

Make

City

A Compendium
of Urban
Alternatives

Stadt anders
machen

ovis



From the parking lot to the so-called parklet: Bergmannstraße in Berlin

Vom Parkplatz zum sogenannten Parklet: Bergmannstraße in Berlin

Next to the Pavement, the Beach

Hybrid Streets for
the 21st Century

Today, as global cities face increasing pressures on public and shared spaces, the monofunctionality of thoroughfares and carparks in cities are being questioned and critiqued and the streets are being reclaimed. Here, Steffan Robel, co-founder and managing director of A24 Landscape Architecture takes up the current "utopian turn in mobility" to explore temporary interventions and the reclamation of the street as a living space of the city in order to develop and propose hybrid street typologies for a new city.

We have rediscovered the potential of the city street as a space for everyday life. Our mobility has shifted and become multi-modular. Simultaneously, urbanisation and digitisation have led to increased use of public space and to the increased significance of physical, local areas. Globally, monofunctional thoroughfares are increasingly becoming problematised and carparks are being condemned.

How do we take up the current utopian turn in mobility to formulate new narratives for urban space which correspond to the contemporary urban mode of living? How should urban spaces be transformed? Where can we integrate public life into streets, creating an improved quality of living? Which new typologies support today's- and tomorrow's - city life?

Reclaiming the street as a space to live in

There are many arguments and approaches for rendering visible shifts in mobility and reclaiming the urban qualities of the streets: if automated driving is to improve the utilisation of private cars - which, according to mobility researcher Sina Nordhoff, decreases the need for parking - then newly freed-up parking areas will then be made available to urban citizens through the radical restructuring of street space.

Today, Gehl Architects from Copenhagen think that a different city is possible: "In almost every city, streets dominate public space." According

Neben dem Pflaster liegt der Strand

Hybride Straßen für
das 21. Jahrhundert

Seit Städte weltweit einem zunehmenden Druck auf den öffentlichen und gemeinsamen Raum ausgesetzt sind, wird die Monofunktionalität von Straßen und Parkplätzen im urbanen Raum infrage gestellt und kritisiert. Die Straßen werden zurückgefordert. Steffan Robel, Mitbegründer und Geschäftsführer von A24 Landschaftsarchitektur, greift hier die aktuelle „utopische Wendung in der Mobilität“ auf, um temporäre Interventionen und die Rekultivierung der Straße als Lebensraum der Stadt zu untersuchen. Dabei schlägt er hybride Straßentypologien für eine neue Stadt vor.

Wir entdecken das Potenzial der Stadtstraße als Lebens- und Alltagsraum neu. Unser Mobilitätsverhalten verändert sich und wird multimodaler. Parallel führen Urbanisierung und Digitalisierung zur stärkeren Nutzung des öffentlichen Raums, und das physische, kleinräumliche Lebensumfeld gewinnt an Bedeutung. Global werden monofunktionale Durchgangsstraßen zunehmend problematisiert und Parkplätze abgebaut. Dieses utopische Moment der Mobilitätswende können wir aufgreifen, um neue Narrative für den Straßenraum zu formulieren, die der gegenwärtigen urbanen Lebenswelt entsprechen.

Wie sollten sich Straßenräume verwandeln? Wo können wir das öffentliche Leben in den Straßen integrieren und Aufenthaltsqualität schaffen? Welche neuen Typologien unterstützen das heutige Stadtleben?

Rückeroberung der Straße als urbaner Lebensraum

Argumente und Ansätze, um den Mobilitätswandel sichtbar zu machen und die urbanen Qualitäten der Straßen zurückzugewinnen, gibt es viele: Das voll automatisierte Fahren wird die Auslastung privater Pkws verbessern und den Parkverkehr verringern, prognostiziert die Mobilitätsforscherin Sina Nordhoff. Die Parkflächen, die dann frei werden, können den Bürger*innen der Stadt durch eine radikale Umgestaltung des Straßenraums zurückgegeben werden.

to Kristian Villadsen from Gehl, "they could become the social, economic and ecological backbone of the city." Socially, because all groups of society meet on the street. Economically, because start-ups are linked to local economies and neighbourhood facilities that use the streets. Ecologically, because people walk, ride their bikes and use local public transport - all on the streets.

The living room of the city

Traffic planner Burkhard Horn has researched the potential for redevelopment: many new dimensions may open up: from broader spatial urban repair to improved quality in attention to detail. "Urban street spaces are the 'outdoor living room' of people in the city. Structuring them as integrated spaces - where one would want to linger - must reflect adjacent uses such as living, eating and working, as well as the mobility demands of people and goods," says Horn. In this sense, spaces currently reserved for cars could be reclaimed and redesigned into urban living spaces.

In Berlin, new examples for the redesign of hybrid urban spaces offer a possible way forward. The concept of such spaces for meeting is being applied by the Senate Department for Urban Development and Environment in rebuilding streets for people. In 2015, Maaßenstrasse in Schöneberg was restructured along these lines, and after widespread public criticism of its technical results, the landscape of the A24 highway has led to the suggestion of alternative spatial solutions that on the one hand, take the street into account as a mobility corridor, while on the other, transforming streets into a space for meeting and acquiring groceries in the urban quarter. These suggestions involves taking apart carparks, narrowing space for cars and encouraging a mix between local residents, pedestrians, bikes and cars. A clear focus is placed on landscape-based architecture, clear spatial order, secure traffic crossings, versatile meeting places, space for movement and creating zones for people that exist outside of traffic chaos.

Temporary interventions are useful in order to avoid negative experiences. For example, the meeting-zone in Bergmannstraße in Berlin-Kreuzberg is to be redesigned so that the process is reversible. In order to make the advantages of deceleration and accessibility visible,

Schon heute halten Gehl Architekten aus Kopenhagen eine andere Straße für machbar: „Straßen dominieren den öffentlichen Raum in fast allen Städten und könnten das soziale, ökonomische und ökologische Rückgrat der Stadt werden“, meint Kristian Villadsen von Gehl. Sozial, weil hier alle Gruppen der Gesellschaft aufeinanderstoßen; ökonomisch, weil Start-ups, die lokale Ökonomie und Nachbarschaftseinrichtungen hier angesiedelt sind; und ökologisch, weil die Menschen hier laufen, Fahrrad fahren und zum öffentlichen Nahverkehr anschließen.

Das Wohnzimmer der Stadt

Auch der Verkehrsplaner Burkhard Horn untersucht die Umgestaltungsmöglichkeiten. Dabei geht es ihm um mehrere Dimensionen: von der großräumlichen städtebaulichen Reparatur bis zur Schaffung von Qualität im Detail. „Urbane Straßenräume sind das ‚Außenwohnzimmer‘ der Menschen in der Stadt. Ihre Gestaltung als integrierte Räume mit Aufenthaltscharakter muss die angrenzenden Nutzungen wie Wohnen, Versorgung, Gastronomie und Arbeit genauso wie die Anforderungen für die Mobilität von Menschen und Gütern widerspiegeln“, sagt Horn. So lassen sich Fahrbahnflächen für eine Vielzahl von Nutzungen und Nutzern zurückerobert und zum urbanen Lebensraum umgestalten.

In Berlin zeigen neue Beispiele hybrider Straßenraumgestaltung einen möglichen Weg in die Zukunft. Mit dem Konzept der „Begegnungszonen“ baut die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Straßen für Menschen um. Schon 2015 wurde die Maaßenstraße in Schöneberg verkehrsplanerisch umgestaltet. Nach breiter öffentlicher Kritik am eher technischen Resultat hat A24 Landschaft alternative räumliche Lösungsansätze vorgeschlagen. Sie berücksichtigen einerseits die Straße als Mobilitätskorridor, andererseits machen sie den Straßen- zum Aufenthaltsraum und Lebensmittelpunkt im Quartier. Der Vorschlag beinhaltet den Rückbau von Parkstreifen, verengte Fahrspuren und die Förderung des Miteinanders von Anwohner*innen, Fußgänger*innen, Rad- und Autofahrer*innen. Mit einem deutlichen Fokus auf Landschaftsarchitektur, die eine klare Ordnung des Raums, sichere Querungsstellen, vielseitige Aufenthaltsorte und Raum für Bewegung schafft, wird aus Verkehrschaos Begegnungszone.

Temporäre Interventionen eignen sich, um negative Erfahrungen zu vermeiden. Die Begegnungs-

temporary and small-scale interventions reclaim the street through designed parklets with urban greenery and public seating. The success of such pilot projects is necessary in the process of actively reappropriating parking spaces in order to convince people that less traffic leads to more free space. The interventions should invite passers-by to take the street into their own hands, opening up new potential for co-production and shared use. The city of tomorrow thus gains space for experimentation and, in this way, the wish for accessible and useable streetscape can be realised.

Hybrid street typologies for a new city

Examples such as these demonstrate that the reduction of parking spaces leads to the opportunity to transform monofunctional cities into multifunctional urban spaces. Adaptive and flexible urban design can inform the beginnings of new urban structures with new types of streetscapes offering complex physical spaces for variegated forms of movement and use. Hybrid streets provide an open urban stage for a better quality of life, where functions of mobility, meeting, consumption, political manifestation and ecology can overlap.

zone Bergmannstraße in Berlin-Kreuzberg beispielsweise wird deshalb zunächst reversibel umgestaltet. Damit die Vorteile von Entschleunigung und Fußläufigkeit ersichtlich werden, kommen temporäre „reclaiming the street“-Eingriffe im kleinen Maßstab zum Einsatz, unter anderem durch vielfältig gestaltete „Parklets“ bespielt mit Stadtgrün und Sitzgelegenheiten. Für das Gelingen eines solchen Pilotprojekts ist es entscheidend, den Parkraum entsprechend positiv zu besetzen und die Menschen davon zu überzeugen, dass weniger Autoverkehr mehr Freiraum bringt. Die Interventionen sollen sie dazu einladen, die Straße einzunehmen und neue Potenziale der Nutzung und Mit-Produktion herausstellen. So lassen sich die Wünsche nach einer betret- und nutzbaren Straße verwirklichen. Die Stadt von morgen gewinnt Raum für Experimente.

Hybride Straßentypologien für eine neue Stadt

Die Beispiele zeigen, dass mit dem Abbau von Parkplätzen die Chance entsteht, monofunktionale Straßen in mehrfachkodierte urbane Räume umzuwandeln. Adaptive, flexible Gestaltungen können den Beginn einer anderen Stadtstruktur bilden. Hybride Straßen bieten eine offene urbane Bühne für mehr Lebensqualität. Neue multifunktionale Straßenräume bieten einen komplexen physischen Rahmen für viele verschiedene Arten der Fortbewegung und Nutzung. Hier überlagern sich sowohl Funktionen der Mobilität, des Aufenthalts, des Konsums, der politischen Manifestation als auch ökologische Themen.