzeug und lässt es in den Parkschacht verschwinden. Eine TREVIPARK-Garage hat so Platz für 108 Fahrzeuge. Die durchschnittliche Dauer des Abgebens oder Abholens des Fahrzeugs dauert 50 Sekunden.

Das System besteht aus einem Betonzylinder mit 18,8 Meter Durchmesser, eine Ebene hat 2,3 Meter und fasst 12 Fahrzeuge.

Die kompakte Konstruktion hat auch eine Reihe umwelttechnischer Vorteile. Das System verbraucht sowohl in den unterirdischen Niveaus als auch auf der Oberfläche weitaus weniger Platz als herkömmliche Garagen. Es ist sicherer, da niemand außer Technikern Zutritt zu den unterirdischen Parkplätzen hat.

Es ist benutzerfreundlich, da es die Wege reduziert und dem Sicherheitsbedürfnis der Garagenbenutzer entgegenkommt. In Europa wird das System in neun Städten, darunter Stockholm, Turin und Rom genutzt.

Shared Space

Shared Space (auf deutsch etwa: gemeinsam genutzter Raum) ist ein EU-finanziertes Verkehrsprojekt, das Methoden entwickeln soll, durch die der öffentliche Straßenraum allen Verkehrsteilnehmern und auch anderen Nutzern zur Verfügung steht. Es wird versucht, den innerstädtischen Verkehr neu zu regeln und den Menschen und dessen vielfältige Aktivitäten dabei in den Mittelpunkt zu stellen. Shared Space geht von der Erkenntnis aus, dass besonders in Städten öffentlicher Raum nur begrenzt zur Verfügung steht und deshalb nicht nur den Zweck der Mobilität zu erfüllen hat. Um dies zu erreichen, werden neue Erkenntnisse der Verkehrspsychologie und der Verkehrsplanung angewandt.

Shared Space geht auf den niederländischen Verkehrswissenschaftler Hans Monderman zurück. Da das Konzept noch recht neu ist, hat sich in der Fachwelt noch kein einheitlicher Begriff durchgesetzt.

Shared Space setzt darauf, dass in ungeklärten Situationen alle Verkehrsteilnehmer miteinander



Die Fahrbahnkante ist auf Gehsteigniveau heraufgezogen, die Pflasterung der Kreuzung ist kreisförmig und gibt dadurch einen Kreisverkehr vor. Fußgänger überqueren die Kreuzung als Platz.

kommunizieren müssen. Statt also Ordnungsschilder zu setzen, wird der Straßenraum vor Kreuzungsbereichen verengt und z. B. durch Lichtmasten kenntlich gemacht. Die Straße wird auf Gehwegniveau heraufgezogen und der Kreuzungsbereich z. B. durch Pflasterung farblich abgehoben. Es entsteht ein Platz. Fahrradfahrer haben keinen eigenen Streifen, sondern die Möglichkeit, sich auf der Kreuzung frei zu bewegen. Kreisverkehr ersetzt

die Linksabbiegerspur. Ampeln und andere Verkehrsleitsysteme werden abgebaut. Der Autofahrer erkennt, dass er sich in einem Kreuzungsbereich befindet.

Shared Space ist aber nicht nur ein Konzept für Kreuzungen. Auch Straßen werden z. B. durch abwechselndes Parken am Mittelstreifen und dann wieder am Fahrbahnrand uneinsichtiger gemacht. Sichtachsen in geraden langen Straßen, die das Tempo des Autofahrers erhöhen, werden dadurch gekappt. Die Aufmerksamkeit der Autofahrer ist gefragt, die Geschwindigkeit verlangsamt sich. Nicht alle Kreuzungen werden im Kreisverkehr geführt. Eine Pflasterung als runder Platz auf Gehsteigniveau erreicht oft das selbe Ziel.

Es ist nicht beabsichtigt, den gesamten Straßenraum eines Landes nach diesen Ideen umzusetzen. Das Konzept besteht zu, dass stets Räume benötigt werden, die ausschließlich Verkehrsfunktionen erfüllen, um den Menschen ein schnelles Vorankommen zu ermöglichen.

Alle Erfahrungen mit Shared Space, vor allem in Holland und Deutschland, darunter Hamburg, sind bisher sehr positiv ausgefallen. Es verbessert sich zum einen der Verkehrsfluss, zum anderen sinken die Unfallszahlen. Es entsteht in allen Verkehrsteilnehmern das Gefühl, einen menschlichen Raum zu durchqueren.



Fahrradfahrer haben im Kreuzungsbereich den Gehsteig als Ausweichfläche, Shared Space in Hamburg

Building Code, New Zealand

Der Waitakere City Council's Better Building Code wurde in Neuseeland gemeinsam mit der internationalen Umweltagentur ICLEI entwickelt. Neben vielen Aspekten der ökologischen Verbesserung von Gebäuden enthält er auch Elemente zur Regelung des ruhenden Verkehrs. Die Ausrichtung der Gebäude richtet sich nach den öffentlichen Verkehrsmitteln. Parken findet grundsätzlich nur auf hinter den Häusern liegenden Flächen statt. Die ein-

zigen Parkflächen vor den Gebäuden sind Radfahrern vorbehalten.

Interessant sind auch die ökologischen Überlegungen, die zum Thema Parkflächen angestellt werden. Dazu wurden vor allem Maßnahmen zum Wasserschutz, durch Vorreinigung des über die Parkflächen abfließenden Regenwassers, das schwer verunreinigt ist, sowie zur Beschattung und Begrünung vorgeschrieben.

Plan Piétons, Ville de Genève

Auf Basis des Luftreinhaltegesetzes der Schweiz erarbeitet die Stadt Genf seit 1998 einen Fußgängerplan, der für 10-15 Jahre Maßnahmen vorschreibt, um, wie es im Plan steht, das Zufußgehen weltweit zu stärken. Es geht dabei darum, den Fußgänger (und die Radfahrer) innerhalb des Verkehrssystems der Stadt und des Umlands als erste Priorität zu betrachten und jede weitere Verkehrsführung nach dieser Gruppe auszurichten. Der Plan Piétons definiert verschiedene Expertengruppen (z. B. technische Experten wie Eltern von Schulkindern, Anwohner, Kaufleute) für die jeweiligen Gebiete, untersucht die Benützung des bestehenden Angebots und führt bauliche Maßnahmen durch. Für alle neuen Planungen innerhalb Genfs gilt er als bindendes Verkehrskonzept.

Ein wichtiges Element sind Fußgängerkorridore, das sind möglichst ununterbrochene Fußgänger- und Fahrradwege, die eindeutig Vorrang vor anderen Verkehrswegen haben. Diese Fußgängerkorridore stellen z. B. Verbindungen zwischen Stationen des öffentlichen Verkehrs und öffentlichen Gebäuden her oder sie ermöglichen weite Strecken zwischen peripheren und zentralen Bezirken zurückzulegen.



Dabei wird sowohl auf den Aspekt der Sicherheit (durch Beleuchtung und Einsichtigkeit) als auch auf den Aspekt der Attraktivität des durchquerten Stadtraums Wert gelegt. Je mehr sich auf diesen Wegen erledigen und erleben lässt, umso kürzer werden diese Wege wahrgenommen.

Der Plan Piétons hat zwei Preise in der Schweiz gewonnen und wird weltweit auf Konferenzen in Ausstellungen vorgestellt.

Grünraum

Grünflächen erlangen in Zeiten des Klimawandels in den Städten eine erhöhte Bedeutung. Die Planung von Grüngürteln oder grünen Korridoren finden sich in vielen Stadtentwicklungskonzepten. Daneben steht die Verbesserung des städtischen Mikroklimas durch eine neue Gestaltung von innerstädtischen Plätzen. Diese Gestaltung reicht in die Stadtökologie durch die Integration von klimarechter Vegetation, durch Beschattung und durch die gestiegene Bedeutung des Themas Wasser in der Stadt.

Die Beispiele zeigen sowohl die Planung eines neuen

Parks als Prozess, der die bestehende Bebauung und Vegetation der beplanten Gegend aufnimmt, als auch neue Vorstellungen über den ökologischen Raum, der ja dreidimensional und nicht nur Bodenfläche ist.

Wichtige, in Wien kaum existierende Grünräume sind die zu Stadtgärten umgewandelten Stadtbrachen. Sie auch im innerstädtischen Gebiet aus dem Bebauungsdruck zu befreien, ist eine Aufgabe der Stadtverwaltung, oder aber, wie es das Beispiel von New York zeigt, sind es auch die Bürger, die tätig werden.

Levice

Levice hat die Größe eines Wiener Bezirks. Die Errichtung des zentralen Parks in Levice ist ein wichtiges Beispiel für den Umbau von Stadtstruktur und Stadtbrache in einen Park, der diese Räume miteinschließt und neu definiert.

Levice, Slowakei, ist in der Beschreibung der Projektverantwortlichen eine Stadt mit viel zu viel Beton und viel zu vielen ungenutzten Straßen. Die zwei Argumente der Stadtverwaltung für einen Park waren die Verbesserung der Gesundheit der Bevölkerung, vor allem der Kinder und Jugendlichen, und die Verbesserung von städtischen Lagen und die Steigerung der generellen Attraktivität. Die Budgets für den Park kamen von der Stadt, aus einem Kinder- und Jugendfonds und aus einem eigens geschaffenen Fonds für den Park.

Zunächst wurden die leerstehenden Grundstücke und Straßen in Levice aufgenommen und evaluiert. Das Konzept der Planer war: Greenspace is everywhere - mit dem Ziel, aus der bestehenden Stadlandschaft einen Park zu machen und nicht den Park zu implementieren.

Der Levice Stadtpark entwickelte sich aus den Straßen, Parkplätzen, dem Teil eines Weinbergs und den alten Gebäuden.

Auf Anraten der Jugendlichen und geplant von den späteren Benützern wurde ein Parkplatz in einen Skate Park verwandelt. Manche der Häuser wurden zu Gemeinschaftseinrichtungen umgebaut, in denen man verschiedene Dinge machen kann. Der Park erhielt ein weithin sichtbares Zeichen in Form eines Fisches. Es gibt auch einen formalen Teil des Parks mit Teich, Brücken und Bänken.

Der Stadtpark von Levice ist also mehr eine Gegend, er wurde für die Bevölkerung ein Zeichen für eine neue Planungskultur in Levice.

Community Gardening

Die wichtigsten Initiativen zum öffentlichen Raum werden in New York und vielen anderen nordamerikanischen Städten von der Zivilbevölkerung getragen. Sensibilität und Aufmerksamkeit der Stadtverwaltung können, wie das die folgenden Beispiele zeigen, solche Initiativen im Rahmen von Anerkennungsverfahren zu Strategien machen.

In vielen nordamerikanischen Städten ist Community Gardening seit den 70er-Jahren zu einem maßstäblichen Verfahren der Versorgung der Städte mit Grünraum und öffentlichem Raum geworden. Dieser Trend ist anhaltend und greift auf europäische Städte (z. B. Berlin, Amsterdam, Hamburg, Dresden) über. Im Grundsatz ist Community Gardening eine private Initiative. Leerstehende Grundstücke werden von den Anwohnern besetzt und in öffentliche Gärten umgewandelt, die je nach der Zusammensetzung der Betreiber sehr unterschiedlich ausgerichtet sein können. So gibt es in New York „Ethnic“ Gardens, die v. a. die afro-amerikanische Bevölkerung mit Lebensmitteln, Kräutern usw., für den täglichen Bedarf versorgen, reine Ziergärten, in denen die Bevölkerung vor allem Erholung sucht, verschiedene Spiel- und Jugendkonzepte, Gärten,

die sich vor allem an Menschen mit HIV/Aids richten und Beratung anbieten, künstlerische Gärten, die outdoor Ateliers sind, usw.

In New York, v. a. in Manhattan und Bronx, in Downtown LA und in vielen anderen Städten stellt Community Gardening oft die einzige Versorgung mit Grünraum dar.

In New York wurde Roof-Top-Gardening, eine Version der Community Gärten, nun zu einem Teil der Grünraumstrategie der Stadtverwaltung, viele Community Gärten werden legalisiert, dennoch sind sie gerade in Manhattan massiv von der Bauspekulation bedroht und oft nur dem Widerstand eines alten Grundstückbesitzers zu verdanken.

Es gibt aber einstweilen auch Programme, die Community Gardening in verschiedenen Städten als Konzept betreiben, z. B.

Garden Mosaics, Ithaka, USA

Garden Mosaics ist ein akademischer Ansatz, der zunächst für die Bevölkerung amerikanischer Städte entwickelt wurde.



Community Gärten in Manhattan und in der Bronx

Viele der städtischen Gartenbetreiber kommen aus migrantischem Umfeld. Sie haben sich bei der Aneignung, späteren Bepflanzung und kommunitären Betreuung ihrer Gärten Wissen und Fähigkeiten angeeignet, die Garden Mosaics an Jugendliche aus anderen amerikanischen Städten weitergibt.

2005 dehnte sich die Initiative auf Südafrika, Spanien und Indien aus. Bei Garden Mosaic lernen Jugendliche den Umgang mit Pflanzen, die Bedeutung von Urban Gardening für das gesamte Mikroklimasystem der Städte und den Zusammenhang zwischen Landbau und Ernährung. Sie lernen die Zusammenarbeit mit älteren Menschen und die Notwendigkeit der Selbstorganisation zur Erreichung eines Ziels.

Die gewonnene Erfahrung wird in die Hochschule zurückgebracht, evaluiert und stellt Teil der Ausbildung von Planern und Architekten dar.

Ein weiteres Element der genutzten städtischen Brachen sind die z. B. in Berlin existierenden Kiezzoos. Diese kleinen, von der Bevölkerung betriebenen bauernhofartigen Tiergehege (Schafe, Pferde, Schweine, Gänse, Katzen, Hühner) zumeist auf informell besetzter Brache sind oft der einzige Kontakt für die Stadtkinder mit der Natur, und die Bindung der Bevölkerung an diese Zoos ist entsprechend hoch.

Vertikale Gärten und Fliegende Gärten

Der Landschaftsarchitekt Patrick Blanc hat an mehreren hundert Häusern in Frankreich, Italien, Spanien und Deutschland, sogenannte vertikale Gärten angelegt, die direkt an der Hausmauer angebracht werden. Der größte ist in Paris und hat 300 m².

Vertikale Gärten bestehen aus einem dünnen Acrylmaterial, in dem sich Pflanzenwurzeln festsetzen können, und sind sehr leicht.

Bewässert wird der Garten durch einen Schlauch von oben.



Ein Vertical Garden in Madrid

Der lateinamerikanische Künstler Thomas Saraceno entwickelt fliegende Gärten, Pflanzen, die an einem in der Raumfahrt entwickelten ballonartigen Gebilde, das durch die Erwärmung der Luft innerhalb von selbst fliegt, angebracht sind. Diese Pflanzen beziehen ihre Nährstoffe und das Wasser, das sie brauchen, aus der Luft.



Die Struktur von Airport City, dem Grundgerüst, an dem Grünpflanzen angebracht werden

Die Rolle der Kunst

In allen Expertenhearings wird auf die soziale und kulturelle Komponente bei der Entwicklung des öffentlichen Raums gesetzt. Dennoch werden viel zu selten Künstler bereits in die Planung von neuen Räumen integriert. Ihnen kommt oft bloß die Aufgabe zu, die entstandenen Flächen auszustatten. Natürlich sind Kunstwerke seit Jahrhunderten auch

wichtige Markierungen des öffentlichen Raums. Darüber hinaus ist Kunst aber auch ein Handlungsmuster, das auf andere Art und Weise sich Problemstellungen in der Stadt nähert.

Die angeführten Beispiele sollen beide Wege illustrieren.

Einzelkunst als Landmarke

Richard Serra, Daniel Buren, das sind Namen von Künstlern, die große, in die Stadt eingreifende Skulpturen geschaffen haben. Im Fall von Richard Serra waren das zwei Mauern, eine in New York und eine in Barcelona, die jeweils einen Platz in der Hälfte auseinanderschnitten. Die Mauer von Richard Serra ist ein ständiges Ärgernis der Bewohner, da sie ihre Wege signifikant verlängert. Sie ist dennoch sehr spannend, da sich rund um sie und mit ihr schon die eigenartigsten Formen zivilen Widerstands abgespielt haben.

Daniel Buren hat im Garten des Palais Royal seine Säulenskulptur errichtet, die zu einem Lieblingsort der Pariser wurde, vor allem weil man darauf sitzen kann.

Die Liste von Einzelkunstwerken im Stadtraum ließe sich beliebig fortschreiben. Immer schon gab es dabei Kunstwerke, die kaum auf die öffentliche Wahrnehmung wirkten, und Kunstwerke, die daraus nicht wegzudenken sind.

Auch heute noch gehören manche Kunstwerke im öffentlichen Raum zu den am meisten diskutierten überhaupt. Fast jeder Salzburger wird sich noch an



Eine Richard Serra Skulptur im öffentlichen Raum

die Kontroverse um die Plastilinskulptur der österreichischen Künstlergruppe Gelitin erinnern, obwohl sie wohl kaum jemand wirklich gesehen hat.

Performative Ansätze

Die letzte Skulpturenbiennale in Münster (2007) hat eine ganze Reihe von künstlerischen Ansätzen gezeigt, die sich auf innovative Art und Weise mit dem öffentlichen Raum auseinandersetzen.

Mike Kelly errichtete einen Zoo, Annette Wehrmann stellte ein Bauschild auf einen großen Platz der Stadt und ließ einen kleinen Bagger ein Loch ausheben, Gustav Metzger ließ einen Staplerfahrer jeden Tag einen Haufen Steine an verschiedene Stellen der Stadt abladen und am nächsten Tag weitertransportieren.

Zehn Jahre zuvor hatte der Schweizer Künstler Remy Zaugg durch Verschieben von zwei Granitskulpturen um einige Meter den Münsteranern einen Platz zurückgegeben.

In Frankfurt legte der junge deutsche Künstler Michael Beutler an verschiedenen Stellen der Stadt gelbes Verschalungsmaterial, das zu verschiedenen unterstandsartigen Gebäuden geformt war, ab. Der amerikanische Künstler Simon Leung kapierte vor allen Gebäuden in Wien, die der Generali Versicherung gehören. Die deutsche Künstlerin Cathy Skene gestaltete leerstehende Schaufenster einer

ärmeren Gegend Salzburgs zu Designerschauens-tern um.

Seit Josef Beuys am 3. März 1982 anlässlich der Documenta begann, in Kassel 7.000 Eichen zu pflanzen, und damit das größte Begrünungsprogramm dieser Stadt startete, hat Kunst gezeigt, dass sie in den verschiedensten Formen in städtisches Gefüge eingreifen kann.

Kunst kann eine Bewegung sein oder ein Festschreiben, sie kann temporär an Orten etwas verändern und damit die Wahrnehmung der Menschen auf etwas richten, das sie zuvor nie gesehen haben.

Künstler veranstalten Gartenprojekte mit Migranten, machen monatliche Führungen durch Wohnanlagen, lassen Wäscheleinen mit buntem Papier zwischen Hochhäusern flattern, sie errichten informelle Häuser in eine Großstadtsiedlung und pflanzen Pilze, die Asphalt sprengen können.

Kunst ist also nicht nur, wie in vielen der Projekte beschrieben, das Einbinden lokaler Künstler in die Gestaltung eines Boulevards, sondern ein anderer Zugang in dem gesamten Prozess der Planung.



Gustav Metzgers Projekt in Münster 2007. Die Steine werden mit einem kleinen Hubstapler durch die Stadt transportiert und jeden Tag an einer anderen Stelle abgelegt.

Park Fiction

Dieses Projekt zeigt, was passiert, wenn Künstler und Anwohner zu Planern werden. Der Antonipark in Hamburg ist zu einer der meistbesuchten

Aufenthaltsräume für die Gewerbetreibenden und Angestellten der Umgebung geworden, die dort ihre Mittagspause verbringen.



Park Fiction wurde ursprünglich von Christoph Schäfer und Cathy Skene gegründet, die vom Hamburger Senat zum Kunst-im-öffentlichen-Raum-Projekt „Umgehen“ eingeladen wurden.

Die Hafenkante in Hamburg steht seit dem Konzept der Hafen-City unter massivem Investorendruck, die auf einen großmaßstäblichen Abriss und Neubau der Gebäude drängten. Die Hafenstraße wurde von den Bewohnern besetzt und viele Jahre gelang es der Polizei nicht, die Straße zu räumen und die Häuser zu schleifen. Schließlich fand man einen Kompromiss, der die Häuser in ihrer ursprünglichen, kleinteiligen Struktur beließ. Zur Hafenstraße gehörte nur ein kleiner Flecken Grün, der, so groß wie ein Grundstück, den einzigen Grünraum in St. Pauli darstellte. Die Investoren betrieben die Umwidmung und Bebauung dieses Grundstücks.

Christoph Schäfer und Cathy Skene nutzten den Auftrag, Kunst im öffentlichen Raum zu machen, um auf diesem Grundstück einen Bauwagen aufzustellen und einen großen Visioning-Prozess in Gang zu setzen. Aus ganz Deutschland kamen Künstler, die auf dem Grundstück Lesungen durchführten, Konzerte gaben und Ausstellungen aufbauten. Die Kinder der Gegend richteten sich im Bauwagen ein, der Pfarrer der nahe gelegenen Kirche solidarisierte sich. Die umliegenden Kneipen wurden zum Park Fiction-, so heißt das Projekt, Unterstützerverein. Auch nach Ablauf des Kunstprojekts blieb das Grundstück besetzt, doch hatten sich inzwischen schon einige Funktionen etabliert. Es waren Sonnenterrassen gebaut worden, aus dem Bauwagen wurde ein Museum mit dem Namen „Eines Tages werden die Wünsche Beine bekommen und auf die Straße gehen“.

Schließlich wurde Park Fiction von der Stadtverwaltung anerkannt. Das Projekt wurde 2002 auf der Documenta ausgestellt.

Partizipative Ansätze

Die folgenden Beispiele sollen einige Akteure städtischer Programme zum öffentlichen Raum vorstellen. Es gibt viele neue Bevölkerungsgruppen, die man im öffentlichen Raum wahrnehmen kann. Eine genaue Erhebung sowohl des zur Verfügung stehenden Raums (öffentliche aber auch halb-öffentlich) sowie der Bedürfnisse, die an diesen Raum herangetragen werden, zeigt, dass es noch viel mehr Nutzungen gibt, als sie in Planungskonzepten vorgesehen sind.

Mannerfield Migrants Housing Co-operative

Dieses Programm ist ein Pilotprojekt für die Integration unterschiedlicher Vorstellung von Raumbenutzung. Viele Menschen aus anderen Ländern haben andere Lebensvorstellungen, in denen der öffentliche Raum eine größere Rolle spielt als in Westeuropa. Hier haben sie ihn selbst geplant und gebaut.

Bradford ist eine 450.000-Einwohner-Stadt in England mit ca. 42 % migrantischer Bevölkerung. Eines der Probleme, der vor allem aus Indien, Bangladesch, Pakistan und der Karibik stammenden Zuwanderer waren die nicht für den Lebensstil geeigneten Wohnungen, die viel zu wenig Anbindung nach außen zuließen und andere Familienformen propagierten. Auch wenn die Migranten bestehenden Wohnbaugenossenschaften beitraten, waren sie dort immer in der Minderheit und ihre Anliegen waren sehr tief

auf der Agenda.

Mannerfield Migrants ist eine von Migranten betriebene Wohnbaugenossenschaft. Sie wurde mit Unterstützung der Stadt und einer großen bestehenden Wohnungsgenossenschaft gegründet, die einige der Häuser, mit Zustimmung der Bewohner, an sie abtrat.

Inzwischen baut Mannerfield Migrant auch, ca. 50-100 Häuser im Jahr. Mannerfield Migrant errichtet vor allem dort Wohnhäuser, wo andere Investoren nicht bauen wollen, und findet unkonventionelle Lösungen für ihre großteils eher arme Community, vor allem auch viele Vorschläge für halböffentliche Räume im unmittelbarem Wohnumfeld.

Damit ist Mannerfield Migrant auch ein Akteur im Bezug auf städtische Planung und Freiraumgestaltung.

Gender Sensitive Park Design, Wien

Der öffentliche Raum in der Stadt muss den unterschiedlichsten Anforderungen genügen, Mädchen sind dabei häufig benachteiligt. Die Ausstattung von Spielplätzen und der Mangel an öffentlichen Freiflächen bewirken, dass die meisten Parks von durchsetzungsstärkeren Buben bzw. Erwachsenen in Anspruch genommen werden.

Den Mädchen Spielräume zu verschaffen und die

für sie typischen Formen der Rauman eignung zu berücksichtigen, war thematischer Schwerpunkt eines Wettbewerbs, der im Sommer 1999 durchgeführt wurde. Anhand von konkreten Planungsprojekten für den Einsiedlerpark und den St.-Johann-Park im Wiener Bezirk Margareten wurden die prämierten Ideen und Strategien umgesetzt. Besondere Aufmerksamkeit erfuhren Mädchen aus MigrantInnenfamilien, die häufig einer doppelten

Benachteiligung ausgesetzt sind.

Das Ergebnis des Wettbewerbs zeigte, dass das Thema in der Planung noch wenig reflektiert wird. Die Stadtverwaltung hat sich im Rahmen des „Stra-

tegieplanes für Wien“ für die Gestaltung geschlechtssensibler Parks und Spielplätze in allen Bezirken ausgesprochen. Die Planung soll in Zusammenarbeit mit den Betroffenen erfolgen.

Pathmark Shoppingcenter, Newark

Dieses Projekt wurde von einem privaten Bauträger und einer Nachbarschaftsinitiative gestartet. Es zeigt, dass sich bei einer richtigen Verbindung zwischen Angebot und Nachfrage sogar aus einem Supermarkt ein öffentlicher Raum machen lässt.

Die Versorgung mit Produkten des täglichen Lebens war in Newark, in New Jersey, USA, nach den Aufständen 1967 zusammengebrochen. 20 Jahre lebten die Menschen in Newark ohne örtlichen Supermarkt. Studien ergaben, dass die Einwohner Newarks, bedingt durch die langen Wege zum Einkauf um 38 % mehr für Lebensmittel und tägliche Bedarfsgüter zahlten als Bewohner anderer Teile New Jerseys. Ausserdem fühlten sie sich dort, wo sie einkaufen konnten, nicht wohl (Newark ist eine schwarze und migrantische Community). Eine Nachbarschaftsinitiative verhandelte mit dem Lebensmittelkonzern Pathmark mit dem Ziel ein spezielles Nachbarschafts Shoppingcenter in Newark zu errichten.

Teil der Vereinbarung war:

- ein Teil der Fläche sollte von anderen Händlern benützt werden, die z. B. frisches Obst und Gemüse verkaufen.

- Zum Shoppingcenter soll ein Nachbarschaftszentrum angeschlossen werden.
- Die Beschäftigten des Supermarkts sollten alle aus Newark kommen (auch Filialleiter und Manager).
- Um das Shoppingcenter herum, soll die Möglichkeit für Gastronomie und Kioske geboten werden.
- Rund um das Shoppingcenter sollten öffentliche Veranstaltungen, Wählerregistrierung, Gesundheitsvorsorge oder Bürgerbeteiligungsverfahren etc. möglich sein.

Kurz, es sollte ein Community Shoppingcenter werden.

Dieses Shoppingcenter, das 1996 gebaut wurde, wurde zu einem großen Erfolg. Es wurde mit dem HABITAT-Award ausgezeichnet.

Pathmark, der Lebensmittelkonzern, lernte auch. Die neue Rolle als sozial verantwortlicher Konzern ernstnehmend, gründete Pathmark einen Community-Support-Fund und richtete seine Einstellungspolitik an den Kriterien der Förderung lokaler, unterprivilegierter Schichten aus.

Green Crown of the City, Lviv

Der Akteur dieses Programms ist die Stadtverwaltung. Um auf die Gefährdung des öffentlichen Raums hinzuweisen, verlegte sie einige ihrer Aktivitäten direkt in den Park.

Green Crown of the City ist eine Initiative der städtischen Verwaltung in Lviv (Ukraine). Überrollt von teilweise illegalen Privatisierungen, Haus- und Straßenbau, die die Grünraumbestand der Stadt bedrohten, beschloss die Stadt, ihren Stadtpark zum

Trainings- und Aufklärungsinstrument für die Bevölkerung zu machen. Green Crown of the City ist ein Landschafts- und Grünraumschutzprogramm, das in einem Park stattfindet. Gemeinsam mit der Stadt veranstaltet der Parkverein dort Ausstellungen, Workshops und politische Diskussionen.

So konnte eine neue Verbindung zwischen der Stadtverwaltung und der Bevölkerung, die schon nicht mehr an sie glaubte, aufgebaut werden. Der Park war ein wichtiger Treffpunkt während der Orangen Revolution.

Einfach-Mehrfach

Innerstädtische Freiflächen und Infrastruktureinrichtungen sollten nicht ungenutzt brachliegen, sie haben das Potenzial, auch außerhalb ihres ursprünglichen Widmungsbereichs zur Verbesserung der Lebensqualität beizutragen. Die Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien startete deshalb ein Projekt zur Zwischen- und Mehrfachnutzung halböffentlicher Flächen, wie Sportplätze oder von Stadtbrachen.

Einstweilen gibt es ca. 130 über alle Bezirke Wiens verstreute, mehrfach genutzte Objekte sehr unter-

schiedlicher Natur, wie z. B. Schulsportplätze, die am Nachmittag freistehen, Baugründe, auf denen der Baubeginn erst bevorsteht, oder ausrangierte Bahnwaggons, die Jugendgruppen beherbergen.

Die Bereitschaft der Eigentümer, ein Gebäude oder eine Fläche auch anderen Nutzern zur Verfügung zu stellen, und gute Koordination machen eine optimierte Mehrfachnutzung dieser Objekte möglich. Verschiedenste Abteilungen innerhalb der Gemeinde und auch externe Stellen arbeiten bei dem Projekt mit.

Neighbourhood Management, Opzoomeren, Rotterdam



Opzoomeren fing damit an, dass in einer Gegend in Rotterdam, die Menschen genug von den dreckigen Straßen hatten und anfangen, vor ihren Häusern Gärten anzulegen und Lichter aufzuhängen. Die Initiative breitete sich durch Rotterdam aus. Die Menschen bildeten Opzoomeren-Teams. 1994 erhielt einer der Initiatoren einen Preis der Stadt Rotterdam und die Stadtverwaltung beschloss den Opzoomerern praktisch zu helfen. Zuerst erhielten alle Opzoomerer Blumensträuße geschenkt, dann erhielten sie kleine Hütten auf den Straßen, wo Bauwerkzeug, Spaten und Gartenwerkzeuge, die zur Verfügung gestellt wurden, untergebracht werden konnten.

Es wurde ihnen auch ein Bus zur Verfügung gestellt, mit dem sie Transporte machen können. Seit 1995 können Opzoomerer Gutscheine für Services der Stadt erhalten, wenn sie sich in einem der Opzoomeren-Teams aktiv an den Begrünungs- und Erhaltungsmaßnahmen der Straße beteiligten.

Einzelmaßnahmen

São Paulo verbietet die Außenraumwerbung

Manche Maßnahmen haben einen klaren Akteur, im Fall São Paulos z. B. den Bürgermeister, der ein Projekt tragen und initiieren kann. Solche einzelnen Maßnahmen können in demokratischer Gesellschaft über Kommunikation und Lobbying zur Strategie einer Stadt werden.

Per Beschluss des Stadtparlaments von São Paulo, der größten Stadt Brasiliens und einer der größten Städte der Welt, ist Werbung im Außenraum der Stadt nicht mehr erlaubt. Alle großformatigen Werbetafeln müssen abmontiert werden.

Unter großem Jubel der Bevölkerung und erbitter-

tem Protest der Werbewirtschaft wird der öffentliche Raum der Stadt, die völlig von Reklametafeln überwuchert war, seit 1. Jänner 2007 langsam wieder freigelegt. Das Gesetz verbietet Reklametafeln und das Verteilen von Flyern, sowie Werbung auf Bussen und Taxis, sowie jede Art der Licht- oder Neonreklame. Dieses Verbot und der darauf folgende Rückbau ist ein wichtiger Schritt, sowohl zur Senkung des Energieverbrauchs der Stadt, zur Änderung des Konsumverhaltens und vor allem eine herausragende Maßnahme gegen die Privatisierung des öffentlichen Raums, die den Himmel, die Architektur und die gesamte Stadtgestalt den Menschen wieder zurückgibt.



São Paulo, die Werbetafeln werden abmontiert

Großmaßstäblicher Geschoßwohnungsbau: Der Schweriner Hof

Auch dieses Beispiel ist ein Beispiel eines neuen ökologischen Ansatzes in den Städten. Öffentliche Räume und Grünräume können zum Teil auch von der Bevölkerung selbst errichtet werden.

Berlin Hellersdorf ist ein in Plattenbauweise errichtetes Viertel in Berlin, das, nach der Wende nochmals vernachlässigt, dringend saniert werden musste. Ausserdem sollte der Stadtteil trotz schlechter Prognosen nicht völlig aufgegeben werden, er besitzt eine gute Verkehrsanbindung an Berlin und einige urbane Qualitäten. Das Stadtforum Hellersdorf, ein aus Bewohnern und der Stadtverwaltung gebildeter Rat, beschloss neben einem eigens entwickelten Sanierungsmodell und relativ großflächigem Rückbau auch Maßnahmen für den öffentlichen

Raum. Dafür wurde das Modell des Schweriner Hofes entwickelt.

Der Schweriner Hof ist eine Art Baustelle, die den Rückbau einer Straße zum Ziel hat.

Die durch den Abriss anfallenden Baumaterialien werden für Bewohnergärten zur Verfügung gestellt, der Hof verfügt über verschiedene Spielflächen sowie über eine Regenwasseraufbereitungsanlage, ein weiterer Teil ist eine Art Recyclinghof für Baumaterial.

Die Grünraumentwicklung erfolgte nach ökologischen Kriterien und gemeinsam mit den Bewohnern.

Street Vending Pilotprojekt, Washington

Während London und Paris eine Vielzahl von Tages- und Wochenmärkten auf den Straßen der Stadt aufweisen, gibt es in Wien, außer um Weihnachten, nur wenig Straßenverkauf. Das folgende Beispiel zeigt, wie eine Stadtverwaltung Straßenverkauf systematisch zu fördern sucht.



Ein Straßenmarkt in London

Es gibt und gab in Washington DC Straßenverkäufer. Diese Angebote werden von der Stadtverwaltung als komplementäre Angebote zur bestehenden Versorgungsstruktur und als Startinitiative für lokale Geschäftstätigkeit gesehen. Es gab allerdings keine verbindlichen Kriterien. Durch die rechtliche Unsicherheit investierten die Straßenverkäufer nur wenig in ihre Stände.

Das Street-Vending-Projekt wurde als Pilotprojekt auf einem Areal von 35 Blocks in Downtown Washington angesetzt. Folgende Fragen sollten evaluiert werden. Können die Mehrkosten für ein Designkonzept von den Straßenhändlern aufgebracht werden? In welcher Höhe würden die Mieten anzusetzen sein? Welche Zonen eignen sich? Die Evaluierung war die Basis für ein gesamtstädtisches Konzept, das in das Entwicklungskonzept der Stadt eingearbeitet werden sollte.

Es wurde in zwei Phasen durchgeführt:

- Erfassen des bestehenden Straßenverkaufs, Eva-

luierung für eine Definition und Auszeichnung von Flächen als gesamtstädtisches Konzept.

- Block-für-Block-Konzept für neue Möglichkeiten, Design und Architekturwettbewerb für das Festlegen von verbindlichem Design.

Der Träger des Projekts, die Public Space Planning and Management Corporation, ist eine Non-Profit-

Organisation. Sie wird von einem basisorientierten Vorstand geleitet, dem auch Vertreter der Straßenhändler angehören. Finanziert wird sie über einen Vertrag mit der Stadt und mit Förderungen des Downtown BID, der Washington Architectural Foundation und anderer Partner. Ziel der Organisation ist der Ausbau von Qualität und Produktvielfalt im Straßenhandel von Downtown.

Neue Akteure für die Erdgeschoßzonen

Leerstehende Erdgeschoßflächen weisen auf eine Veränderung in der allgemeinen Wirtschaftssituation, die in den Städten spezifisch wird. Shopping Malls und Internetbanking, Supermärkte und Online-Shopping haben ganze Geschäftsfelder von den Straßen verschwinden lassen. Es gibt aber andere potenzielle Mieter, für die diese Flächen attraktiv sind.

Mothers Centres International

Mütterzentren sind Bottom-up-Initiativen, die den Bedarf zwischen Kindergärten und Frauengruppen decken. Sie entstanden zunächst in Deutschland und sind einstweilen zu einem internationalen Netzwerk angewachsen, das besonders stark in Osteuropa vertreten ist, aber auch Ableger in den USA hat. Mütterzentren richten sich nach dem Rhythmus eines Zusammenlebens mit Kindern. Mütter müssen sich nicht - wie so oft - dem Rhythmus einer Institution anpassen. Die Mütterzentren sind nach Bedarf geöffnet. Die meisten täglich, viele auch abends und einige sogar an Wochenenden.

Sie sind dadurch zu wichtigen Ausgangspunkten für politische und zivilgesellschaftliche (wie Lokale -

Agenda-21) Prozesse geworden, da sie jungen Frauen, vor allem auch Migrantinnen, die Möglichkeit bieten, einander in einem halböffentlichen, abgesicherten Raum zu treffen, dessen Besuch gegenüber ihren Familien argumentierbar ist. Für Mütter mit kleinen Kindern bieten sie die Möglichkeit, diese auch untertags kurz für eine Besorgung in fremder Obhut zu lassen. Zusätzlich lernen die Frauen voneinander z. B. mit Computern umzugehen, Behördenwege zu erledigen und sich selbst zu organisieren.

Die Mütterzentren wurden mit vielen Preisen, unter anderen dem Dubai Best Practices Award ausgezeichnet.

Oldenburger Verschenkmart

Der Oldenburger Verschenkmart ist ein Projekt des Lokalen-Agenda-21-Teams zur Abfallvermeidung in Oldenburg, Deutschland.

Das Prinzip des Verschenkmartts ist einfach. In einem zentralen Gebäude werden sowohl Waren angenommen, für die ihre Besitzer keine Verwen-

dung mehr haben, als auch an Leute verteilt, die sie noch brauchen können.

Er verknüpft ökologische, soziale und ökonomische Belange. Neben dem Umweltschutzaspekt (Abfallvermeidung, sparsamer Umgang mit Ressourcen) kommt dieses Projekt Menschen zugute, die sich den Erwerb ständig neuer Konsumgüter nicht leisten können. Als weiterer sozialer Nebeneffekt wird eine Form der Solidarität und des Miteinanders demonstriert, die oft in Vergessenheit geraten zu sein scheint. Der Verschenkmarkt wendet sich gegen die vielzitierte „Wegwerfgesellschaft“ und will den Blick für Alternativen schärfen.

Im übrigen offenbart dieses Projekt auch eine interessante ökonomische Perspektive. Wer Konsumgüter, die andernfalls entsorgt würden, einer weiteren Verwendung zuführt, trägt zur Erhöhung der volkswirtschaftlichen Effizienz bei. Dies erfolgt im vorliegenden Fall sogar in doppelter Hinsicht. Zum einen werden knappe Ressourcen zur Produktion neuer Güter gespart. Zum anderen werden Entsorgungskosten reduziert.

Der Oldenburger Verschenkmarkt hat viele deutsche Nachhaltigkeitspreise gewonnen und wurde auf dem World Urban Forum von UN-HABITAT vorgestellt.

The Loading Dock, USA

The Loading Dock ist eine NGO, die ebenfalls auf eine Änderung des Wegwerfverhaltens der Menschen setzt. In The Loading Dock können Baufirmen und Private die Reste des verwendeten Baumaterials umsonst entsorgen. Private Handwerker, die etwa ein Zimmer zu streichen haben oder nur wenig Baumaterial brauchen, können es sich dort unentgeltlich abholen.

Eine Internetdatenbank mit dem verfügbaren Baumaterial komplettiert das Projekt.

Toy Library, Argentinien



Toy Libraries, also Spielzeug-Büchereien, ist ein Konzept aus Argentinien. Toy Libraries entsprechen öffentlichen Büchereien, nur dass es statt Büchern Spielsachen gibt. Toy Libraries richten sich vor allem an ärmere Kinder. Toy Libraries sind niederschwelliger als andere Büchereien. Sie stellen für Kinder und Jugendliche, für die das Angebot im öffentlichen Raum immer schon sehr begrenzt war, Möglichkeiten dar, sich den öffentlichen Raum langsam zu erschließen.



"You could build a house with what people throw away."

Öffentliche Sicherheit

Community Mediation in Buenos Aires

Der öffentliche Raum ist ein Ort, der von vielen Menschen benützt wird. Ihre Sichtweise auf den Gebrauch dieser Orte ist sehr unterschiedlich, die verschiedene Benützung führt zu Konflikten und dazu, dass Menschen diese Orte meiden, weil sie sich dort nicht zu verhalten wissen und sich nicht willkommen fühlen.

Großteils werden solche Konflikte nicht ausgetragen, gesellschaftlich werden sie eher ignoriert, nur manchmal kommt es zur Eskalation. Sie tragen aber massiv zur Grundstimmung einer Stadt bei.

Die meisten dieser Konflikte entstehen zwischen Nachbarn und erreichen nie das Konfliktpotenzial eines Rechtsstreits. Sie sind aber eine ständige Quelle von Frustration. Der Hauptgrund dieser Frustration liegt im Gefühl, nicht gehört zu werden.

Die Stadt Buenos Aires hat hier das Community Mediation Concept eingesetzt, um solche Konflikte zu lösen.

Der Grundgedanke des 1996 begonnenen Community Mediation Concepts war es nicht, Rechtsfälle zu klären, sondern ein soziales Netzwerk zu stärken oder wiederherzustellen, indem die Möglichkeit geboten wurde, respektiert und angehört zu werden und an einer Entscheidung zu partizipieren.

Der Hauptgrund der Auseinandersetzung in den Vierteln Buenos Aires sind Bagatellen, die nicht vor ein Gericht gebracht werden würden oder dem legalen Rahmenwerk nicht entsprechen. Das verringert aber nicht ihre Wichtigkeit. Sie umfassen alle Aspekte des täglichen Lebens, verschiedene Vorstellungen von Ansprüchen, Schwierigkeiten beim Teilen des öffentlichen Raums, verschiedene kulturelle Vorlieben etc.

Der Grundgedanke ist, dass die Mediation gratis sein muss, dass es also eine klare finanzielle Basis für das Programm geben musste.

Natürlich wusste auch in Buenos Aires niemand und schon gar nicht die Mediatoren was auf sie zukommen würde. Am Anfang tendierten sie zu allgemeinen Konzepten und übertriebenen Vorschlägen. Nach sechs Jahren Mediation hat sich das Konzept jedoch so dynamisiert, die Mediatoren hatten selbst so viel gelernt, dass sie nun mehr oder weniger überall arbeiten können, von den ärmsten Vierteln bis hin zu Stellen in der Stadtverwaltung.

Der Prozentsatz der mediatisierten Konflikte betrifft zu fast 99 % Konflikte zwischen Bewohnern, also Zivilpersonen. Nur 1 % betrifft Konflikte zwischen Bewohnern und der Stadt (wovor sich die Stadt zunächst am meisten gefürchtet hatte. Man befürchtete einen generellen Machtverlust und schwindende Entscheidungskompetenz).

Auch die Nachbarn waren zunächst misstrauisch, was so eine Mediation bringen sollte, doch war sie frei, um die Ecke und ein Versuch würde ja nichts verschlimmern. Zu ihrem Erstaunen war das Projekt höchst effektiv, und so verbreitete sich der Ruf der Mediationszentren durch Mundpropaganda.

Das Projekt wird nur von der Stadt finanziell getragen.

Die Evaluierung brachte folgende Verbesserung gegenüber der Ausgangssituation:

- 76 % gelöster Fälle (insgesamt 276.000 Personen)
- eine formelle Einsparung beim Vergleich mit den Kosten gerichtlicher Auseinandersetzungen vorausgehender Mediationen, die rechtlich vorgesehen sind,
- ein Rückgang bei den verschiedenen Notrufen-

tralen und damit einhergehend geringere Belastung.

- Die soziale Verbesserung schließlich ließe sich vor allem in einem Rückgang der benötigten Mediatisierung messen. Auch wenn ein Konflikt nicht gelöst wurde, begegnen sich die Kontrahenten, wenn schon nicht freundlich, so doch zumindest weniger feindlich.

Mediation wurde nun in die Legislative des Staates Argentinien aufgenommen. Außerdem wurde ein

Lehrstuhl an der Universität von Buenos Aires eingerichtet, in dem die Erfahrungen wissenschaftlich aufgearbeitet und gelehrt werden.

Das Gesamtbudget für die Mediationen startete mit 450.000 US-Dollar, sank wegen der ökonomischen Krise auf 80.000 und beträgt nun ca. 140.000 US-Dollar im Jahr (40 Personen, 5 Trainer und Infrastruktur).

Soziale Sicherheit Osterwei, Gouda, Holland

Dieses Projekt ist die älteste Studie über die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens in der Stadt.

Das Projekt war ein Pilot für die Implementierung von Sicherheitsmaßstäben für den Neubau öffentlichen Raums und wurde von der Landschaftsarchitektenfirma Zijaanzicht im Auftrag der Stadt Gouda durchgeführt. Der Pilot bestand aus einem

langen begleitenden Verfahren in Osterwei, einem viergeschoßigen 50er-Jahre-Viertel in der holländischen Stadt Gouda.

Das Projekt bestand aus vielen Einzelinterviews, Gruppengesprächen und Workshops mit vielen Bewohnern und daraus folgenden Maßnahmen. Die Empfehlungen aus dem Projekt wurden in die städtische und in die holländische Bauordnung übernommen.

Evaluierung

Wie erhält die Stadtverwaltung Feedback über die von ihr durchgeführten Maßnahmen? Wie können Bürger das, was in ihrer Stadt geschieht, evaluieren? Im Großen und Ganzen durch Wahlen, doch sollte zwischen der Verwaltung und den Bewohnern mehr Austausch bestehen, der nicht nur anlassgegeben eingeholt wird, sondern regelmäßig über die Vorstellungen der Bürger Auskunft gibt und darüber,

ob die Maßnahmen bei der Bevölkerung „angekommen“ sind.

Das folgende Best Practice kommt aus Bogotá, der Hauptstadt von Kolumbien. Es wurde und wird international auf Konferenzen vorgestellt. Harvard University hat es zu einem ihrer Case Studies gemacht.

Bogotá, how are we doing – Bogotá cómo vamos?

Bogotá ist eine Stadt mit 7 Millionen Einwohnern. Das Projekt wurde von der Stadtverwaltung und vor allem dem Bürgermeister gestartet, um eine bessere Vorstellung von den Wünschen und Vorstellungen der Bogotáner zu erhalten; vor allem aber, um geplante Projekte und den Stand der Dinge in der Stadt zu „sozialisieren“, das heißt im größeren Maßstab bekannt zu machen und die Vorstellung von Besitz an diesen Programmen bei der Bevölkerung zu stärken.

1998 trafen sich deshalb Experten und die Stadtverwaltung mit dem Bürgermeister der Stadt, um Themenfelder und Schwerpunkte festzulegen, die die Lebensqualität in Bogotá maßstäblich beeinflussten. Dazu wurde ein Set aus verstellbaren Zielen und Indikatoren entwickelt, die über die Richtung der Entwicklung Auskunft geben sollten.

Der Vorschlag, eine jährliche öffentliche Umfrage zu machen, kam von der Tageszeitung *El Tiempo*. Gemeinsam mit der kolumbianischen Handelskammer, die regelmäßig Umfragen unter ihren Mitgliedern durchführte, wurde das Format entwickelt.

Zunächst war der größte Schwachpunkt, dass die Experten der Stadt keine Daten zur Verfügung

stellen wollten oder konnten, die als Basis für Entscheidungen zur Information der Bevölkerung geeignet waren. Die Datenlage und die Präsentationsform konnten in den darauffolgenden Jahren schrittweise verbessert werden.

Da die Daten zunächst nur aus einer, der offiziellen Quelle kamen und die Bevölkerung diesen Daten gegenüber misstrauisch war, wurden in der Folge akademische Institutionen und NGOs eingeladen, die Daten zu kommentieren.

Die Publikation der Grundlagen war durch den geringen Raum in den Zeitungen manchmal limitiert. Deshalb wurde 2002 ein gedrucktes, 2004 ein elektronisches Format entwickelt, das die notwendigen Daten an die Bevölkerung verteilen hilft. Zusätzlich gibt es ein wöchentliches Radioprogramm.

Bis jetzt wurden acht Umfragen durchgeführt, 12 halbjährliche Seminare zu den Ergebnisse abgehalten und zusätzlich/weiters 12 Gruppen identifiziert, die speziell befragt wurden. Diese Umfragen sind in Bogotá äußerst wichtig für alle politischen Auseinandersetzungen geworden. Zum Ende haben sie immer den Bürgermeister, der sie beschlossen hatte, in seinem Amt bestärkt, obwohl alle Oppositionsparteien mit den erhobenen Daten

ihre Wahlkampfprogramme gestalten.

In erster Linie dienen sie dazu, Informationen über die Zielsetzungen der Stadt in der Bevölke-

rung zu verbreiten. Aber Bogotá como vamos? ist darüber hinaus zur wichtigsten Diskussionsplattform für alle Bürger geworden.

Zusammenfassung

Es gibt, das machen die vorliegenden städtischen Beispiele deutlich, eine Reihe von möglichen Experten und Akteuren, wenn es sich um den öffentlichen Raum handelt. Der **Plan Piétons** aus Genf zeigt das vielleicht am deutlichsten. Er anerkennt die Expertenschaft von Eltern, Gewerbetreibenden, Historikern, Künstlern und Ökologen. Sie werden nicht nur angehört und erarbeiten Vorschläge, sondern sie sind in den Expertenhearings und den Planungen gleichberechtigte Partner und werden auch entsprechend entlohnt.

Zur Identifikation dieser Experten lohnt eine genaue Erhebung der Geschehnisse und Projekte, die sich im öffentlichen Raum entwickeln. Das zeigt das Projekt **Opzoomeren** und das **Community Gardening** in New York, sowie die vielen Projekte, die Gruppen identifizieren, die Platz in der Stadt benötigen.

Eine Erhebung der in der Stadt durchgeführten Projekte, die Akteure zu identifizieren hilft, könnte in Form einer Angebots-Nachfrage-Matrix erfolgen, wie das in Santiago der Chile und in Madrid im Fall der Revitalisierung zweier Straßen geschieht. Diese Matrix erleichtert es den städtischen Verwaltungen, die Stellschrauben und Eingriffe zu definieren. Sie muss dynamisch angelegt sein, am besten in Form einer öffentlich zugänglichen Datenbank über zur Verfügung stehende Flächen und Nachfrage nach Flächen.

Bürgerbeteiligungsprozesse haben nur einen Sinn, wenn die Maßnahmenkompetenz der Bürger genau definiert wird. Durch die Divergenz der verschiedenen Akteurswünsche (und das beinhaltet auch die Stadtverwaltung) haben sich in neueren Beteiligungsverfahren eventhafte Beteiligungsstrukturen als Trend herausgestellt (paradigmatisch, LA21 Ingolstadt). Dabei werden mit Hilfe von Festen, kulturellen Ereignissen, Musik und signifikanten Handlungen (Sprengung alter Gebäude, Eröffnung

etc.) Bindungen der Bevölkerung an neue Räume hergestellt. Empfehlungen gehen in die Richtung einer Mischung dieser zwei Verfahren, der Integration von verschiedenen Akteuren in die Expertendiskussion und der Integration der Bevölkerung über das Event.

Das Bespielen von öffentlichen Räumen ist aber auch über die Planung hinaus Teil des Erfolgskonzepts des öffentlichen Raums.

Auch für den Beginn eines Vorhabens werden oft Ereignisse oder historische Daten verwendet, um sie ins Gedächtnis der Bevölkerung einzuschreiben (Olympische Spiele Barcelona, 400-Jahr-Feier Mannheim).

In der Zusammenarbeit mit Privaten ist es die Aufgabe der Stadtverwaltung die Eingriffe genau zu definieren. Im Fall der **Indoor Plazas** in New York ist das Projekt aufgrund der Unklarheit von Definitionen und aneinander gerichteten Forderungen nur beschränkt wirksam.

Gleichzeitig müssen Möglichkeiten geschaffen werden, wie beteiligte Bürger direkt in Verhandlungen mit Privaten treten können. Das Beispiel des **Pathmark Supermarkts** zeigt, dass wenn Bürger auch Budgetkompetenz haben, die Gestaltung von privaten Flächen ganz anders erfolgt.

Migrantische Gruppen haben oft andere Vorstellungen über die Benützung des öffentlichen Raums. Wie diese produktiv gemacht werden können, zeigt das Beispiel der **Mannerfield Migrant Housing Kooperative**, aber auch die **Community Mediation** aus Buenos Aires.

Die Stadtökologie wird in der Diskussion des öffentlichen Raums aufgrund des Klimawandels und seiner Auswirkung auf die Städte immer wichtiger. Zum einen werden hier Bürger selbst aktiv, wie das

Park Fiction, Community Gardening oder **New York Street Renaissance** zeigen, zum anderen wird gezielt bei Planungen der ökologische Aspekt integriert. Wasser und dessen Integration in das städtische Gefüge spielt eine immer wichtigere Rolle. Ein weiterer Trend innerhalb stadtoökologischer Prozesse, die den öffentlichen Raum betreffen, ist die Verwendung und der Umbau der Stadtbrache (**Schweriner Hof, Berlin** und **Levice Park**). Dieser Umbau kann, wie das Beispiel Schweriner Hof zeigt, als Work in Progress mit der Bevölkerung durchgeführt werden.

Grünraum ist vermehrt der Raum zwischen öffentlichen Flächen, also der Weg oder die Verbindung und nicht das Ziel, das zeigt sich im **Masterplan Belfast** in den Fußgängerkorridoren, am Beispiel von **Vancouver** und im **Plan Piétons**.

In Bezug auf Verkehrsflächen ist die Zusammenführung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer als Trend zu erkennen. Dies geschieht zum einen in Deutschland durch den Rückbau von Fußgängerzonen durch eine verbesserte Anbindung an öffentliche Verkehrsstrukturen und Taxis oder durch das Konzept des **Shared Space**. Der Plan Piétons wiederum zeigt die Wichtigkeit der Verbindung öffentlicher Verkehrsknotenpunkte mit Fußgängerkorridoren.

Das Beispiel Shared Space zeigt auch, dass der öffentliche Raum dreidimensional ist, Shared Space entfernt Straßenschilder und greift dafür auf andere Elemente wie Licht zurück, um den Raum zu definieren. Diese Dreidimensionalität wird auch in den Projekten in São Paulo und den Beispielen **Vertical**

Gardens und **Flying Gardens** aufgegriffen.

Einer der wichtigsten Trends ist der Hinweis auf die Wichtigkeit des Designs. Dieses wird eingesetzt, um Städte zu „themen“ also ein übergeordnetes Bild zu erzeugen, aber auch, um das Spezifische an den einzelnen Räumen hervorzuheben. Die Bedeutung von Materialwahl lässt sich am Beispiel **Barcelona** vielleicht am besten ablesen.

Design umfasst dabei u. a. Pflasterung, Möblierung, Licht, Grünflächen und die Integration von Wasser.

Ein wichtiger Begriff innerhalb der Diskussion ist der des Public Realm, der neben dem öffentlichen Raum auch die Menschen miteinschließt, die ihn benutzen. Die Bedürfnisse dieser Menschen, die Nutzungskonflikte und die Tatsache, dass Sicherheit eines der wichtigsten Kriterien für die Benutzung des öffentlichen Raums sind, zeigen die Beispiele **Community Mediation, Gouda** und **Kapstadt**. Im letztgenannten Beispiel geht es um ein oft vernachlässigtes Feld, nämlich die Schaffung von öffentlichem Gedächtnis mithilfe der Schaffung von öffentlichem Raum.

Daran schließt auch die Rolle des öffentlichen Raums als Ort der Wissensvermittlung an. Beispiele hierzu sind **Garden Mosaic, La Mina** und **Lviv**.

Zuletzt soll das Beispiel aus Bogotá zeigen, dass die Evaluierung von durch die Stadt gesetzte Maßnahmen vor allem auf Information und Transparenz beruht. **Bogotá, como vamos?** zeigt das auf eindrückliche Weise.

Anmerkungen

S. 11 Project for Public Space

<http://www.pps.org>

http://www.pps.org/great_public_spaces/

PPS ist eine Assoziation in New York, die sich mit der Schaffung und dem Gebrauch öffentlichen Raums beschäftigt.

PPS ist ein Kontraktor US-amerikanischer Städte für Urban-Regeneration-Projekte und Masterplankonzepte für den öffentlichen Raum (z. B. Mobile, Miami, Omaha, Newark, Oviedo). PPS veröffentlicht Studien, erstellt Platz-, Park-, Grünraum-, Downtown-Development- und Waterfront-Development-Projekte. PPS ist aber auch in Georgien, Kroatien, Armenien, Schottland und anderen Ländern tätig, zumeist für die Erstellung neuer Stadtplätze und Parks. PPS betreibt eine informative Website und gibt ein Magazin heraus.

S. 13

2005 erschien Donald Shoup's Buch, The High Cost of Free Parking, das für viele nordamerikanische Planer Argumente für eine neue, innovative Diskussion des Problems Parkraum lieferte.

Ein sehr wertvolles weiterführendes Dokument im Internet ist Todd Litmanns Parking Space Best Practices, im Internet als pdf herunterladbar: http://www.vtpi.org/park_man.pdf

S. 17 Granville Island

Granville Island Information Centre: 1398 Cartwright Street, Vancouver,
BC V6H 3R8;
604-666-5784

S. 23 Masterplan Derry

Paul Laughlin
Department of Social Development
North West Development Office
Orchard House
40 Foyle Street
Londonderry
BT48 6BT
028 7131 9784

S. 27 Donauinsel

(Foto: media wien)

S. 28

City of Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona

Address: Pla. Sant Jaume, Barcelona, Catalunya, Spain, 08002

Tel.: +34.3.402.73.89

Fax: +34.3.402.73.91

Marti Abello Procivesa

Address: Rambla, 77, Barcelona, Catalunya, Spain, 08002

Tel.: +34.3.301.6616

S. 30 La Mina

Antoni Segarra

The Autonomous Government of Catalonia. Department of Welfare and Family.

Plaça Pau Vila, 1 (Palau de Mar)

Barcelona

08003 Spain

Tel.: + 34.934.831.000

Fax: + 34.934.831.155

E-Mail: secretariageneral.benestar@gencat.net

S. 31 Dignified Places

Barbara Southworth

Director: Strategy & Development Directorate

City Spatial Development Department

16th Floor, Civic Centre, 12 Hertzog Boulevard

PO Box 4518

Cape Town,

8000 South Africa

Tel.: +27.21.400.3263

Fax: +27.21.425.4327

E-Mail: Barbara.Southworth@capetown.gov.za

S. 38 www.shared-space.org

S. 40 Plan Piétons

<http://www.ville-ge.ch/plan-Piétons>

S. 42

Marianne Krasny (mek2@cornell.edu; 607-255-2827)

Garden Mosaics

Department of Natural Resources

Fernow Hall

Cornell University
Ithaca NY 14853 , USA
Tel.: 1-607-254-5479
Fax: 1-607-255-0349
E-Mail: gardenmosaics@cornell.edu
www.gardenmosaics.org

S. 44 Gustav Metzger: Aequivalenz - Shattered Stones
(Foto: Thorsten Arendt/artdoc.de)

S. 49 Opzoomeren
Rotterdam Institute for Residents Support (Rio), Rotterdam
Address: Goudseplein 259-261, Rotterdam, Zuid-Holland,
The Netherlands, 3031 ZH
W. Lakmaker / J. Janssens Support point
Tel: +31.10.2131055

S. 51 Street Vending Pilotprojekt Washington
Matt Hussmann, Executive Director
Public Space Planning and Management Corporation
250 H Street, NW
Washington, DC 20005
Tel.: 202.66.7595
Fax: 202.66.7599
E-Mail: Matt@downtowndc.org

S. 51 Der Schweriner Hof
Senate Department for Building and Housing Berlin
Württembergische Str.6,
Berlin
10707 Deutschland
RD Monica Schomer-Strucksberg
Tel.: +49.30.8677588

S. 54 Community Mediation Program of the City of Buenos
Aires (GCBA)
Ines Zanoni
Lima 221, Piso 3°
Ciudad de Buenos Aires,
CP 1073, Argentina
Tel.: (54-11) 5371-4936
Fax: (54-11) 5371-4936

S. 56 Bogotá Cómo Vamos
Natalia Millán Uribe
Carrera 7 No. 67 – 57
Office 402
Bogotá , Colombia
Tel : +57 (1) 345 3838 or +57 (1) 217 8505
Fax : +57 (1) 345 3838
E-Mail: bogotacomovamos@etb.net.co
www.bogotacomovamos.org

Alle weiteren Adressen und Fotohinweise über
UN-HABITAT Best Practices Hub - Wien
Fotorechte bei den Projektbetreibern
Zukunfts.Station Wien
Viktorgasse 22
1040 Wien
Österreich
Tel.: +43.1.5055311
Fax: + 43.1.50553114
E-Mail: office@bestpractices.at
www.bestpractices.at